



► Nr. VO/2023/12249
öffentlich

Lübeck, 24.05.2023

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Katharina Belchhaus (E-Mail: katharina.belchhaus@luebeck.de Telefon: 122-6110)

Bebauungsplan 09.13.00 - Bornkamp / Schärenweg - Satzungsbeschluss

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
12.06.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
19.06.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
20.06.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
29.06.2023	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 des Bebauungsplanes 09.13.00 – Bornkamp / Schärenweg – 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 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB, soweit sie für die Abwägungsentscheidung zum Bebauungsplan 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. Auf Grund des § 10 Abs. 1 BauGB sowie nach § 84 der Landesbauordnung wird der Bebauungsplan 09.13.00 – Bornkamp / Schärenweg – in der vorliegenden Fassung (Anlage 2) als Satzung beschlossen.
Die zugehörige Begründung wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 3) gebilligt.
3. Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den Flächennutzungsplan entsprechend dem beiliegenden Entwurf (Anlage 4) zu berichtigen.
4. Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den Beschluss des Bebauungsplanes durch die Bürgerschaft gemäß § 10 Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt zu machen.

Verfahren:

Die von der Planung betroffenen Bereiche wurden im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 und 2 BauGB beteiligt. Zu den Ergebnissen wird auf den Auswertungsbericht der durchgeführten Beteiligungsverfahren (Anlage 1) verwiesen.

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

Ja

Nein- Begründung:

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

Die Maßnahme ist:

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

BauGB

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage 1)

Nein (zu den mittelbaren finanziellen Auswirkungen siehe Punkt 8 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.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

siehe Anlage 3.

Anlagen:

Anlage 1 Prüf- und Abwägungsbericht zu den im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen

- Anlage 2 Bebauungsplan 09.13.00, Fassung zum Satzungsbeschluss (Planoriginal)
- Anlage 3 Teil A - Planzeichnung mit Legende (DIN-A3-Druckfassung)
- Anlage 4 Teil B - Text (DIN-A4-Druckfassung)
- Anlage 5 Begründung zum Bebauungsplan 09.13.00, Fassung zum Satzungsbeschluss
- Anlage 6 Entwurf zur Berichtigung des Flächennutzungsplanes, 122. Änderung (einschließlich Ausschnitt aus dem geltendem Flächennutzungsplan)

Senatorin Joanna Hagen

Bebauungsplan 09.13.00 – Bornkamp / Schärenweg -

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

Stand: 05.05.2023

Allgemeine Vorbemerkungen:

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

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)

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: Der Entwurf des Bebauungsplans mit Begründung haben gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 17.11.2020 bis einschließlich 18.12.2020 öffentlich ausgelegt. Es gingen während der Teilnahmefrist 14 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 16.11.2020 über die öffentliche Auslegung informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme zum jeweiligen Planentwurf bis einschließlich 18.12.2020 aufgefordert. Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden insgesamt 55 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 eingegangen. Die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB fand parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB statt.

Aufgestellt Lübeck, den 05.05.2023

Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Abt. 5.610.4

Bebauungsplan 09.13.00 – Bornkamp / Schärenweg

Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen Stand: 13.03.2023

Teil A: Redaktionelle Anpassungen nach den förmlichen Beteiligungsschritten gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB

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
1. Klarstellung der Anzahl von PKW- und Fahrradstellplätzen Übernahme in die textlichen Festsetzungen Pkt. 8		
In den Unterlagen zu den o.g. Beteiligungsschritten sind die Erfordernisse zum Nachweis notweniger Stellplätze sowohl für Pkw als auch für Fahrräder in der Begründung unter Pkt. 5.3.3 Stellplätze, öffentliche Besucherparkplätze, Fahrradstellplätze beschrieben.	Zur Verankerung der im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisenden Stellplätze wurde in die textlichen Festsetzungen die Anzahl der Pkw- und Fahrradstellplätze unter Pkt. 8 ergänzt.	Da sich in den Stellungnahmen hierzu Rückfragen ergeben haben, wurde die notwendige Anzahl der erforderlichen Stellplätze mittels textlicher Festsetzungen vorgegeben. Dies dient der Eindeutigkeit in Bezug auf die benötigten Flächenkapazitäten. 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.
2. Textliche Festsetzung zur Ausführung der Fahrradstellplätze		
Zur Ausführung der Fahrradstellplätze sind folgende Grundsätze in der Begründung benannt: Grundsätzlich sind Abstellanlagen für Fahrräder zu verwenden, die vom ADFC empfohlen werden oder eine gleichwertige Qualität besitzen. Fahrradabstellplätze für Bewohner:innen sind an verschließbaren und komfortabel erreichbaren Orten herzustellen. Das heißt sie sind ebenerdig, über einen Aufzug, eine Rampe oder eine ausreichend breite Treppe mit angemessener Steigung und Schieberinne erreichbar herzustellen. Selbstschließende Türen sind nur mit zeitlicher Verzögerung zulässig. Fahrradabstellplätze für Besucher:innen müssen für diese zugänglich sein und sollen möglichst in	Für Fahrräder müssen ausreichend attraktive Abstellmöglichkeiten geboten werden. Diese sind mit gut nutzbaren Bügeln vorzusehen. Die Bügel müssen mindestens einen Abstand von 90 cm (besser 100 cm) voneinander haben. Fahrradabstellplätze für Bewohner:innen und Mitarbeiter:innen sind an verschließbaren und komfortabel erreichbaren Orten herzustellen, ebenerdig, über einen Aufzug, über eine Rampe oder über eine ausreichend breite Treppe mit angemessener Steigung und Schieberinne erreichbar, mit ausreichender Beleuchtung über Bewegungsmelder und ohne selbstschließende Türen (bzw. Verschließen nur mit zeitlicher Verzögerung). Fahrradabstellplätze für Besucher:innen	Die Förderung der Fahrradnutzung ist ein zentraler anzustrebender Weg zur Verringerung des Fahraufkommens und des Stellplatzbedarfes für Pkw. Daher sind ausreichend funktionale und bequem zu nutzende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorzusehen. Der Nachweis der entsprechenden Abstellanlagen ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu führen. Die Festsetzung im Bebauungsplan dient der Verankerung dieser Anforderungen. Betroffenheit: Die Änderung hat keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB.

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
Nähe der Hauseingänge errichtet werden.	<p>sind frei zugänglich und möglichst in der Nähe der Hauseingänge vorzusehen.</p> <p>Für das Studierendenwohnheim sind mindestens ¼ der Fahrradabstellplätze für die Bewohner:innen an einem verschließbaren Ort herzustellen. Die weiteren Stellplätze können draußen, jedoch überdacht erstellt werden. Es sind gut nutzbare Bügel in einem Abstand von mindestens 90 cm vorzusehen. Diese Anforderungen werden neben der Beschreibung in der Begründung in einer textlichen Festsetzungen unter Pkt. 8.3 ergänzt.</p>	<p>Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden. Die Änderung erfolgt somit redaktionell und klarstellend.</p>
3. Bezeichnung der Geh- Fahr- und Leitungsrechte		
Im Rahmen der o.g. Beteiligungsschritte wurden für Kennzeichnung der Geh-, Fahr- und Leitungsrechte in der Planzeichnung und den textlichen Festsetzungen verschiedene Bezeichnungen gewählt.	Den Geh-, Fahr- und Leitungsrechten werden zur Verbesserung der Lesbarkeit Ziffern zu geordnet.	<p>Um die Lesbarkeit und Eindeutigkeit des Bebauungsplanes zu verbessern, wurden den verschiedenen Arten der Geh-, Fahr- und Leitungsrechten Zahlen zugeordnet, die sowohl in der Planzeichnung als den textlichen Festsetzungen zu finden sind.</p> <p>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..</p>
4. Festsetzung Geh-, Fahr- und Leitungsrechte		
Zum Zeitpunkt der o.g. Beteiligungsschritte war die Bezeichnung der jeweiligen Begünstigten der Geh-, Fahr- und Leitungsrechte in den entsprechenden Festsetzungen nicht ausreichend präzise und es war jeweils der Hinweis angefügt, dass die im Bebauungsplan festgesetzten Rechte grundbuchlich zu sichern sind.	Die Begünstigten der Geh-, Fahr- und Leitungsrechte werden präziser bezeichnet und der Passus, dass die Geh-, Fahr- und Leitungsrechte grundbuchlich zu sichern sind, wurde aus den textlichen Festsetzungen gestrichen. Hierauf wird nunmehr ausschließlich in der Begründung hingewiesen.	Die Bezeichnung der Begünstigten ist eine redaktionelle Änderung, die keinen Einfluss auf die getroffenen Festsetzungen der Geh-, Fahr und Leitungsrechte hat. Der Wunsch der präziseren Bezeichnung ergibt sich aus der Stellungnahme eines betreffenden Leitungsträgers und die dient somit der Klarstellung. Es ist zwar korrekt, dass zur Absicherung neben der öffentlich-rechtlichen

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
		<p>Regelung der Festsetzung von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten auch eine privatrechtliche Regelung erforderlich ist, wie die Eintragung ins Grundbuch. Diese Verpflichtung hat jedoch privatrechtlichen Charakter und kann daher nicht im Zuge der öffentlich-rechtlichen Regelung eines Bebauungsplanes bestimmt werden. Dies obliegt hier den Verträgen zum Grundstücksverkauf.</p> <p>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.</p>
5. Pflanzbindungen Trafo (12.2 textliche Festsetzungen)		
<p>In der Fassung der textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan sind unter Pkt. 10.2 Anpflanzgebote für Heckenpflanzung geregelt. Die geplante Netztrafostation wurde hierbei nicht berücksichtigt.</p>	<p>Es wurde unter Pkt. 12.2 in den textlichen Festsetzungen ein Anpflanzgebot für Heckenpflanzung die Netztrafostation ergänzt.</p>	<p>Um Störungen durch den rein funktionalen Baukörper der geplanten Netztrafostation auf die Umgebung insbesondere hinsichtlich des Landschaftsbildes zu reduzieren, wurde festgesetzt, dass das Grundstück der Netztrafostation an der Grenze zur vorhandenen Bebauung, bzw. zu den vorhandenen Stellplätzen im Westen und zum Gehweg im Süden mit einer mindestens 1,5 m hohen Hecke zu begrünen ist. Der Zugang zur Station ist davon ausgenommen.</p> <p>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.</p>

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
6. Flächen für die Regelung des Wasserabflusses (Textliche Festsetzung 9.1)		
In der Planzeichnung ist der Notwasserweg zeichnerisch entsprechend den Erfordernissen festgesetzt worden.	Zusätzlich wird eine textliche Festsetzung ergänzt, die Beschaffenheit des Notwasserweges konkretisiert. Die in der Planzeichnung als Notwasserweg festgesetzte Fläche ist dauerhaft herzurichten und soweit von Bebauung und Bewuchs freizuhalten, dass der Abfluss des Regenwassers nach Starkregen gewährleistet ist.	Die textliche Festsetzung wird klarstellend ergänzt, an dem Planungsziel – Anlage eines Notwasserweges wird festgehalten. Mit der Festsetzung soll die erforderliche Ausführung planungsrechtlich abgesichert und klargestellt werden. 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 Festsetzung dient lediglich der Klarstellung.
7. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Textliche Festsetzung 13.1)		
Die Dächer der Hauptgebäude sind vollständig dauerhaft zu begrünen. Bei der Ausbildung von Staffelgeschossen ist nur die Dachfläche des Staffelgeschosses zu begrünen. Mit der Dachbegrünung ist ein Abflussbeiwert von kleiner oder gleich 0,3 einzuhalten. Nebengebäude sind mit einer extensiven Dachbegrünung mit einer Substratdicke von mindestens 5 cm fachgerecht und dauerhaft zu begrünen.	In der Festsetzung wird ergänzt, dass sich der Abflussbeiwert auf ein 10-jährliches Regenereignis bezieht.	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.
8. Baugestalterische (Festsetzungen II. 1.2)		
In den baugestalterischen Festsetzungen II. zu den Fassadenmaterialien ist unter Pkt. 1.1 festgelegt, dass Doppel- und Reihenhäuser einheitlich zu gestalten sind.	Es wird eine Festsetzung ergänzt, die entsprechend der Anregung der Stadtbildpflege für die Wohngebiete mit der Bezeichnung WA-5 und WA-6 bestimmt, dass für die Fassadengestaltung gedeckte Farben zu verwenden sind und eine hervorstechende, leuchtende oder kontrastreiche Farbgebung unzulässig ist.	Allgemein ist zu empfehlen, dass die Gestaltung der Fassaden in den allgemeinen Baugebieten WA-5 und WA-6 mit einer gedeckten Farbgebung auszuführen ist; um insbesondere bezüglich der südlichen Gebäudefassaden einen wahrnehmbaren Kontrast zur südlich vorgelagerten Begrünung zu vermeiden. Betroffenheit: Da es sich lediglich um eine geringfügige Ein-

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
		schränkung der farblichen Fassadengestaltung und es sich um einen Angebotsbebauungsplan handelt, ist keine wirkliche Betroffenheit erkennbar. Somit hat die Festsetzung keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.
9. Begriff Straßenbegleitgrün (Legende Planzeichnung)		
In der Legende ist die entsprechende Flächensignatur als Verkehrsgrün bezeichnet.	Die Bezeichnung wird in Straßenbegleitgrün geändert.	Im Rahmen der Beteiligungsverfahren wurde auf die verwaltungstechnisch korrekte Bezeichnung hingewiesen. Sie lautet Straßenbegleitgrün statt Verkehrsgrün und wird klarstellend 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.
10. Baumpflanzung (Textliche Festsetzung 13.6)		
In den öffentlichen Verkehrsflächen sind mindestens insgesamt 22 mittel- bis großkronige standortgerechte möglichst heimische Laubbäume gemäß Pflanzliste 10.7 mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe neu zu pflanzen.	In den öffentlichen Verkehrsflächen sind mindestens insgesamt 22 mittel- bis großkronige standortgerechte und klimaangepasste (möglichst heimische) Laubbäume gemäß Pflanzliste 12.7 mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe neu zu pflanzen.	Im Rahmen der Beteiligungsverfahren wurde darauf hingewiesen, dass auf Grund der Klimaveränderungen (bisher) heimische Baumarten weniger widerstandsfähig und damit anfälliger für Krankheiten sind. Daher ist es sinnvoll auf klimaangepasste Baumarten auszuweichen. 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.
11. Zuwegung zum Bahnhofpunkt zwischen WA 4 und WA 5		
In der Planzeichnung ist eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung eingetragen, die neben der Nutzung als Fuß- und Radweg, dient der Weg der Erschließung der Stellplatzanlage.	Die Fläche wird nunmehr als Zuwegung der Stellplatzanlage mit einem Gehrecht und Fahrrecht für das Radfahren festgesetzt.	Eine der Hauptfunktionen der Wegeverbindung ist die Zufahrt zu den privaten Stellplatzflächen, aufgrund dessen wird der Weg als Privatstraße mit einem Geh- und Fahrrecht für Radfahrer:innen für

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
		<p>die Allgemeinheit festgesetzt. Die Nutzung für die Allgemeinheit ist im Rahmen der Grundstücksveräußerung ebenfalls privatrechtlich durch eine Sicherung im Grundbuch nachzuvollziehen.</p> <p>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.</p>
<p>12. Bedingte Zulässigkeit von Nutzungen (Textliche Festsetzung 2.1) Flächen für den Gemeinbedarf (Textliche Festsetzung 3.1)</p>		
<p>In den allmeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 1 und WA 2 ist eine Wohnnutzung erst dann zulässig, wenn die befristete Zulässigkeit für die Gemeinschaftsunterkunft am 31.12.2023 beendet ist.</p> <p>Auf der in der Nebenzeichnung festgesetzten Fläche für Gemeinbedarf ist befristet bis zum 31.12.2023 eine Gemeinschaftsunterkunft für Flüchtlinge und Asylbegehrende zu-lässig einschließlich der zugehörigen Nebenanlagen und Stellplätzen.</p>	<p>In den allmeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 1 und WA 2 ist eine Wohnnutzung erst dann zulässig, wenn die befristete Zulässigkeit für die Gemeinschaftsunterkunft am 31.12.2023 beendet ist.</p> <p>Auf der in der Nebenzeichnung festgesetzten Fläche für Gemeinbedarf ist befristet bis zum 31.12.2023 eine Gemeinschaftsunterkunft für Flüchtlinge und Asylbegehrende zu-lässig einschließlich der zugehörigen Nebenanlagen und Stellplätzen.</p>	<p>Aufgrund der aktuellen weltpolitischen Entwicklungen insbesondere die Ukraine betreffend ist weiterhin mit einem höheren Bedarf an Unterkünften für Geflüchtete zurechnen. Daher wird in Abstimmung mit den Bereichen Wirtschaft und Liegenschaften und Soziale Sicherung die befristete Zulässigkeit der Gemeinschaftsunterkunft um zehn Jahre bis zum 31.12.2033 verlängert.</p> <p>Betroffenheit: Von der Änderung betroffen ist als Grundstückseigentümer:in der Bereich Wirtschaft und Liegenschaften und als zuständiger Bereich für die Unterbringung von Geflüchteten der Bereich Soziale Sicherung, die die Änderung ausdrücklich befürworten. Ansonsten hat die Anpassung keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.</p>
<p>13. Ausschluss von Kellergeschossen (Textliche Festsetzung 4.3)</p>		
<p>Der Bebauungsplanentwurf zu den Beteiligungsschritten beinhaltet keine Aussage zu Kellergeschossen.</p>	<p>Innerhalb des allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA - 4 ist der Bau von Kellergeschossen nicht zulässig. Als Kellergeschosse gelten alle Geschosse deren Fußbodenoberkante mehr als 25 cm unterhalb der Geländeoberfläche</p>	<p>In Abstimmung mit der Travenetz GmbH, die für die bestehende Haupttrinkwasserleitung zuständig ist, werden Kellergeschosse im betreffenden Wohngebiet ausgeschlossen. Der Bau von Kellergeschossen parallel zur Trinkwasserleitung ist aus</p>

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
	liegt. Ausnahmsweise darf die Fußbodenoberkante bis zu 50 cm unterhalb der Geländeoberfläche liegen. (§ 16 Abs. 5 BauNVO)	<p>tiefbaulichen Gründen nicht möglich, die Festsetzung erfolgt daher klarstellend.</p> <p>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.</p>

Darüber hinaus wurden redaktionelle Ergänzungen und Korrekturen in der Begründung zum Bebauungsplan vorgenommen.

Bebauungsplan 09.13.00- Bornkamp / Schärenweg -

Teil B:

Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (18.11. - 18.12.2020) nach § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen

Vorbemerkung: Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde in der Zeit vom 18.11.2020 bis 18.12.2020 mittels Aushang im Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Mühlendamm 12, durchgeführt. Außerdem wurden die auszulegenden Unterlagen auf der Webseite der Hansestadt Lübeck zur Einsichtnahme und zum Download zur Verfügung gestellt. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB gingen insgesamt 14 Stellungnahmen von Anwohner:innen, Bauherr:innen und sonstigen Bürgerinnen und Bürgern mit abwägungsrelevanten Inhalten beim Bereich Stadtplanung und Bauordnung ein. Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen erfolgt nachfolgend Einwender:innen bezogen.

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
1. Bürger:in (Schreiben vom 14.12.2020)		
<p>1.1 <u>Verfahrensrecht:</u> Bedingt durch die Einschränkungen der Corona-Pandemie ist mir eine Einsicht in die ausliegenden Unterlagen zurzeit vor Ort nicht möglich. Ich beantrage hiermit Fristverlängerung und Aufschub des Verfahrens, bis eine gesetzteskonforme zeitliche Einsicht- und Stellungnahme und regelgerechte Durchführung des Verfahrens wieder uneingeschränkt möglich sind.</p>	<p>Die Möglichkeiten der Einsichtnahme haben den gesetzlichen Anforderungen entsprochen. Wie in der Bekanntmachung zur Auslegung des Bebauungsplans vom 8./9.11.2020 in den LN angekündigt, war eine Einsichtnahme vor Ort trotz der Einschränkungen der Corona-Pandemie möglich. Neben der Möglichkeit zum Download der Unterlagen auf den Internetseiten der Hansestadt Lübeck wurden die Unterlagen im Foyer des Fachbereichs Planen und Bauen, Mühlendamm 12 zu folgenden Öffnungszeiten: montags bis mittwochs jeweils 8.00 - 15.00 Uhr, donnerstags 8.00 - 18.00 Uhr und freitags 8.00 - 12.00 Uhr ausgelegt. Eine Beratung/ Erläuterung durch die zuständige Sachbearbeiterin wäre mit einer vorherigen Terminabsprache unter der in der Bekanntmachung angegebenen Telefonnummer oder E-Mail-Adresse ebenfalls möglich gewesen.</p> <p>Nach dem Erlass des Landes Schleswig-Holstein vom 18.03.2020 zu „Fragen der Öffentlichkeitsbeteiligung in der Bauleitplanung in der Zeit von Maßnahmen zur Eindämmung des SARS-COV-2“ kann nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgericht - BVerwG vom 27.5.2013 – 4 BN 28.13 – eine telefonische Terminvereinbarung zur Voraussetzung bei einer öffentli-</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	<p>chen Auslegung gemacht werden. Es liegt nach Aussage des Erlasses erst dann keine rechtmäßige Öffentlichkeitsbeteiligung vor, wenn das Amtsgebäude ausnahmslos für den Publikumsverkehr geschlossen ist. Dies war zu keinem Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung des Planverfahrens der Fall.</p> <p>Damit war eine gesetzeskonforme zeitliche Einsicht- und Stellungnahme möglich und keine Fristverlängerung und kein Aufschub des Verfahrens notwendig.</p> <p>Das Angebot der Einsichtnahme vor Ort haben während der Auslegungsfrist mehrere Bürger:innen wahrgenommen.</p>	
<p>1.2 <u>Grundsätzliches zur Planung:</u> Eine Weiterentwicklung der Fläche in der vorgestellten Form ist grundsätzlich sinnvoll und wünschenswert, ebenso ist die Zonierung und Anordnung der verschiedenen Gebäudeformen und Grünflächen nachvollziehbar.</p>	<p>Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>1.3 <u>Auswirkungen durch zusätzlichen Fahrverkehr</u> Wie bereits im Schreiben vom 05.04.2018 erwähnt, ist durch ein Verkehrsgutachten grundlegend zu untersuchen, ob die vorhandene Verkehrsinfrastruktur die zusätzlich zu erwartenden Verkehre aufnehmen kann, besonders im Hinblick auf die einzige vorhandene Zufahrt über die Brücke. Ebenso dient diese Straße gleichzeitig auch als einziger Fahrrad- und Schulweg.</p> <p>Derzeit kommt es zu Stoßzeiten bereits zu erheblichen Staus aus dem Wohngebiet Bornkamp.</p> <p>Gleichzeitig wird die Straße Bornkamp jetzt schon erheblich zugепarkt.</p> <p>Dieses wird sich im Zuge des mangelhaft eingeplanten Parkraums im Plangebiet noch massiv verstärken.</p> <p>Im Zuge der Auslegung gibt es dahingehend keine Untersu-</p>	<p>Die Aufnahme der zusätzlichen Verkehre durch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur wurde anhand einer Leistungsfähigkeitsberechnung der Knotenpunkte im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes untersucht mit dem Ergebnis, dass die vorhandenen Straßen mit ihren Kreuzungspunkten in der Lage sind die Verkehre aufzunehmen. Die Berechnungen wurden im Dezember 2019 aktualisiert, in dem die zusätzlichen Verkehre auch aus der Einrichtung des betreuten Wohnens an der Maria-Mitchel-Straße hinzugefügt wurden. Außerdem wurde die Untersuchung im September 2021 um zwei weitere Knotenpunkte ergänzt. Im Ergebnis wird die Leistungsfähigkeit auch in den Stoßzeiten als ausreichend beurteilt. In den Stoßzeiten wurde am Knotenpunkt Paul-Ehrlich-Straße / B 207 bzw. B 207 / Paul-Ehrlich-Straße im schlechtesten Fall eine auftretende Wartezeit von knapp einer Minute ermittelt, die keine unzumutbare Belastung für die Ver-</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>chungen und aktuelle Verkehrsprognosen. Auch der Einfluss des geplanten Neubaus auf dem alten Aldi Gelände im Bereich der Zufahrt zum Bornkamp ist nicht verkehrstechnisch untersucht worden. Dies stellt einen erheblichen Planungsmangel dar, der erst noch durch entsprechende Verkehrsgutachten untersucht werden muss.</p>	<p>kehrsteilnehmer:innen darstellt. Das auf dem Parkplatz des ehemaligen Aldi Diskounters genehmigte Studentenwohnheim verfügt über 30 Stellplätze. Die dadurch induzierten Verkehre sind geringfügig, so dass diese nicht in das Rechenmodell eingefügt werden müssen.</p>	
<p><u>1.4 Private Stellplätze und öffentliche Parkplätze</u> Es ist dringend erforderlich, eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen, insbesondere für das studentische Wohnen vorzugeben und einzuplanen. Zu bemängeln ist, dass es nicht jetzt schon eine konkrete ausreichende Stellplatzvorgabe in der Planung gibt. In den anliegenden Gutachten und Stellungnahmen gibt es doch erhebliche Differenzen in den Aussagen zu den Vorgaben. <u>Private Stellplatzvorgaben:</u> In den Anlagen für WA6 (Studentenwohnheim) wird zugesagt, auf eine Tiefgarage zu verzichten (Punkt 12.3) und den Stellplatzschlüssel (1:8 bzw. 1:10) entsprechend nach unten anzupassen. Das wären jedoch nur 12 Stellplätze für 200 geplante Studenten. Des Weiteren siehe auch Punkt 15.6. Stellplatzschlüssel EFH = 1,0, Geschosswohnungsbau =0,7-1,0 Diese Stellplatzschlüssel sind bisher jedoch final nicht festgelegt. In diesem Zusammenhang wird auf Punkt. 22.23 verwiesen („Darüber hinaus geht die Straßenverkehrsbehörde von einem Stellplatzschlüssel von 1,5 / WE aus.“ Tatsächlich geplant werden aber erheblich weniger Stellplätze). Daraus ergeben sich lediglich folgende Stellplätze für PKW (im besten Falle): EFH = 51</p>	<p>Die Belange des ruhenden Verkehrs im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplanes zu berücksichtigen, stellt aktuell eine große Herausforderung für die Plangeber dar. Eine Orientierung allein an Bedarfen wird dem Grundsatz aus § 1 Abs. 7 BauGB, wonach die öffentlichen und privaten Belange gerecht untereinander abzuwägen sind, nicht gerecht. Der Berücksichtigung des maximal denkbaren Parkraumbedarfs stehen i.d.R. insbesondere wirtschaftliche und ökologische Belange entgegen. Die Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum ist ebenfalls ein gewichtiger Belang, insbesondere bezüglich des studentischen Wohnens. Nach den Richtlinien der sozialen Wohnraumförderung ist die Wirtschaftlichkeit bei Vorsehen einer Tiefgarage nicht gegeben. Auch soll im Hinblick auf die angestrebte Verkehrswende und aus Sicht des Klima- und Naturschutzes ein möglichst moderater Stellplatzschlüssel angestrebt werden, um Eingriffe in die Natur und die natürliche Bodenfunktion zu vermindern. Aus diesen Herleitungen resultieren die der Bebauungsplanung zugrundeliegenden Ansätze zum ruhenden Verkehr. Im städtebaulichen Konzept sind Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes wie attraktive Wegeverbindungen für Fuß-, und Radverkehr, Car-Sharing Plätze, die alternativ zur Schaffung von Parkplätzen im öffentlichen Raum vorgehalten werden sollen, berücksichtigt. Hinzu kommt eine sehr gute Anbindung des neu-</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>

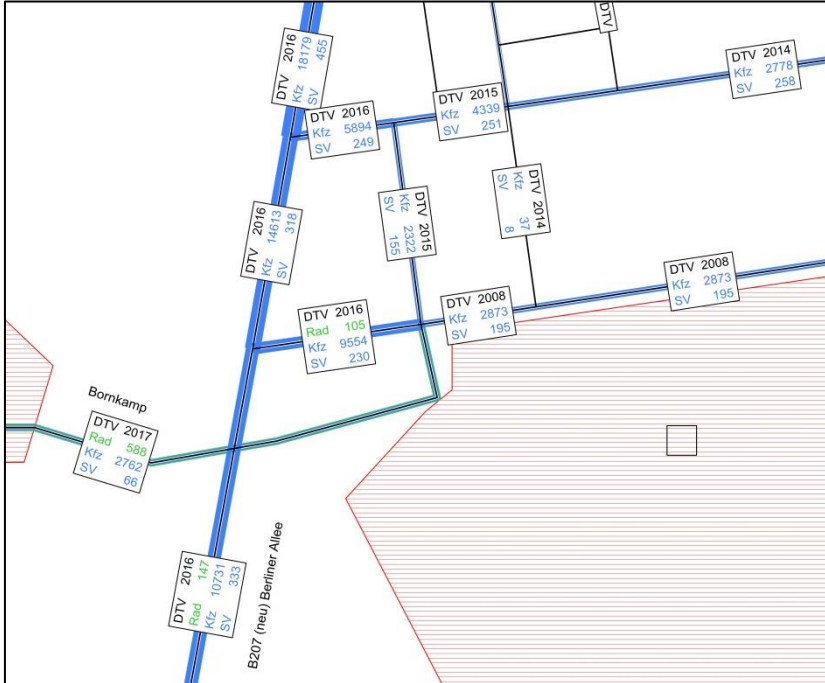
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>GWB = 80 Stud-Wohnen = 12 <u>Summe</u> 143 Stellplätze</p> <p>Die niedrig angesetzte Vorgabe bei der Stellplatzvorgabe und der Verzicht der Vorgabe von Tiefgaragen-/ Stellplätzen für das geplante studentische Wohnen und die Geschosswohnungsbauten sind mangelhaft und gehen an der Realität vorbei.</p> <p>Es negiert leider die Tatsache, dass auch Studenten insbesondere von außerhalb weitestgehend ein eigenes Auto besitzen und für dieses einen eigenen Stellplatz benötigen. Viele Studenten kommen von außerhalb und fahren am Wochenende nach Hause, so dass entsprechende Parkflächen auf dem Gelände zu Verfügung gestellt werden müssen. Eine Reduzierung in der Stellplatzvorgabe auf 0,08 (entsprechend 12 Stellätzen für 200 Studenten) wird für einen erheblichen Parkdruck auf die eh sehr spärlich geplanten öffentlichen Stellplätze und die jetzt schon zugewanderten umliegenden Straßen sorgen, welche das ganze Gebiet Bornkamp erheblich überlasten wird.</p> <p>Dieses ist jetzt schon entsprechend auch an dem vorh. Studentenwohnheim Grace-Hopper-Str/ Paul-Ehrlich-Str sowie dem gegenüberliegenden Alten- und Pflegeheim zu beobachten.</p> <p>Es wird auf die Anlage 3 (Stellungnahmen der öffentlichen Träger) und hier speziell den Punkt 15.6 Pkw-Stellplätze hingewiesen. Zitat: Gemäß dem Entwurf der Stellplatzsatzung sind mindestens 0,125 Parkplätzen pro Wohneinheit und 0,04 pro Studentenwohnheimplatz für Besucher im öffentlichen Straßenraum bereitzustellen. Bei 51 Wohneinheiten in Einfamilienhäusern,</p>	<p>en Wohngebiets an den Stadtbusverkehr wie auch an die Regionalbahn.</p> <p>Grundsätzlich werden bauordnungsrechtlich Stellplätze im Rahmen der Bauantragsstellung eingefordert. In der Bebauungsplanung ist sicherzustellen, dass der ermittelte Stellplatzbedarf flächenmäßig vorgesehen werden kann. Dazu werden entsprechende Richtwerte der Planung zu Grunde gelegt und festgesetzt. In der vorliegenden Stellungnahme wird insbesondere Bezug auf die kalkulierten Stellplätze des geplanten Studentenwohnheims Bezug genommen, und die Befürchtung geäußert, dass diese zu gering bemessen sind, hierzu im Einzelnen:</p> <p>Es kann davon ausgegangen werden, dass das Gebäude nur von Studierenden bewohnt werden wird, da zum Erhalt eines Wohnheimplatzes die Immatrikulationsbescheinigung nachzuweisen ist. Den Bewohner:innen kann die vorrangige Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln und/oder des ÖPNVs durchaus zugemutet werden, zumal Studierenden ein Semesterticket zur Verfügung steht. Des Weiteren kann in der Regel davon ausgegangen werden, dass sich ein größerer Anteil der Studierenden finanziell keinen eigenen PKW leisten kann. Daneben befindet sich das Wohnheim nicht weit von den meisten Institutsgebäuden entfernt, so dass grundsätzlich keine Notwendigkeit der Nutzung eines PKW besteht.</p> <p>Ebenfalls wird in der Stellungnahme die Befürchtung zum Ausdruck gebracht, dass zu wenige öffentliche Parkplätze nachgewiesen werden können. Grundsätzlich ist das Parken im Straßenraum überall dort möglich, wo die Straßenverkehrsordnung dem nicht entgegensteht. Der Parkplatzbedarf eines Wohngebietes wird nicht für ein regelmäßiges Abstellen der privaten Fahrzeuge der Anwohner bemessen, sondern soll ausschließlich dem Besucherparken dienen. Es wird von einer Quote von 0,125 Besucherparkplätzen pro Wohneinheit ausgegangen. Nach dem Gutachten der Planersocietät mit Ermittlung eines Besucherstell-</p>	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>ca. 80 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau und 120 Studentenwohnungen ist die folgende Anzahl Besucherparkplätze zu erstellen:</p> $131 \times 0,125 = 16$ $120 \times 0,04 = \underline{5}$ <p>21 Stellplätze im öffentlichen Raum.</p> <p>Es sollen hier in der Tat nur 21 PKW-Stellplätze im öffentlichen Raum für Besucher o. ä. hergestellt werden.</p> <p>Mit 21 Stellplätzen im öffentlichen Bereich bei ca. 400 neuen Bewohnern im Plangebiet ist nicht gewährleistet, dass Besucher überhaupt einen Parkplatz erhalten können, da die Stellplatzvorgaben von 0,8 für die Geschosswohnungsbauten bzw. 0,12 bei dem studentischen Wohnen dafür sorgen werden, dass diese Stellplätze bereits durch die Anwohner dauerhaft in Benutzung sind. Eine Erhöhung der Anzahl ist auch hier geboten.</p> <p>Die Erfahrungen aus dem jetzigen Wohngebiet und insbesondere des Hochschulstadtteils zeigen, dass es hier entgegen der vorh. Planung erhebliche Parkplatzbedarfe gibt, mit dem Ergebnis, dass sämtliche Zufahrten und Straßen zugeparkt werden und ein normaler Verkehrsfluss nicht mehr gegeben ist.</p> <p>In dem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Straße Bornkamp/Maria-Mitchell-Str./Schärenweg auch gleichzeitig Fahrrad- und Schulweg ist und sich daraus eine erhebliche Gefährdung für die Fahrradfahrer und Schüler durch die unübersichtliche Straßensituation ergibt.</p>	<p>platzschlüssels inklusive Wirtschaftsverkehr in Lübeck (Dezember 2018) ist dies auskömmlich.</p> <p>Bezüglich der Parkprobleme im Hochschulstadtteil wird davon ausgegangen, dass diese nicht durch Besucherverkehre des Wohngebiets verursacht werden, sondern durch Besucher und Beschäftigte der UKSH / der Uni und Beschäftigte der Gründerzentren. Für letztere wurde ein Parkhaus errichtet, welches jedoch aufgrund von Parkgebühren nur unzureichend genutzt wird. Ein Zusammenhang des Problems mit dem geplanten Wohngebiet im Bornkamp besteht nicht, und muss daher auch planerisch nicht bewältigt werden.</p> <p>Bezüglich der mutmaßlichen Gefährdung von Fahrradfahrer:innen und Schüler:innen ist festzuhalten, dass die Straße sich in einer Tempo 30 Zone befindet. Den Grundschüler:innen bis einschließlich 10 Jahren steht ein breiter Gehweg zur Verfügung. Eine erhebliche Gefährdung der Verkehrsteilnehmer:innen ist nicht erkennbar.</p>	
<p>1.5 <u>Gemeinschaftsunterkunft</u></p> <p>Die in der Legende wird die Gemeinschaftsunterkunft als Allgemeines Wohngebiet (WA) bezeichnet, im Textteil B ist dagegen eine Fläche für Gemeinbedarf erwähnt. Die Zeichnung 1 zeigt eine Fläche für Gemeinbedarf, in die WA eingetragen ist. Jedoch sind Flächen für einen Gemeinbedarf an sich eigenständige Festlegungen und können somit nicht</p>	<p>Hier ist ein zeichnerischer Fehler unterlaufen, die Planzeichnung wird entsprechend geändert.</p>	<p>Berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>durch weitere Festlegungen etwa durch Gebiete nach BauNVO doppelt belegt werden.</p>		
<p>1.6 <u>Geschossigkeit</u> Die in der Planung festgesetzten Geschossigkeiten (IV + STG) übersteigen doch in erheblichen Maße die der vorh. Bebauung, auch die der unmittelbaren Bebauung im angrenzenden Gebiet Hochschulstadtteil. Somit wird mit der vorliegenden Planung doch erheblich vom vorhandenen Gebietscharakter abgewichen. Im Sinne der Beibehaltung vorh. begrenzten und kleinteiligen Gebietscharakters erscheint eine Begrenzung auf max. III Vollgeschosse ohne STG und entsprechend festgelegter Bauhöhen folgerichtig.</p>	<p>Das maximal zulässige Maß der baulichen Nutzung bezogen auf Gebäudehöhe ergibt sich aus den zulässigen Vollgeschossen und der absoluten Höhe der Gebäude. So kann zwar bei den Gebäuden für die maximale Anzahl der Vollgeschosse mit max. III angegeben ist, noch ein Nichtvollgeschoss (Staffelgeschoss) ergänzt werden, da die Oberkante des Gebäudes 13,5 Meter betragen kann. Für die Gebäude mit max. IV Vollgeschossen ist dies aufgrund der gleichen max. Oberkante des Gebäudes von 13,5 Meter nicht möglich. Bezüglich der Geschosshöhen rechnet man mit 3 m je Vollgeschoss zuzüglich Sockelhöhe und Dachkonstruktion.</p> <p>Der städtebauliche Entwurf berücksichtigt die Struktur der bestehenden Siedlung, insofern, dass im direkten Anschluss an das Baugebiet die vorhandene Struktur mit einer Mischung aus Doppel- und Reihenhäusern aufgenommen wird. Die Geschossigkeit entwickelt sich höhenmäßig von zwei Geschossen plus Staffel zu einer max. vier Vollgeschossen von West nach Ost. Im Osten und Süden des Gebiets wird so auf den Straßen-/Schienen- und Gewerbelärm und die Böschung der Brücke reagiert. Parallel zur Bahnlinie ist aus Gründen des Lärmschutzes für die dahinterliegende Bebauung eine mindestens 9 m hohe, möglichst geschlossene Bebauung notwendig. Die Grundstücke an der Brückenböschung sind für Einfamilienhausbebauung aufgrund von Einsicht von der Brückenrampe weniger attraktiv und das Bauvolumen des Brückenbauwerks würde nicht mit einer Einfamilienhausbebauung korrespondieren. Aus diesem Grund werden hier größere Baukörper und Studentenwohnen vorgesehen.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>
<p>1.7 <u>Entwässerung RW Rückhaltung / Versickerungsflächen</u> In dem der Planung zugrundeliegenden Entwässerungs-/</p>	<p>Für die Fläche wird auch ohne Bebauung einer bestimmten</p>	<p>Klarstellung</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Bodengutachten wird eine vollständige Versickerung vor Ort auf dem Planungsgelände vorgeschlagen. Nicht untersucht wurde dabei der Einfluss der Regenwasserversickerung auf den Grundwasserstand und den Einfluss dadurch auf die niederen Bereiche und der Flächen in den Ringen, die zurzeit schon hydraulisch überlastet sind.</p> <p>Nicht festgelegt wurde zudem, wie eine Notentwässerung bei Überfüllung der Rigolen aussehen soll.</p> <p>Zurzeit wird die Fläche im Bereich des B-Planes 09.07.00 gem. der Begründung vom 17.05.2004 unter Ziffer 5.5.2 (Regenwasserbewirtschaftung) durch Regenklärbecken und entsprechende Retentionsflächen über ein Drosselbauwerk in den Niemarker Landgraben entwässert.</p> <p>Schon in dieser Begründung wird darauf hingewiesen, dass das Plangebiet von hoch anstehendem Grundwasser und Staunässe bei schwach wasserdurchlässigen Böden (Lehm) geprägt ist. Ebenso wird dort auch schon auf den (damals schon) hydraulisch überlasteten Niemarker Landgraben hingewiesen.</p> <p>Nach Erstellung des Baugebietes hat sich auch gezeigt, dass das damals ausgewiesene Konzept der mit den ausgewiesenen Retentionsflächen heute schon nicht den Anforderungen genügt.</p> <p>Die zwischen den Ringen zur kurzzeitigen Versickerung geplanten Retentionsflächen stehen dauerhaft durch den hohen Grundwasserstand unter Wasser, so dass es von der Fläche bis auf die Grundstücke und auf die Straße läuft. Ebenfalls stehen die Straßengräben unter Wasser. Große Flächen sind dauerhaft durchnässt.</p> <p>Obwohl es einen entsprechenden theoretischen Nachweis der Flächen und des Retentionsvolumens damals durch das Büro xx (anonymisiert) gab, zeigt sich in der Realität heute, dass diese Flächen nicht ausreichend geeignet sind und die o.g. Entwässerungsprobleme entstehen. Eine Versickerung</p>	<p>Menge an Regenwasser als Oberflächenwasser ausgesetzt, der sog. Landwirtschaftliche Abfluss. Ziel der Umsetzung des wasserwirtschaftlichen Begleitplanes ist es, die Menge des Oberflächenwassers durch die Bebauung nicht zu erhöhen und somit die Situation nicht zu verschlechtern.</p> <p>Aus diesem Grund werden im B-Plan zwingend eine intensive Dachbegrünung bzw. Retentions-Gründächer und ein wasser-durchlässiger Ausbau von Stellplätzen, Grundstückszufahrten und Wegen festgesetzt. Durch diese Maßnahmen insbesondere durch die Dachbegrünung wird das Niederschlagswasser zurückgehalten und die Verdunstung gefördert.</p> <p>Das verbleibende Regenwasser wird in Mulden und einem Mulden-Rigolen-System zurückgehalten bzw. versickert. Zusätzlich werden die Mulden bzw. Rigolen miteinander verbunden, um so die Versickerung aufs Gebiet verteilt gleichmäßig zu verteilen. Dadurch wird eine zusätzliche Sicherheit geschaffen.</p> <p>Das gewählte System entspricht dem gesetzlich geforderten Standard. Alle Muldenflächen, die zur Versickerung benötigt werden, haben einen größeren Abstand als 1 m zum Grundwasser. Die Flächen in denen der Grundwasserspiegel bis zu 1m unter Geländeoberkante ist, werden nicht zur Versickerung genutzt. In den Bereichen, in denen Versickerungskörbe vorgesehen sind, liegt der Grundwasserspiegel bei bis zu 2,50 m, sodass eine Aufhöhung des Grundwassers vermieden werden kann.</p> <p>Die Befürchtung, dass das Hangwasser vom Schärenweg das B-Plangebiet hydraulisch belastet und damit die Hydraulik des Niemarker Landgrabens beeinflussen könnte, ist nichtzutreffend, da die Straße nach Norden abfällt. Das entsprechende Niederschlagswasser fließt somit in den dafür vorgesehenen im begrünten Seitenstreifen und versickert dort.</p> <p>Notwasserwege für das 100 jährige Regenereignis sind im wasserwirtschaftlichen Begleitplan berücksichtigt. Sowohl die Versickerungsmulden bzw. Mulden-Rigolen-System als auch die Not-</p>	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>findet de facto durch den hohen Grundwasserstand, den wasserundurchlässigen Böden und hydraulischen Überlastung auch aller ausgewiesenen Abflüsse und Retentionsflächen in der nassen Jahreszeit nicht statt. Es fand bereits seitens der Stadt eine Durchörterung der Lehmschicht und Austausch durch Sand statt, die aber zu keinerlei Verbesserung der Situation geführt hat.</p> <p>Ein weiterer Zufluss von Regenwasser/ Grundwasser aus dem neuen Plangebiet (auch in Form von Versickerungen auf den Flächen, die dann durch das Hanggefälle auch in der Fläche der Niederungen einsickern) ist unbedingt zu vermeiden, auch im Hinblick auf das sich verändernde Klima und die Zunahme von Starkregenereignissen.</p> <p>Die in den Planungen eingezeichneten Retentionsflächen in Form von Gewässern sollten so nicht umgesetzt werden. Die neue und auch bereits vorhandene Regenwasserbewirtschaftung sollten durch Gutachten und entsprechende Nachweise zumindest kritisch geprüft und hinterfragt werden, um die Bewohner der Niederung vor Überflutung und Gefährdung zu schützen. Dieses wurde in den vorliegenden Untersuchungen nicht beachtet.</p>	<p>wasserweg wurden in die Festsetzungen des Bebauungsplanes übernommen.</p>	
<p>Nr. 2 Bürger:innen 2 - 5 (Schreiben vom 14.12.2020 und 15.12.2020), Bürger:innen 8 und 9 (Schreiben vom 16.12.2020) Bürger:innen 11 und 12 (Schreiben vom 17.12.2020) und Bürger:in 13 (Schreiben 18.12.2020)</p>		
<p>2.1 <u>Verkehr</u> Zahlreiche Einwände des ersten Beteiligungsverfahrens nahmen Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur. Ihre Stellungnahme lautet: 11.12 „die vorhandene Infrastruktur kann die Belastung durch die hinzukommenden Bewohner bewältigen bzw. kann an die Belastung angepasst werden“. Bitte benennen Sie konkret die erhobenen Befunde und</p>	<p>Als Grundlage der Berechnung der Qualitätsstufen dienten die Verkehrserhebungen des Bereichs Stadtgrün und Verkehr. Für die Berechnung wurde zusätzlich zu den vorliegenden Verkehrszahlen an der La-Rochelle-Brücke am 18.07.2017 (Werktag außerhalb der Ferienzeiten) in den Blöcken 06:00-09:00, 11:00-14:00 und 15:00-19:00 Uhr und am Knotenpunkt Paul-Ehrlich-</p>	<p>Klarstellung</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis									
<p>Verkehrszählungen, die Sie diesem Urteil zugrunde legen. Nehmen Sie dabei bitte auch Stellung zu der großen Seniorenwohnanlage, die täglich viele Pflegedienste anfahren. Die Möglichkeit eines ausgeweiteten Halteverbots sollte abgewogen werden, da die dort wohnenden Senioren weit mehr PKW als Stellplätze haben.</p>	<p>Straße/ Alexander-Fleming-Straße am 27.03.2018 (Werktag außerhalb der Ferienzeiten) in den Blöcken 06:00-09:00, 11:00-14:00 und 15:00-19:00 Uhr gezählt.</p>  <p>Bei der Berechnung der Qualitätsstufen wurden die zusätzlichen Verkehre aus der geplanten Wohnbebauung Bornkamp mit einbezogen.</p> <p>Zusätzliche Verkehre auf der La Rochelle Brücke:</p> <table border="1" data-bbox="947 1241 1644 1394"> <thead> <tr> <th>Richtung</th> <th>Spitzenstd. morgens</th> <th>Spitzenstd. abends</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bornkamp</td> <td>55</td> <td>61</td> </tr> <tr> <td>Lise-Meitner-Weg</td> <td>67</td> <td>54</td> </tr> </tbody> </table>	Richtung	Spitzenstd. morgens	Spitzenstd. abends	Bornkamp	55	61	Lise-Meitner-Weg	67	54	
Richtung	Spitzenstd. morgens	Spitzenstd. abends									
Bornkamp	55	61									
Lise-Meitner-Weg	67	54									

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis									
	<p>Außerdem wurde das betreute Wohnen an der Maria-Mitchell-Straße berücksichtigt.</p> <p>Die Leistungsfähigkeitsberechnung wurde mit der Verkehrssimulation PTV Vissim im Bereich Stadtgrün und Verkehr durchgeführt.</p> <p>Die Leistungsfähigkeitsberechnung wurde für die Knotenpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maria-Mitchell-Str./Lise-Meitner-Weg - Paul-Ehrlich-Straße/Lise-Meitner-Weg (LSA, HL) - B207/Paul-Ehrlich-Straße (LSA, LBV-SH) <p>vorgenommen. Alle Knotenpunkte sind leistungsfähig.</p> <p>Im Zuge der Abwägung wurde wie vom Bereich Stadtgrün und Verkehr angeregt im September 2021 eine zusätzliche Leistungsfähigkeitsberechnung für die Knotenpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maria-Goeppert-/Alexander-Fleming-Straße - B207/Maria-Goeppert-Straße (LSA, LBV-SH) vorgenommen. Auch diese Knotenpunkte sind leistungsfähig. <table border="0" style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Knotenpunkt</th> <th style="text-align: center;">Spitzenstd. morgens</th> <th style="text-align: center;">Spitzenstd. abends</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Maria-Goeppert-/A.-Flemming-Str.</td> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">B</td> </tr> <tr> <td>Maria-Goeppert-Str. / B207</td> <td style="text-align: center;">C</td> <td style="text-align: center;">C</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bezüglich der Seniorenwohnanlage handelt es sich um eine Wohnanlage für betreutes Wohnen, welches die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze nachgewiesen hat. Nach den oben beschriebenen vorliegenden Untersuchungen der Knotenpunkte hat die Stellplatzsituation der Seniorenanlage keine für den Bebauungsplan relevanten Auswirkungen auf den Verkehrsfluss.</p>	Knotenpunkt	Spitzenstd. morgens	Spitzenstd. abends	Maria-Goeppert-/A.-Flemming-Str.	B	B	Maria-Goeppert-Str. / B207	C	C	
Knotenpunkt	Spitzenstd. morgens	Spitzenstd. abends									
Maria-Goeppert-/A.-Flemming-Str.	B	B									
Maria-Goeppert-Str. / B207	C	C									
<p>2.2 <u>Verdichtung Wohnbebauung Schärenweg</u> Bitte nehmen Sie detailliert Stellung zu der starken Verdich-</p>	<p>Die Bebauungen der drei genannten Bebauungspläne haben</p>	<p>Klarstellung</p>									

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>tung der Wohnbebauung am Schärenweg. Am Geniner Ufer sind rd. 700 WE auf 61.000qm vorgesehen, an der Schlutuper Straße 420 WE auf ähnlich großer Fläche. Aus welchen Gründen sollen am Schärenweg in Relation zur Fläche derart viele WE entstehen?</p>	<p>eine angemessene, nicht zu hohe Dichte. Am Schärenweg sind im Unterschied zu den beiden anderen Baugebieten Studierendenwohnungen geplant. Diese verfügen über ca. 35 m² Wohnfläche. Aufgrund der kleineren Wohnungsgrößen können am Schärenweg im Verhältnis mehr Wohnungen entstehen als in den Vergleichsgebieten.</p>	
<p>2.3 <u>Berechtigung Abweichung § 13 b BauGB</u> In §13b BauGB ist nicht von Grundflächenzahl (bebaute Fläche), sondern Grundfläche des B-Plans die Rede. Bitte nennen Sie Belege für Berechtigung, dass die Hansestadt von diesen Vorgaben abweicht. Bitte zitieren Sie hierbei die einschlägigen Kommentare zum Baugesetzbuch (BauGB) § 13b Einbeziehung von Außenbereichsflächen in das beschleunigte Verfahren. „Bis zum 31. Dezember 2019 gilt § 13a entsprechend für Bebauungspläne mit einer Grundfläche im Sinne des § 13a Absatz 1 Satz 2 von weniger als 10 000 Quadratmetern, durch die die Zulässigkeit von Wohnnutzungen auf Flächen begründet wird, die sich an im Zusammenhang bebaute Ortsteile anschließen. Das Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplans nach Satz 1 kann nur bis zum 31. Dezember 2019 förmlich eingeleitet werden; der Satzungsbeschluss nach § 10 Absatz 1 ist bis zum 31. Dezember 2021 zu fassen.“ (...).</p>	<p>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren wird nach den Bestimmungen des § 13b BauGB als beschleunigtes Verfahren durchgeführt. In § 13b BauGB wird ausgeführt, dass die Überplanung von Außenbereichsflächen im beschleunigten Verfahren durchgeführt werden kann, wenn die Grundfläche weniger als 10.000 m² umfasst. Dieser Nachweis ist in der Begründung erbracht. Im Muster-Einführungserlass zum Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt und zu weiteren Änderungen des Baugesetzbuchs (BauGBÄndG 2017 – Mustererlass) wird ausgeführt, dass nach dem in Bezug genommenen § 13a Absatz 1 Satz 2 BauGB bei der Ermittlung der Grundfläche § 19 Absatz 2 BauNVO zu Grunde zu legen ist, d.h. der sich aus der festgesetzten Grundflächenzahl ergebende rechnerische Anteil der überbaubaren Flächen. Die Überschreitungsmöglichkeiten nach § 19 Absatz 4 BauNVO bleiben unberücksichtigt. Die zulässige Grundfläche ist somit der nach Absatz 1 errechnete Anteil des Baugrundstücks, der von baulichen Anlagen überdeckt werden darf. Entsprechend ergibt sich aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes eine mögliche Grundfläche für bauliche Anlagen von ca. 8.200 m², die unterhalb der höchstzulässigen Grundfläche von 10.000 m² liegt.</p>	Klarstellung
<p>2.4 <u>Stellplätze</u></p>	<p>Die Stellplatzplanungen und die Ziele sind den Begründungen</p>	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis																												
<p>Die Planung für das Baugebiet Schlutuper Straße (07.32.00) sieht 450 Stellplätze inklusive Parkhaus für 420 Wohneinheiten vor. Bitte begründen Sie ausführlich die Unterschiedlichkeit der Stellplatzplanung. Gehen Sie bitte auch auf die der Planung zugrunde liegenden Motive ein.</p>	<p>der genannten Bebauungspläne zu entnehmen und können dort nachgelesen werden. Im Rahmen der Beteiligung können Stellungnahmen zum Bebauungsplan abgegeben werden. Die Stadt prüft die Stellungnahmen und berücksichtigt diese je nach Prüfergebnis. Hier ist keine Stellungnahme erkennbar, was ist die Anregung und was soll geprüft werden? Dennoch Der Stellplatznachweis für den Bebauungsplan 07.32.00 Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld erfolgt gemäß folgender Vorgabe:</p> <table border="1" data-bbox="952 592 1547 938"> <thead> <tr> <th>Gebäude</th> <th>Anzahl Stellplätze</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">Einfamilienhäuser</td> </tr> <tr> <td>Doppelhaus /Reihenhaus</td> <td>1 St</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Mehrfamilienhäuser</td> </tr> <tr> <td>unter 50 m² Wohnfläche</td> <td>0,5 St</td> </tr> <tr> <td>ab 50 m² Wohnfläche</td> <td>0,7 St</td> </tr> <tr> <td>ab 80 m² Wohnfläche</td> <td>1 St</td> </tr> </tbody> </table> <p>Der Stellplatznachweis für den Bebauungsplan 09.13.00 Bornkamp / Schärenweg erfolgt gemäß folgender Vorgabe:</p> <table border="1" data-bbox="952 1059 1547 1406"> <thead> <tr> <th>Gebäude</th> <th>Anzahl Stellplätze</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">Einfamilienhäuser</td> </tr> <tr> <td>Doppelhaus /Reihenhaus</td> <td>1 St</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Mehrfamilienhäuser</td> </tr> <tr> <td>Freier Wohnungsmarkt</td> <td>0,8 St</td> </tr> <tr> <td>Sozialer Wohnungsbau</td> <td>0,6 St</td> </tr> <tr> <td>Studentisches Wohnen</td> <td>1 St je 4 WE</td> </tr> </tbody> </table>	Gebäude	Anzahl Stellplätze	Einfamilienhäuser		Doppelhaus /Reihenhaus	1 St	Mehrfamilienhäuser		unter 50 m ² Wohnfläche	0,5 St	ab 50 m ² Wohnfläche	0,7 St	ab 80 m ² Wohnfläche	1 St	Gebäude	Anzahl Stellplätze	Einfamilienhäuser		Doppelhaus /Reihenhaus	1 St	Mehrfamilienhäuser		Freier Wohnungsmarkt	0,8 St	Sozialer Wohnungsbau	0,6 St	Studentisches Wohnen	1 St je 4 WE	<p>Klarstellung</p>
Gebäude	Anzahl Stellplätze																													
Einfamilienhäuser																														
Doppelhaus /Reihenhaus	1 St																													
Mehrfamilienhäuser																														
unter 50 m ² Wohnfläche	0,5 St																													
ab 50 m ² Wohnfläche	0,7 St																													
ab 80 m ² Wohnfläche	1 St																													
Gebäude	Anzahl Stellplätze																													
Einfamilienhäuser																														
Doppelhaus /Reihenhaus	1 St																													
Mehrfamilienhäuser																														
Freier Wohnungsmarkt	0,8 St																													
Sozialer Wohnungsbau	0,6 St																													
Studentisches Wohnen	1 St je 4 WE																													

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	<p>Die Vorgaben unterscheiden sich nur unwesentlich. Die Angaben zum Geschosswohnungsbau sind im geplanten Wohnquartier Lauerhofer Feld differenzierter, da mit 320 WE deutlich mehr Wohnungen geplant sind als im Bornkamp mit 70 – 80 WE.</p> <p>Die erforderlichen Stellplätze im geplanten Wohnquartier Lauerhofer Feld für den Geschosswohnungsbau im westlichen Teilbereich des Wohnquartieres und sämtliche Besucherparkplätze werden in der Quartiersgarage untergebracht. Hier können 300 bis 330 Stell- bzw. Parkplätze untergebracht werden, die sich folgendermaßen zusammensetzen 260 Stellplätze für die 320 Geschosswohnungen (256 entsprechen 0,8 St je WE analog Bornkamp) 43 Besucherstellplätze für die Bewohner des gesamten Wohnquartieres und 27 Stellplätze für andere Nutzungen wie die Kindertagesstätte und die St. Philippus-Kirchengemeinde.</p> <p>Der Stellplatzbedarf für die Reihen- und Doppelhäuser wird auf Sammelstellplätzen bzw. für die Doppelhäuser am südlichen und nördlichen Quartiersrand auf den Grundstücken nachgewiesen. Die Vorgabe ist 1 St je WE und entspricht der des Bebauungsplan Bornkamp / Schärenweg.</p> <p>Bezüglich des studentischen Wohnens kann kein Vergleich gezogen werden, da diese Wohnform im Wohnquartier Lauerhofer Feld nicht vorgesehen ist.</p> <p>Fazit: Im Wohnquartier Lauerhofer Feld können gemäß dem inzwischen rechtskräftigen Bebauungsplan etwa 420 Stell- und Parkplätze realisiert werden, dem gegenüber stehen 420 Wohneinheiten und weitere Nutzungen wie eine Kindertagesstätte und die Kirchengemeinde St. Philippus. Die der Planung zugrunde liegenden Vorgaben sind zahlenmäßig für beide geplanten Projekte durchaus vergleichbar.</p>	
Nr. 3 Bürger:in 6 (Schreiben vom 16.12.2020)		
3.1 <u>Öffnung alter Wanderweg</u>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Es wird vorgeschlagen, den alten Wanderweg südlich des Baugebietes (auf der anderen Straßenseite des Bornkamps) wieder zu öffnen. Dieser war zu Beginn des Baugebietes noch vorhanden und wurde später geschlossen. Nun mit dem neuen Baugebiet würde sich hierdurch die Möglichkeit erschließen, wieder direkt in die Natur zu gelangen und auch direkt auf den Lisa-Dräger-Wanderweg zu gelangen. Der bauliche Aufwand dürfte gering sein und die das Grundstück wird vermutlich eh der Stadt gehören. Der Wanderweg fehlt sehr.</p>	<p>Die Öffnung des alten Wanderweges ist geplant und unter Punkt 5.3.6 in der Begründung beschrieben. Eine Ausführung der Öffnung soll im Zusammenhang mit den notwendigen CEF-Maßnahmen für den Artenschutz vorgenommen werden.</p>	<p>Berücksichtigen</p>
<p>3.2 <u>B 207: Linksabbiegepfeil oder separate Ampel</u> Zudem wird vorgeschlagen, an der Ampel zur B 207 einen Linksabbiegepfeil oder eine separate Ampel für Rechtsabbieger einzubauen. Einen Fußgängerüberweg über die 207 gibt es dort nicht und dann könnten die Fahrzeuge den Hochschulstadtteil stadteinwärts verlassen in der Phase, in der heute die Fahrzeuge stadtauswärts fahrend in den Hochschulstadtteil abbiegen. Der Aufwand dürfte auch hier minimal sein und könnte behilflich sein, das Mehr an Fahrzeugen schneller aus dem Stadtteil abzuleiten.</p>	<p>Die Anregung ist nicht bebauungsplanrelevant. Sie wird an den Bereich Stadtgrün und Verkehr zur Kenntnis und Prüfung weitergeleitet.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Nr. 4 Bürger:in 7 (Schreiben vom 15.12.2020)</p>		
<p>4.1 <u>Nicht störende, gewerbliche Nutzungen</u> Nicht störende, gewerbliche Nutzungen erscheinen nach wie vor wünschenswert, um das Gebiet in der Woche zu beleben. Der aktuelle Wohnungsbedarf sollte nicht zu monostrukturellen Planungen führen.</p>	<p>Mit dem erneuten Aufstellungsbeschluss (VO/2018/06320) wurde am 05.11.2018 im Bauausschuss beschlossen, dass unter Berücksichtigung des dringenden Wohnbedarfs der Hansestadt Lübeck von einer gemäß ersten Aufstellungsbeschluss zu prüfenden Ansiedlung hochschulaffiner Dienstleistungen abgesehen und der Entwicklung von Wohnraum Vorrang eingeräumt wird. Diesem Beschluss wird gefolgt. Zur Sicherung des angestrebten Charakters als ruhiges Wohnquartier werden im gesamten Gebiet die ansonsten in allgemeinen Wohngebieten ausnahmswei-</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	<p>se zulässigen Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen als mit einem ruhigen Wohngebiet unvereinbare Nutzungen ausgeschlossen (vgl. Begründung Punkt 5.2.1).</p>	
<p>4.2 <u>Bolz- und Spielplatz</u> Positiv ist festzustellen, dass nun ein Bolzplatz und ein Spielplatz ausgewiesen sind. Da jedoch bereits einmal derartige Festsetzungen nicht umgesetzt wurden, ist die Realisierung zu sichern. Das kann vertraglich mit den Investoren und zudem im B-Plan festgesetzt werden. Zum Beispiel: „In den Teilgebieten WA 4 bis WA 6 ist eine Wohnnutzung erst dann zulässig, wenn der im Norden der Planzeichnung A festgesetzte Spielplatz erstellt ist.“</p>	<p>Das Grundstück gehört der Hansestadt Lübeck und die Erschließung wird voraussichtlich von der KWL einer 100 % Tochter der Hansestadt Lübeck vorgenommen. Die Herstellung des Spiel- und Bolzplatzes soll als Teil der Erschließungsmaßnahmen in den abzuschließenden Geschäftsbesorgungsvertrag mit der KWL aufgenommen werden. Eine Umsetzung wird damit gewährleistet.</p>	<p>Teilweise berücksichtigen</p>
<p>4.3 <u>Tausch von Spiel- und Bolzplatz mit Studierendenwohnheim und Reduzierung Geschossigkeit</u> Es wird angeregt, den Spiel- und Bolzplatzbereich mit dem Studierendenwohnheim WA 6 zu tauschen und dessen Geschossigkeit zu reduzieren. Das Heim würde im Norden störungsarmer und näher an den Hochschulen liegen und der Stadtteil Bornkamp würde eine zentrale Fläche für Spiel, Bolzen und Veranstaltungen erhalten, die über die Grünfläche zwischen WA2 und WA3 und den Zugang zum Bahnhof gut vernetzt wäre.</p>	<p>Eine zentrale Fläche für Spiel, Bolzen und Veranstaltungen wäre für den Stadtteil Bornkamp wünschenswert, ist aber aus Gründen der Lärmemissionen nur in einem gewissen Abstand zur Wohnbebauung möglich. Aus diesem Grund wurde der geplante Standort im Norden des Plangebiets gewählt. Daneben würde sich eine Ausweitung der Bebauung, insbesondere eines größeren Baukörpers wie dem Studierendenwohnheim, im Bereich des geplanten Spiel- und Bolzplatzes sich negativ auf das westlich angrenzende Landschaftsschutzgebiet auswirken.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>
<p>4.4 <u>WA 2 und WA 3 – Knappe Bemessung der Gärten</u> Auffallend ist, dass die Bebauungen WA 2 und WA 3 in Richtung Süden bzw. Südwesten nur ca. 6 m Garten zuzüglich ca. 2 m für Nebenanlagen haben. Im Norden sind dagegen 4 m Wohnweg und 6 m Vorgarten festgesetzt, um hier Stellplätze vor den Gebäuden zu ermöglichen. Im Ergebnis</p>	<p>Die Gärten der Reihenhäuser sind in der Regel 9 m tief. Die Anordnung der Stellplätze im Norden der Grundstücke jeweils vor den Reihenhäusern sorgt dafür, dass die gesamte Bauflächenbreiten von WA 2 und WA 3 für den Bau von Reihenhäusern ausgenutzt werden kann. Bei der Anordnung von Gemein-</p>	<p>Teilweise berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>sind die Gärten sehr knapp bemessen und insbesondere bei WA 2 findet am Nachmittag eine frühe Verschattung statt. Zum diesem Punkt werden zwei Alternativen vorgeschlagen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ein Wohnweg von 2 m Breite und ein 2 m breiter Vorgartenstreifen sowie Gemeinschaftsstellplätze mit Ausschluss von Überdachungen an den Straßen. Garten 6 m tiefer. 2. Stellplätze parallel zu den Wohnwegen an deren Nordseiten. Tiefe Stellplatz: 2 m, Tiefe Wohnweg: 2 m, Vorgarten 1 m. Garten 5 m tiefer. <p>Damit könnten sicher auch die sehr hohen Überschreitungen der GRZ bei WA 2 und WA 3 um 80 % reduziert werden.</p>	<p>schaftsstellplätzen müsste für diese Fläche entweder pro Zeile je eine Reihenhausscheibe entfallen oder die Fläche für die Stellplätze würde die Gärten der Reihenhäuser direkt östlich der Planstraße A und westlich des Schärenwegs (in seiner neugeplanten Lage), in denen die Stellplätze entstehen müssten, so stark verkleinern, dass diese nicht mehr angemessen nutzbar wären. Die Umsetzung der Alternative 2 wird durch eine Vergrößerung der Baugrenzen-Tiefen von 12 m auf 14 m ermöglicht mit einer zusätzlichen textlichen Festsetzung, dass die Reihenhäuser nur in einer Tiefe von 12 m zulässig sind. Außerdem wird eine Festsetzung ergänzt, dass die Zuwegungen und G-F-L nördlich der Reihenhäuser in ihrer Lage um bis zu 3 m verschoben werden können. Gemäß den Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR 05 (FGSV, 2005) müssen die Zufahrten zu Stellplätzen in Längsaufstellung 3,50 m betragen. Da man auf der nördlichen Seite der Stellplätze auch aussteigen können muss, werden die Stellplätze mit 2,50 m bemessen. Die Vorgärten sollen eine Tiefe von mindestens 2,0 m erhalten, so dass die Gärten durch das nach Norden rücken der Reihenhäuser 2,0 m tiefer werden könnten.</p> <p>Da beide Varianten möglich bleiben sollen, wird die Festsetzung der Überschreitung der GRZ beibehalten.</p>	
<p>4.5 <u>WA 2 und WA 3 - Grundstücksbreiten</u></p> <p>Unklar ist, warum im Plan für WA 2 und WA 3 jeweils Grundstücksbreiten von 6 m angesetzt sind, im Textteil B Punkt 5.2 jedoch nur 5,5 m Hausbreite zugelassen werden. Besitzen die Gebäude - wie schallschutztechnisch erforderlich - eigene Seitenwände zu je 20 cm, so können 2 Zimmer auf einer Hausseite (z.B. 2 Kinderzimmer im OG) mit 10 cm Zwischenwand jeweils nur 2,5 m statt 2,75 m breit werden.</p>	<p>Im Textteil B Punkt 5.2 unter der Überschrift Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen ist festgesetzt, die einzelnen Reihenhäuser mindestens eine Breite von 5,5 aufweisen müssen. Das handelt sich hier also um die Mindestbreite der Reihenhausscheiben. Die Reihenhäuser dürfen nicht schmaler gebaut werden, um den aktuellen Ansprüchen an Wohnnutzung zu entsprechen.</p> <p>Die im B-Plan eingezeichneten Grundstücksteilungen gehen von einer Breite von 6,0 m aus, es sich hier um eine Festsetzung ohne Normcharakter handelt, ist letztendlich die Breite noch vari-</p>	<p>Klarstellen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	abel.	
<p>4.6 <u>Nebenanlagen</u></p> <p>Dass die Lage von Nebenanlagen am Südende der Grundstücke WA 2 und WA 3 bestimmt wird, ist positiv. Dies sollte auch bei WA 1 erfolgen. Diese Flächen sollten jedoch jeweils in Verlängerung der westlichen bzw. östlichen Baugrenzen enden. Zudem sollten die Nebenanlagen-Flächen an den Straßen und an der zentralen Grünfläche entfallen, da dort Nebenanlagen mit Sicherheit nicht die Gestaltung verbessern werden. Auf der Nordseite des südlichen Schenkels der Planstraße „A“ sollte ein privater oder öffentlicher Grünstreifen den Blick auf die Nebenanlagen lindern.</p>	<p>Im allgemeinen Wohngebiet mit der Bezeichnung WA 1 ist im Gegensatz zu WA 2 und WA 3 die Ordnung der Nebenanlagen nicht in der Planzeichnung, sondern durch textliche Festsetzungen erfolgt. Die Festsetzungen 7.1 und 7.2 unter der Überschrift Nebenanlage, Garagen, Stellplätze, Flächen für Gemeinschaftsanlagen ist geregelt, dass eine Vorgartenzone von 5 m von Nebenanlagen freigehalten werden muss und Garagen und Carports nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und in den für Nebenanlagen festgesetzten Flächen zulässig sind. Im rückwärtigen Garten sind Nebenanlagen nicht reglementiert, da kaum Einsicht von öffentlichen Flächen möglich ist.</p> <p>Um zu vermeiden, dass die zu den öffentlichen Flächen orientierten Nebenanlagen die gewünschte Gestaltung des Baugebietes stören, wurde eine Festsetzung Pkt. 7.5 zur Einbindung der Nebenanlagen getroffen. Hiernach sollen Nebenanlagen einen seitlichen Abstand von mindestens 0,5 m zu öffentlichen Flächen haben und sind außerdem einzugrünen. Ein breiterer Grünstreifen, besonders auf der Nordseite des südlichen Schenkels der Planstraße „A“, wie in der Anregung formuliert, wäre wünschenswert, würde aber die Gärten zu stark verkleinern und in ihrer Nutzbarkeit einschränken. Ein vollständiger Ausschluss von Nebenanlagen zu diesen Flächen wurde als eine zu starke Reglementierung der Nutzbarkeit der Privatgärten beurteilt.</p>	Klarstellen und nicht berücksichtigen
<p>4.7 <u>Gemeinschaftsunterkunft</u></p> <p>Die Nutzungsschablone bezeichnet die Gemeinschaftsunterkunft als Allgemeines Wohngebiet (WA), der Textteil B spricht dagegen von einer Fläche für Gemeinbedarf. Die Nebenzeichnung 1 zeigt eine Fläche für Gemeinbedarf, in die WA eingetragen ist. Flächen für Gemeinbedarf sind selbstständige Festsetzungen und können nicht durch ande-</p>	Hier ist ein zeichnerischer Fehler unterlaufen, um diesen zu beheben, wird die Planzeichnung entsprechend geändert.	Berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
re Festsetzungen etwa durch Gebiete nach BauNVO überlagert werden.		
<p>4.8 <u>Flüchtlingsunterkunft</u></p> <p>Die erneute Verlängerung der Aufstellung der Container verstößt mal wieder gegen die Zusage von Senator Schindler aus dem Jahr 2016, die Aufstellung sei auf 2 Jahre begrenzt! Vertrauensbildende Maßnahmen sehen anders aus. Die zeitliche Befristung der Gemeinschaftsunterkünfte macht nur Sinn, wenn die rechtliche Grundlage der jetzigen Nutzung nicht mehr gegeben ist und dieser einer erneuten Genehmigung bedürfen, denn eine nachträgliche Befristung bereits bestehender Bauten kennen LBO und BauGB nicht</p>	<p>Die Entwicklung bezüglich der Unterbringung von Geflüchteten war zum damaligen Zeitpunkt nicht absehbar. Die Sonderregelungen für Flüchtlingsunterkünfte gemäß § 246 BauGB galten zunächst befristet bis zum Jahresende 2019 und wurde dann bis zum Ende des Jahres 2024 verlängert. Die Sonderregelung ermöglicht die Zulässigkeit der Unterbringung von Geflüchteten auf der Fläche am Schärenweg. Da die Verlängerung dieser Sonderregelung mit einer zeitlichen Dauer verknüpft ist, ist als künftige Genehmigungsgrundlage eine entsprechende Bebauungsplanfestsetzung erforderlich. Da die Stadt plant, die betreffende Fläche für Reihen- und Doppelhäuser ab 2034 zur Verfügung zu stellen, ist die Gemeinschaftsunterkunft nur bis Ende 2033 planungsrechtlich zulässig.</p>	Klarstellung
Nr. 5 Bürger:in 10 (Schreiben vom 17.12.2020)		
<p>5.1 <u>Anzahl der Wohnungen pro Eingang weiterhin auf 2 beschränken</u></p> <p>Im bisher gültigen B-Plan 09.07.00 in der Fassung vom 25.05.2004 ist im Punkt 6 festgelegt, dass in dem allgemeinen Wohngebiet Bornkamp je Gebäude nicht mehr als 2 Wohnungen zulässig sind. Diese Festlegung galt und gilt für das gesamte Gebiet des Bornkamps. Weiterhin ist dies der wohl wichtigste Charakterzug des Wohngebietes Bornkamp, zu dem auch der Schärenweg gehört. Aus Gründen des Bestandsschutzes, des Gebietserhaltungsanspruches in Verbindung mit dem Gebot der Rücksichtnahme zum bisherigen Baurecht sollten auch alle künftigen Bauvorhaben, zu dem auch der Schärenweg gehört, dies berücksichtigen und festschreiben. Zumal dieser Charakterzug ein Versprechen der</p>	<p>Die Anregung ist bereits berücksichtigt. In der textlichen Festsetzung zum Bebauungsplan 09.13.00 Bornkamp / Schärenweg unter Pkt. 6.1 wird festgesetzt, dass im Teilgebiet WA1 je Doppelhaus höchstens zwei Wohnungen zulässig sind und in den Teilgebieten WA 2 und WA 3 je Reihenhaus höchstens eine Wohnung zulässig ist.</p>	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Stadt war und auch bleiben sollte.		
<p>5.2 <u>Bisherige max. Bauhöhe und Anzahl der Vollgeschosse</u> Die bisherige Bauhöhe war lt. B-Plan 09.07.00 in Punkt 3 nördlich der Straße Bornkamp auf max. 9,20m über Oberkante des Erdgeschossfußbodens festgelegt. Auch dies sollte weiterhin für alle Neubauten nördlich des Bornkamps gelten. Wieder aus Gründen des Bestandsschutzes, des Gebietserhaltungsanspruches in Verbindung mit dem Gebot der Rücksichtnahme zum bisherigen Baurecht. Weiterhin kann nicht mit 100% Sicherheit gesagt werden, dass die Zu- und Abfahrt für immer über die La-Rochelle-Brücke erfolgen wird. Es könnte irgendwann mal der Entschluss kommen, dass der Verkehr anderweitig geführt wird und dann würde evtl. die künstlich errichtete Erhöhung (östliche Ende des Bornkamps) zurückgebaut werden. In diesem Fall muss sichergestellt werden, dass alle Gebäude eine gleiche Höhe aufweisen. Im bisherigen B-Plan ist die Anzahl der Vollgeschosse auf 2 beschränkt gewesen. Eine Steigerung um 50% sollte als Maximum gelten um auch hier den Gebietscharakter nicht zu zerstören. Daher sollte aus Gründen des Bestandsschutzes, des Gebietserhaltungsanspruches in Verbindung mit dem Gebot der Rücksichtnahme zum bisherigen Baurecht die Anzahl der Vollgeschosse auf 3 ohne zusätzliches Staffelgeschoss oder auf 2 Vollgeschosse mit einem Staffelgeschoss begrenzt werden.</p>	<p>Die Festsetzungen des Bebauungsplanes 09.13.00 Bornkamp / Schärenweg gehen auf die städtebauliche Situation der bestehenden Siedlung ein, in dem ein höhenmäßiger Übergang zwischen der geplanten Bebauung an der Bahnlinie und den Doppelhäusern östlich des Schärenwegs geschaffen wird. Die Höhe der geplanten Doppelhäuser wird mit maximal 10,50 m über dem eingetragenen Bezugspunkt festgesetzt, Im Bebauungsplan der angrenzenden Bestandgebäude wurde eine maximale Höhe (Firsthöhe) von 9,20 m über Oberkante des Fußbodens festgesetzt. Die sich ergebenden Gebäudehöhen korrespondieren miteinander. Die Bebauung unmittelbar an der Bahnlinie und an der Straße Bornkamp darf eine maximale Höhe von 13,50 m über dem Bezugspunkt erreichen. Diese Höhe ergibt sich aus der Nutzungen als Geschosswohnungsbau und durch die Erfordernisse des Lärmschutzes. Zudem korrespondiert die Höhe mit der ansteigenden Straße zur Brücke und der Tieflage des Baugebietes im östlichen Bereich mit hoher Böschung. Der Abstand zur kleinteiligeren bestehenden Bebauung von über 50 m zum Studierendenwohnen und über 100 m zum Geschosswohnungsbau an der Bahnlinie reichen aus, um den Bestand städtebaulich zu berücksichtigen. Ein Rückbau der La-Rochelle-Brücke ist nicht zu erwarten, da dies die direkte Anbindung des Gebietes zum Nahversorgungszentrum und an die Infrastruktur im Hochschulstadtteil darstellt. Auch wäre der Aufwand die Brücke ab- und die Böschung rückzubauen wirtschaftlich nicht darstellbar. Der Bau einer zusätzlichen Anbindung ist bereits im Bebauungsplan 09.07.00 in der Verlängerung des Bornkamps in westlicher Richtung zur Vorrader Straße planerisch berücksichtigt worden. Der Bau dieser zusätzlichen Anbindung ist aber für das gegenwärtige Verkehrsaufkommen nicht verhältnismäßig und erforderlich. Eine solche</p>	Nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	<p>Anbindung würde zum einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft bedeuten und zum anderen bestehende Wohnquartiere durch Mehrverkehr belasten. Des Weiteren stehen die zu erwartenden, unverhältnismäßigen, hohen Kosten dem entgegen.</p>	
<p>5.3 <u>Außerkraftsetzung des bisherigen B-Plans</u> Es wird gegen die Außerkraftsetzung des bisherigen B-Plans 09.07.00 widersprochen, da die neue Planung im Widerspruch zur bisherigen Planung steht. Aufgrund der vielen Kinder und dem Gutachten von 2008, in Auftrag gegeben von der Stadt Lübeck, welches zu dem Schluss kommt, dass bei einem Sportplatz am Schärenweg mit einer erhöhten Nutzung zu rechnen ist und somit der Bedarf gutachterlich gegeben ist. Daher ist es heute wichtiger denn je, Kindern eine Bewegungsfläche zu bieten. Die Stadt steht hier in der Verantwortung, Ihre Versprechen, hier eine Sportfläche für Kinder zu ermöglichen, umzusetzen. Weiterhin steht die Stadt hier in der Erbringungsschuld, da der Sportplatz eine zugesicherte Eigenschaft im Verkaufsprospekt der stadteigenen Vermarktungsgesellschaft war.</p>	<p>Da die Hansestadt Lübeck selbst keine Kapazitäten hat, den geplanten Sportplatz zu betreiben, hätte ein Verein das Personal / den Platzwart stellen müssen. Leider ließ sich kein Betreiber / kein Verein für den Standort finden und es wurden andere Nutzungsmöglichkeiten für das Gebiet entwickelt. Mit dem Erfordernis 2015 Flüchtlinge unterzubringen, wurde die Fläche für das Containerdorf genutzt. Da jetzt eine große Nachfrage nach Wohnbauflächen besteht, wird das Planungsrecht für die Fläche- auch im Sinne der Innenentwicklung - an die neuen Bedarfe angepasst. Die Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde von der Politik im Bauausschuss beschlossen. Solange städtebauliche Gründe dies nicht erfordern (z.B. beim Bau einer Lärmschutzwand zur Einhaltung von Grenzwerten im dahinterliegenden Wohngebiet), gibt der Angebots-Bebauungsplan nur einen Rahmen an, innerhalb dessen eine Umsetzung vorgesehen, aber nicht verpflichtend ist. Es besteht kein Rechtsanspruch auf die Realisierung des Sportplatzes und somit auch keine Verpflichtung der Stadt zur Umsetzung der Sportflächenplanung. Die Stadt hat das Recht, Ziele den aktuellen Gegebenheiten anzupassen. Im Exposé der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH wurde der Sportplatz eingezeichnet und erwähnt, auch um darauf hinzuweisen, dass hier bei Umsetzung der Planung eine gewisse Lärmbelästigung und zusätzlicher Verkehr zu erwarten wäre. Es wurde im Exposé kein Versprechen gemacht, dass der Sport-</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	platz auf jeden Fall verwirklicht wird. Die TRAVE ist nicht Eigentümer oder Vermarkter der Sportplatzfläche und hatte somit auch keinen Einfluss auf die Entwicklung dort.	
<p>5.4 <u>Bolzplatz</u></p> <p>Der Bolzplatz muss juristisch festgeschrieben werden, um nicht wieder einer Hoffnung zu erliegen, die die Stadt eh nicht plant umzusetzen.</p> <p>Unabhängig von den bisherigen Einwänden und der bisherigen Planung folgend wird davon ausgegangen, dass der angekündigte Bolzplatz nicht kommen wird. Er ist weder in der ursprünglichen Planung vorgesehen, noch wird er ernsthaft verankert. Es scheint so, dass diese, wie der ursprüngliche Sportplatz am Schärenweg, nur eine täuschende Wirkung erzielen soll. Warum wird nicht festgelegt, dass alle Baumaßnahmen am Schärenweg erst erfolgen dürfen, wenn der Spiel- und Bolzplatz fertiggestellt und nutzbar ist (Vergleichbar den Punkt 2.1. im B-Plan 09.13.00).</p> <p>Der geplante Bolzplatz und Spielplatz ist für die im Bornkamp lebenden Kinder viel zu klein und ermöglicht in keinsten Weise eine ausreichende Bewegung. Da auch alle angrenzenden Freiflächen der Landwirtschaft eingezäunt sind, können diese von den Kindern auch nicht genutzt werden. Hier wird eine angepasste Größe entsprechend dem Gutachten aus 2008 erwartet, welches die Stadt selber beauftragt hatte. Auch sollten weitere Möglichkeiten der Bewegung geschaffen werden, wie es das Gutachten vorgeschlagen hatte. Kinder brauchen Bewegung und die Straße ist der falsche Ort, auch wenn heute nur diese Flächen bleiben. Es ist erschreckend, mit welcher Selbstverständlichkeit Kinder heute auf der Straße spielen, nur weil es keine Spielflächen gibt, so wie das Gutachten es gefordert hat.</p>	<p>Die Aufstellung eines Bebauungsplanes dient der Schaffung von Planungsrecht entsprechend der Bedürfnisse der Bevölkerung. Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung des Bolz- und Spielplatzes im Norden des Plangebietes. Es gibt die Möglichkeit, dass der Bau des Platzes durch den Bereich Stadtgrün und Verkehr erfolgt und entsprechend haushälterisch zu ordnen ist, eine weitere Möglichkeit ist es das Grundstück insgesamt auszuschreiben mit der Verpflichtung der Realisierung eines Bolzplatzes, dafür wäre dann der Bereich Wirtschaft und Liegenschaften zu ständig. Die Regelung gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB die ermöglicht, dass in besonderen Fällen festgesetzt werden kann, dass bestimmte der in ihm festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen nur bis zum Eintritt bestimmter Zustände zulässig oder unzulässig sind, ist hier nicht anwendbar. Da die Fläche für den Bolz- und Spielplatz sich in städtischer Hand befindet, kann die Realisierung umgesetzt werden ohne weitere Regelungen. Damit ist der Bedarf der Schaffung von Freiflächen für Kinder und Jugendliche erfüllt.</p> <p>Neben der Schaffung eines Bolz- und Spielplatzes wird die Einrichtung eines Jugend- und Nachbarschaftstreffe im nördlichen Teil des Wohngebiets vom Bereich Jugendarbeit geprüft.</p> <p>Für ältere Kinder und Jugendliche mit einem größeren Radius sind - neben den geplanten Angeboten - Bewegungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten in der den Bornkamp umgebenden Grünflächen und der freien Landschaft und den dort verlaufenden Spazierwegen (Lisa-Dräger-Weg, Verbindung durch die Kleingärten zum Clara-Zetkin-Weg) in ausreichendem Maß vor-</p>	klarstellen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	<p>handen.</p> <p>Auch können die vorhandenen Wiesenflächen rund um die „Ringe“, die bei trockenem Wetter als Auslauflächen und zum Bolzen dienen und zum Teil mit privat aufgestellten Toren bestückt sind genutzt werden.</p>	
<p>5.5 Anzahl der Parkplätze</p> <p>Der Schärenweg ist der letzte Bereich, der noch bebaut werden könnte. Bei einer Verplanung dieses Gebietes ist keine Anpassung mehr möglich. Da der Bornkamp als Straße die einzige Möglichkeit ist, das Wohngebiet zu erreichen oder zu verlassen, sind hier besondere Vorkehrungen zu berücksichtigen. Zum einen sollte bedacht werden, dass Gebäude im Laufe der Zeit einer veränderten Nutzung zugeführt werden. Wenn man heute mit Studenten plant und morgen ein anderes Klientel in den Gebäuden wohnt, wer kann dann sicherstellen, dass die Planung der Parkplätze dann noch ausreichend ist? Um dann zumindest für künftige Parkplatzanforderungen gerüstet zu sein, sollten in der Planung allgemeine Zahlen angenommen werden und entsprechende Flächen zur Verfügung gestellt werden. Man muss diese Flächen ja nicht heute versiegeln, aber als mögliche Nutzflächen zur Verfügung stellen, die nur für künftige Parkflächen genutzt werden dürfen.</p> <p>In diesem Zusammenhang sollte die Stadt schon heute dazu übergehen, alle Straßen im Bornkamp und Hochschulstadtteil, in denen der Bus verkehrt, ein absolutes Halteverbot auszusprechen. Schon heute hat der Bus Probleme, die Straßen verkehrssicher zu befahren. Eine entsprechende Empfehlung liegt der Stadt ja schon vom Gutachter vor.</p> <p>Es muss hier klar festgestellt werden, dass es zu Parkflächen im Schärenweg keine Alternativen gibt. Sollte hier zu wenig geplant werden, gibt es keine Alternativflächen innerhalb des</p>	<p>Grundsätzlich sind bauordnungsrechtlich Stellplätze in einem bestimmten Umfang im Rahmen eines Bauvorhabens nachzuweisen. In der Bebauungsplanung ist sicherzustellen, dass der ermittelte Stellplatzbedarf flächenmäßig vorgesehen werden kann. Dazu werden entsprechende Quoten für die jeweiligen Nutzungen der Planung zu Grunde gelegt. Die Quoten sind als textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen worden. Die Zahlen sind mit den Fachbehörden abgestimmt und orientieren sich an den Stellplatzschlüsseln anderer Kommunen. Eine Nutzungsänderung des Gebäudes des Studentenwohnheims ist nicht kurzfristig zu erwarten. Das Grundstück soll im Eigentum der Hansestadt Lübeck verbleiben und mit einem Erbaurecht für die Errichtung eines öffentlich geförderten Studierendenwohnheims ausgeschrieben werden. Nach der Errichtung dieses Wohnheims besteht die Zweckbindung aufgrund der Förderung grundsätzlich 35 Jahre (Wohnraumförderungsrichtlinien Schleswig- Holstein Kapitel V. Nr. 4.5, Fassung vom 21.04.2021). Auch unabhängig davon ist mit einem Nutzungszyklus der Immobilie für mindestens 40 -50 Jahre zu rechnen. Eine Umnutzung des Gebäudes wäre wegen der sehr spezialisierten Grundrisse nur für eine ähnliche Nutzung wie z.B. betreutes Wohnen mit einem ähnlichen Stellplatzbedarf denkbar.</p> <p>Die Anordnung eines Halteverbots in der Maria-Mitchel-Straße ist nicht Bestandteil eines Bebauungsplanes, sondern erfolgt nach den Grundsätzen der Straßenverkehrsordnung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Danach ist das Parken am Fahr-</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Bornkamps - nur die Straße Bornkamp selber. Und schon heute kann man in der Maria-Mitchell-Straße vor dem Altenheim als Verlängerung der Straße Bornkamp sehen, was eine Verengung der Fahrbahn zur Folge hat: temporäre Einbahnstraße, da nur ein Fahrzeug pro Richtung passieren kann. In Verbindung mit den Radfahrern und der verengten Straße ist es nur eine Frage der Zeit, wann die ersten Unfälle zu beklagen sind.</p>	<p>bahnrand allgemein erlaubt, sofern es nicht ausgeschlossen ist. Das Halten ist unzulässig an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen, im Bereich von scharfen Kurven, auf Einfädungsstreifen und auf Ausfädungsstreifen, auf Bahnübergängen, vor und in amtlich gekennzeichneten Feuerwehruzufahrten. Kommt es dennoch zu starken Behinderung des fließenden Verkehrs und ggf. des Busverkehrs, kann die Straßenverkehrsbehörde das Parken durch absolute Parkverbote regeln. Diese Maßnahme wird im Bedarfsfall geprüft und wenn notwendig angeordnet. Dies ist vor dem betreuten Wohnen zwischenzeitlich erfolgt.</p>	
<p>5.6 <u>Korrekte Anwendung §13b BauGB</u> Die Berufung auf den §13b BauGB ist unzulässig, da dieser beschränkt ist auf eine Nutzung bis 31.12.2019. Von daher ist anzuzweifeln, ob der hier eingeschlagene Weg rechtmäßig ist.</p>	<p>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren wird nach den Bestimmungen des § 13b BauGB als beschleunigtes Verfahren durchgeführt. Die Entscheidung diese Verfahrensart zu nutzen, basiert auf dem Ziel zeitnah Baurecht für Wohnnutzungen schaffen zu können. In der Stellungnahme wird die Frage gestellt, ob die Anwendung des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13b aufgrund der zeitlichen Einschränkung korrekt angewendet wurde.</p> <p>Am 05.11.2018 wurde der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans 09.13.00 – Bornkamp / Schärenweg – gemäß § 13a i. V. m. § 13b BauGB durch einen Beschluss des Bauausschusses der Hansestadt Lübeck erneut gefasst. Der § 13b BauGB und damit die Einbeziehung von Außenbereichsflächen in das beschleunigte Verfahren – Regelung in Kraft seit 13. Mai 2017 – war ursprünglich folgendermaßen zeitlich befristet: Die Einleitung des Verfahrens (Aufstellungsbeschluss) hatte bis zum 31. Dezember 2019 zu erfolgen und der Abschluss des Verfahrens (Satzungsbeschluss) bis zum 31.12.2021. Zwischenzeitlich wurde die Möglichkeit zur Einbeziehung von Außenbereichsflächen wie folgt verlängert: Aufstellungsbeschluss bis zum 31.12.2022 und Satzungsbeschluss bis zum 31.12.2024. Die erneute Fas-</p>	<p>Klarstellung</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	sung des entsprechenden Aufstellungsbeschlusses wurde am 19.12.2022 gefasst.	
<p>5.7 Prüfung der Auswirkung der Bahnerweiterung</p> <p>Die Bahn hat schon angekündigt, dass man die Strecke Lübeck-Büchen ausbauen möchte. Entsprechende Anträge sind eingereicht. Die bisherige Planung lässt vermuten, dass dies nicht berücksichtigt wurde. Welche Auswirkungen hätte eine 2te Bahntrasse mit evtl. einer Elektrifizierung auf das geplante Bauvorhaben? Im Besonderen wäre hier der Spiel- und Bolzplatz zu erwähnen. Ist dieser vollumfänglich nutzbar, wenn die Bahn ausbaut? Dies ist in der Planung nicht ersichtlich. Die Vermutung ist, dass dies in der Planung nicht berücksichtigt wurde.</p>	<p>Den Festsetzungen des Bebauungsplanes liegt die schalltechnische Untersuchung des Akustik Labor Nord GmbH vom 13.09.2018 zugrunde. Die Berechnung der Emission durch die Bahnlinie erfolgte auf Grundlage der für das Jahr 2025 vom Bereich Lärm-Management, Ressort Wirtschaft, Recht und Regulierung der Deutschen Bahn AG prognostizierten Verkehrszahlen für die Strecke 1121 Bereich Lübeck Bornkamp. Daraus ergeben sich Schallschutzmaßnahmen die entsprechend im Bebauungsplan berücksichtigt wurden. In der Lärmprognose wurde also bereits der Planungshorizont bis 2025 berücksichtigt.</p> <p>Sollte es zu einem späteren Zeitpunkt zu einem weiteren Ausbau der Strecke kommen, dann ist die Deutsche Bahn AG verpflichtet die dann vorhandene Bebauung und die angrenzenden Nutzungen (z.B. den Bolzplatz) zu berücksichtigen und Schutzmaßnahmen gegen die ggf. höheren Emissionen zu planen und umzusetzen.</p>	Klarstellen
<p>5.8 Berücksichtigung des Klimaschutzes</p> <p>Der Punkt 13.3 des B-Plans 09.13.00 verwundert doch sehr. In Zeiten von Klimaschutz sollten bei Gebäuden mit weniger als 5 Etagen keine Aufzüge mehr genehmigt werden. Für eine entsprechende Anzahl an behindertengerechten Wohnungen können die Wohnungen im Erdgeschoss vorgesehen werden. Aufzüge verursachen einen erheblichen Stromverbrauch, den es in Zeiten der Klimakrise zu vermeiden gilt.</p> <p>Weiterhin ist nicht einzusehen, dass es Lüftungsanlagen bei Wohnungen bedarf. Es muss schon im Baurecht alles getan werden, dass der Klimaschutz umgesetzt wird.</p> <p>Es wird gefordert. besonders für das Studentenwohnheim</p>	<p>Die Stellungnahme zielt auf eine textliche Festsetzung zum Maß der Nutzung ab. Hier wird lediglich die theoretische Möglichkeit gegeben die technischen Aufbauten zu realisieren. Eine Verpflichtung oder eine Absicht Erklärung zum Bau von Fahrstühlen ist damit nicht gemeint.</p> <p>Fahrstühle werden übrigens nicht nur für behindertengerechte Wohnungen benötigt, sondern tragen dazu bei, dass z.B. ältere Menschen länger in ihrer vertrauten Umgebung verbleiben können. Zur Klimafreundlichkeit wird geprüft, ob nicht die gesamte Wärmeversorgung über regenerative Energieträger erfolgen kann.</p>	Nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>einen klimaneutralen Betrieb verpflichtend in dem B-Plan mit aufzunehmen. Dies gilt dann insbesondere für die Heizungsanlage. Studenten wollen klimaneutral leben und die Stadt muss hier die entsprechenden Rahmenbedingungen schaffen.</p>	<p>Der im Bebauungsplan festgesetzte Einbau von schallgedämmten Lüftungsanlagen dient dem Lärmschutz für Schlafräume. Die Anlagen für eine kontrollierte Be- und Entlüftung können der Wärmerückgewinnung der Lüftungsluft dienen und werden für die nach Gebäudeenergiegesetz zu erreichenden Standards zumeist in Neubauten eingebaut. Die Lüftungsanlagen verbrauchen auf der einen Seite Strom, tragen aber auf der anderen Seite zum Sparen von Heizenergie bei.</p> <p>Die Festsetzungen im Bebauungsplan dienen der Bodennutzung, die Möglichkeiten sind im Festsetzungskatalog unter § 9 BauGB festgeschrieben. Es ist nicht möglich einen klimaneutralen Betrieb eines Gebäudes festzusetzen. Die Hansestadt Lübeck kann aber als Eigentümerin bei der Ausschreibung des Grundstücks Klimaschutzkriterien berücksichtigen.</p>	
<p>Nr. 6 Bürger:in 14 (Schreiben vom 18.12.2020)</p>		
<p>Zusendung der Interessentenliste für einen Ankauf eines 1-2 m-Streifens der Anwohner im Falsterring und Großer Belt. Einige der Anwohner:innen der Straße Großer Belt und vom Falsterring bekunden Interesse einen 2 m Streifen an der östlichen Grenze ihrer Grundstücke zu erwerben.</p>	<p>Der Bebauungsplan steht dem grundsätzlich nicht entgegen. Auf Initiative der direkten Anlieger des Lärmschutzwalls wurde mit dem Bereich Wirtschaft und Liegenschaften abgestimmt, dass ein Verkauf von Teilen des Wallgrundstücks zur Vergrößerung der Vorgärten für die Anlieger zu Baulandpreisen angestrebt wird. Voraussetzung ist die Rechtswirksamkeit des Bebauungsplans. Dies ist dann möglich, wenn sich die Anlieger gemeinsam Abschnittsweise für einen Ankauf entscheiden, da ein mehrmaliges Verspringen der Grenze zur neu geplanten Bebauung planerisch nicht sinnvoll ist.</p>	<p>Berücksichtigen</p>

**Bebauungsplan 09.13.00 - Bornkamp / Schärenweg -
Teil C:
Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der Behördenbeteiligung
nach § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen**

Stand: 05.05.2023

Vorbemerkung:

Die von der Planung berührten Träger öffentlicher Belange einschließlich Nachbargemeinden wurden mit Schreiben vom 16.11.2020 über die Auslegung informiert und um Abgabe einer Stellungnahme gebeten.

a) Insgesamt gingen 19 Stellungnahmen mit bebauungsrelevanten Inhalten von den nachfolgend aufgeführten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange ein:

1. DB AG, Eigentumsmanagement, Eigentümerversammlung (Schreiben vom 24.11.2020)
2. Landeskriminalamt – Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 19.11.2020)
3. Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) – Technischer Umweltschutz, Regionaldezernat Südost (76) (Schreiben vom 23.11.2020)
4. Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Schleswig-Holstein, Referat Hochschulbau (Schreiben vom 10.12.2020)
5. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Abt. VII 4 - Verkehr und Straßenbau (Schreiben vom 10.12.2020)
6. Travenetz GmbH (Schreiben vom 16.12.2020)
7. Arbeitsgemeinschaft § 29 BNatSchG Naturschutzverbände AG 29 (Schreiben vom 16.12.2020)
8. Stadtbeauftragter für Naturschutz / Beirat für Naturschutz (Schreiben vom 18.12.2020)
9. Studentenwerk Schleswig-Holstein (Schreiben vom 10.12.2020)
10. HL, 2.500 - Soziale Sicherung Wohnungsbauförderung (Schreiben vom 18.12.2020)
11. HL, 3.370 - Feuerwehr (Schreiben vom 03.12.2020)
12. HL, 3.390 – Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Klima- und Immissionsschutz (Schreiben vom 16.12.2020)
13. HL, 3.390 - Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz / untere Wasserbehörde (Schreiben vom 01.04.2021)
14. HL, 3.700 - Entsorgungsbetriebe Lübeck – Abwasserbeseitigung/ Planung und Neubau (Schreiben vom 15.12.2020)
15. HL, 4.401 - Schule und Sport (Schreiben vom 10.12.2020)
16. HL, 4.491 - Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie (Schreiben vom 16.12.2020)
17. HL, 4.491 - Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Denkmalpflege (Schreiben vom 15.01.2021)
18. HL, 5.610.3 – Welterbekoordinator (Schreiben vom 18.12.2020)
19. HL, 5.660 – Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 18.12.2020)

b) Folgende Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden bzw. Ämter haben ausdrücklich keine Anregungen vorgebracht oder haben ausschließlich sonstige Hinweise gegeben, die ggf. in nachgeordneten bzw. anderen Planungsverfahren zu berücksichtigen sind.

20. Deutsche Telekom Technik GmbH (Schreiben vom 17.11.2020)
21. Eisenbahn Bundesamt, Außenstelle Hamburg-Schwerin, Schreiben vom 16.12.2020
22. Handwerkskammer Lübeck (Schreiben vom 03.12.2020)
23. Industrie- und Handelskammer (Schreiben vom 18.12.2020)
24. Stadtverkehr Lübeck (Schreiben vom 17.11.2020)
25. Telefónica Germany GmbH & Co. OHG o2 (Schreiben vom 04.12.2020)
26. Tennet (Schreiben vom 19.11.2020)
27. Vodafone Kabel Deutschland GmbH (Schreiben vom 09.12.2020)
28. HL, 2.0003 – Beirat für Menschen mit Behinderung (Schreiben vom 16.12.2020)
29. HL, 1.201 Haushalt und Steuerung (Schreiben vom 17.11.2020)
30. HL, 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften (Schreiben vom 27.11.2020)
31. HL, 4.041 Fachbereichsdienste Jugendhilfeplanung (Schreiben vom 14.12.2020)

c) Bei den übrigen, nachfolgend aufgeführten Behörden und Trägern öffentlicher Belange, von denen keine Stellungnahmen eingegangen sind, wird gemäß entsprechender Klarstellung im Anschreiben zur Behördenbeteiligung davon ausgegangen, dass keine Bedenken gegenüber der Planung bestehen und auch keine sonstigen Anregungen und Hinweise vorzubringen waren.

- Gebäudemanagement Schleswig-Holstein, GMSH
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) – Abt. 5 Naturschutz und Forst
- Landesamt für Vermessung und Geoinformation S-H, Katasteramt Lübeck
- Landesweite Nahverkehrsservicegesellschaft mbH
- Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein, Abteilung IV 6 Landesplanung und ländliche Räume
- Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein, Abteilung IV 5 Bauen und Wohnen
- Polizeidirektion Lübeck
- Schleswig-Holstein Netz AG
- Seniorenbeirat
- Stadtwerke Lübeck GmbH
- Travekom Telekommunikationsgesellschaft mbH
- Vodafone GmbH – Region Nord
- Wasser- und Bodenverband Ostholstein
- Kreisverwaltung Kreis Herzogtum Lauenburg
- Gemeinde Groß Grönau
- Gemeinde Krummesse

- Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz Lübeck und Umgebung (AGU)
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (Landesverband)
- Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck - KWL
- Landesnaturschutzverband LNV S-H
- Landschaftspflegeverein Dummersdorfer Ufer
- Naturschutzbund Deutschland Landesverband Schleswig-Holstein e.V.
- Stadtschülersprecher – Beteiligung Kinder und Jugendliche § 47 f GO
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Landesluftfahrtbehörde Schleswig-Holstein
- HL, Frauenbüro
- HL, 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz / untere Abfallentsorgungsbehörde
- HL, 3.390 – Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, untere Bodenbehörde
- HL, 3.820 Stadtwald
- HL, 4.510 Familienhilfe / Jugendamt
- HL, 5.610 Stadtplanung und Bauordnung, Bauaufsicht
- HL, 5.691 Lübeck Port Authority, Wasserbau und Wasserwirtschaft

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
Nr. 1 Deutsche Bahn AG, Eigentumsmanagement, Eigentümervertretung (Schreiben vom 24.11.2020 und 16.08.2019)		
<p>1.1 <u>Geplanter Ausbau der Strecke</u></p> <p>Durch die Aufnahme des Projektes Lübeck-Büchen-Lüneburg in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan 2030 ist mit baulichen Veränderungen (Ertüchtigung, Erweiterung, Elektrifizierung) zu rechnen. Durch die Erhöhung der Zugverkehre kann es zu verstärkten Immissionen im Planungsbereich kommen. Konkrete Planungen liegen noch nicht vor.</p>	<p>Im Zuge der schalltechnischen Untersuchung sind die jetzigen und die für das Jahr 2025 prognostizierten Zugverkehre von der Deutschen Bahn abgefragt und eingestellt worden. Da bezüglich der künftigen Ausbaupläne noch keine konkrete Planung vorliegt, können die möglicherweise entstehenden Immissionen nicht lärmtechnisch erfasst und somit berücksichtigt werden. Bei einem Ausbau der Strecke entlang der zu dem Zeitpunkt dann vorhandenen Bebauung ist die Deutsche Bahn verpflichtet Schutzmaßnahmen gegen die ggf. höheren Emissionen zu planen und umzusetzen.</p> <p>Es kann erwartet werden, dass insbesondere bezüglich der Güterzüge die Immissionen weniger werden. Gemäß dem Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG - ist der Betrieb von Güterwaggons mit lauten Grauguss-Klotzbremsen (GG-Bremsen) dem Grunde nach nicht mehr erlaubt. Die Bundesregierung strebt seit längerem einen höheren Anteil an leisen Bremsen (L-Sohle-Bremsen) für Güterzüge an. Ebenso kann der Einsatz von schalloptimierten Fahrzeugen, z. B. Einsatz von Radabsorbieren eine Lärminderung an den Fahrzeugen direkt erzeugen.</p>	Nicht berücksichtigen
<p>1.2 <u>Beeinträchtigung Sicherheit und Betrieb</u></p> <p>Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.</p>	<p>Der Abstand der geplanten Wohnbebauung zur Bahnlinie beträgt min. 25 m. Bezüglich der Außenbereiche und Stellplätze ist zur Bahnfläche eine Anpflanzung von 3,0 m vorgesehen. Damit wird die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke durch den Bebauungsplan mit seinen Baurechten weder gefährdet oder gestört werden.</p>	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>1.3 <u>Überplanung DB Gelände</u> Wir gehen davon aus, dass planfestgestelltes DB Gelände nicht überplant wird.</p>	<p>Das planfestgestellte DB Gelände wird nicht überplant und ist nachrichtlich in den B-Planumgriff übernommen worden.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>1.4 <u>Abstände Landesbauordnung</u> Die Abstände gemäß Landesbauordnung sind einzuhalten.</p>	<p>Die Abstandsflächen gemäß Landesbauordnung Schleswig-Holstein werden eingehalten.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>1.5 <u>Grenzfeststellung</u> Vor Baubeginn ist grundsätzlich eine Grenzfeststellung durchzuführen.</p>	<p>Im Zuge der Einmessung der Grundstücke im Gelände wird regelmäßig eine Grenzfeststellung zu den umliegenden Flurstücken, so auch zum Bahngelände durchgeführt.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>1.6 <u>Schutz vor Emissionen</u> Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Bei Wohnbauplanungen in der Nähe von lärmintensiven Verkehrswegen wird auf die Verpflichtung des kommunalen Planungsträgers hingewiesen, aktive (z.B. Errichtung Schallschutzwände) und passive (z.B. Riegelbebauung) Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen und festzusetzen. Je weiter die Orientierungswerte der DIN 18005-1 überschritten werden, d.h. je stärker der Lärm das Wohnen beeinträchtigt, desto gewichtiger müssen die für die Wohnbauplanung sprechenden städtebaulichen Gründe sein und umso mehr hat die Gemeinde die baulichen und technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, die ihr zu Gebote stehen, um diese Auswirkung zu verhindern. Abwägungsfehler bei der Abwägung der Belange des Immissionsschutzes und insbesondere der Anforderungen an gesunde</p>	<p>Der Bebauungsplan ermöglicht eine Verdichtung der Ansiedlung im Bereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und trägt damit zur Reduzierung des MIV bei. Bei der Haltestelle handelt es sich konkret um einen Bahnhofpunkt. Das bedingt die Lage an der Bahnlinie Lübeck – Ratzeburg mit entsprechenden Immissionen, die im Rahmen der Bauleitplanung zu bewältigen sind. Zur Ermittlung des Abwägungsmaterials bezüglich der Schallimmissionen wurde eine schalltechnische Untersuchung durch ein qualifiziertes Ingenieurbüro erstellt. Es sind die jetzigen und die für das Jahr 2025 prognostizierten Zugverkehre von der Deutschen Bahn abgefragt und im Gutachten berücksichtigt worden. Die durch den Verkehr hervorgerufenen Immissionen überschreiten bei freier Schallausbreitung in Teilen des geplanten Wohngebietes die Orientierungswerte der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau-, daher sind Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Die Lösung des Konfliktes bezüglich der Lärmimmissionen erfolgt zum einen mittels Abschirmung des Baugebietes durch</p>	<p>Berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Wohn- und Arbeitsverhältnisse in Ansehung der Immissionen aus dem Bahnbetrieb sind erheblich i. S. d. § 214 BauGB und führen zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans (Urteil VGH Kassel vom 29.03.2012, Az.: 4 C 694/10.N).</p> <p>Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen. Eventuell erforderliche Schutzmaßnahmen gegen diese Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb sind gegebenenfalls im Bebauungsplan festzusetzen.</p>	<p>die Planung eines geschlossenen Baukörpers parallel zu den Geräuschquellen Bahnlinie und Bundesstraße und zum anderen durch die Festlegung von Außenlärmpegeln gemäß DIN 4109 – Schallschutz im Hochbau. Aus der Einteilung in Lärmpegelbereiche ergibt sich dann ein einzuhaltendes Schalldämmmaß.</p> <p>Die Konfliktlösung teilt sich hiermit in drei Bereiche:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Aktiver Lärmschutz durch eine geschlossene Bebauung entlang der Lärmquelle</u> Der zentrale Ansatzpunkt ist die Schaffung eines wirksamen planerischen Lärmschutzes durch das Vorsehen eines Lärmschutzriegels. Der aktive Lärmschutz wird durch eine geschlossene dreigeschossige Hauszeile entlang der Bahnlinie und der Bundesstraße erreicht. Eine zusätzliche Festsetzung gemäß §9 Abs. 2 BauGB stellt planungsrechtlich sicher, dass die Lärmschutzbebauung vor Realisierung der restlichen Wohnbebauung errichtet wird. 2. <u>Festlegung maßgeblicher Außenlärmpegel für die durch die Lärmschutzbebauung abgeschirmten Gebäude</u> Dort wo die Freibereiche dennoch Lärmimmissionen ausgesetzt sind, erhalten zumindest die Innenräume einen vollwertigen Lärmschutz. Verbleibende Überschreitungen der Richtwerte für Lärmemissionen bezüglich der durch die Lärmschutzbebauung abgeschirmten Gebäude werden die Festsetzung maßgeblicher Außenlärmpegel sowohl für den Nachtzeitraum als auch für den Tageszeitraum berücksichtigt, aus denen die Anforderungen für die Außenbauteile ablesbar sind, die einen für ein allgemeines Wohngebiet vertraglichen Innenraumpegel sicherstellen. 3. <u>Festlegung maßgeblicher Außenlärmpegel für die ebenfalls zum Wohnen genutzte Lärmschutzbebauung direkt gegenüber der Lärmquelle.</u> Da für die Lärmschutzbebauung selbst als Nutzung ebenfalls Wohnen zulässig ist, werden auch hier maßgebliche Außenlärmpegel sowohl für den Nachtzeitraum als auch für 	

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	<p>den Tageszeitraum festgesetzt, aus denen die Anforderungen für die Außenbauteile ablesbar sind, die einen für ein allgemeines Wohngebiet vertraglichen Innenraumpegel sicher stellen. Daneben sind Aufenthalts- und Schlafräume möglichst nur an der lärmabgewandten Seite des Gebäudes anzuordnen, wo dies nicht möglich ist, sind Maßnahmen zur ausreichenden Belüftung der Räume sicherzustellen. Durch die Festlegung des maßgeblichen Außenlärmpegels wird die Abkapselung der geplanten Wohnungen durch baulichen Schallschutz gegenüber der verlärmten Umgebung erreicht.</p> <p>Durch Abstand der geplanten Wohnbebauung zur Bahnlinie von min. 25 m die geplante 3,0 m breite Bepflanzung ist nicht mit Gefährdungen durch Abrieb, Funkenflug und Abgase zu rechnen.</p>	
<p>1.7 <u>Umgang mit Oberflächenwasser</u></p> <p>Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.</p> <p>Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden (DB Konzernrichtlinie 836.4601 ff.). Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen.</p>	<p>Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer werden nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Abwässer werden in die öffentliche Kanalisation abgeleitet.</p> <p>Für das Oberflächenwasser ist gemäß dem neuen Erlass des Landes SH zum Umgang mit Niederschlagwasser ein weitgehend natürlicher Wasserhaushalt zu erhalten. Aus diesem Grund wurde für das B-Plangebiet eine wasserwirtschaftliche Begleitplanung erarbeitet in der die Flächen und die Maßnahmen für eine Retention und Versickerung des auf den jeweiligen Grundstücken anfallenden Oberflächenwassers bestimmt werden. Eine Beeinträchtigung der Bahnanlagen kann ausgeschlossen werden, da die Versickerungsanlagen mindestens 15 m Abstand von den Bahnanlagen einhalten und hier nur das Oberflächenwasser der jeweiligen Grundstücke versickert wird, welches auch im unbebauten Zustand anfällt und aufgrund der Topografie in Richtung Bahnböschung fließt. Durch die Bodenprofilierung für die Versickerungsmulden wird das Oberflächenwasser von den Bahnanlagen abgehalten. Für das</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	<p>100jährige Regenereignis wird ein Notwasserweg in Richtung Böschung der La Rochelle Brücke festgesetzt, damit das Oberflächenwasser dorthin schadlos abgeleitet werden und hier versickern kann.</p> <p>Da keine Baumaßnahmen auf Bahnflächen stattfinden und der Fußweg parallel zu den Bahnanlagen vorhanden ist und nicht verändert wird, werden bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sichergestellt.</p>	
<p>1.8 <u>Neuanpflanzungen</u></p> <p>Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen.</p> <p>Zu den Mindestpflanzabständen ist die DB Richtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten und über folgende Bestelladresse zu erwerben:</p> <p>DB Kommunikationstechnik GmbH, Medien- und Kommunikationsdienste, Informationslogistik, Kriegsstraße 136, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 / 938-5965, Fax 0721 / 938-5509, zrwd@deutschebahn.com</p> <p>Die gesamte Richtlinie kann nur als Gesamtwerk bestellt werden. Der Großteil des Regelwerks beschäftigt sich mit verschiedenen Aspekten zu Bepflanzungen an Bahnstrecken.</p>	<p>Die im Bebauungsplan eingetragenen Flächen mit Pflanzgebieten liegen hinter bestehenden Grünflächen auf dem DB-Gelände und haben daher einen größeren Abstand als der vorhandene Bewuchs. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass die erforderlichen Abstände einzuhalten sind.</p>	berücksichtigen
<p>1.9 <u>Bahnübergang</u></p> <p>Da sich voraussichtlich die Verkehrsverhältnisse durch die Ansiedlung des neuen Wohngebietes am Bahnübergang Nr. 13 Ringstedten in Bahn km 4,425 ändern werden, erfordert dies zu gegebener Zeit eine Überprüfung der Verkehrsstärke durch</p>	<p>Es handelt sich um einen beschränkten Bahnübergang mit allgemeinem Nutzungsrecht für Fußgänger und Radfahrer. Durch die Planung wird die Anzahl der oben genannten Nutzer im beschränkten Rahmen steigen, es wird jedoch keine Nutzungserweiterung beispielweise für Pkw erfolgen. Da die Anlage bereits durch eine Vollschrankenanlage gesichert ist,</p>	Nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>eine Verkehrszählung auf Veranlassung des Betreibers der Anlage. Ggf. ergibt sich daraus eine Änderung der Sicherungsanlage des Bahnübergangs.</p> <p>Bitte nehmen Sie rechtzeitig Kontakt mit der DB Netz AG in Kiel auf.</p>	<p>ergibt sich aus Sicht der Gemeinde kein Änderungserfordernis der Sicherungsanlage. Überprüfungen der Sicherungsanlagen im Zuständigkeitsbereich der Bahn sind davon unbenommen.</p>	
<p>Nr. 2 Landeskriminalamt – Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 24.11.2020)</p>		
<p>2.1 <u>Kampfmittel</u></p> <p>In der o. a. Gemeinde/Stadt sind Kampfmittel nicht auszuschließen.</p> <p>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</p> <p>Landeskriminalamt Dezernat 33, Sachgebiet 331 Mühlenweg 166 24116 Kiel</p> <p>durchgeführt.</p> <p>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.</p>	<p>Die Fläche des Plangebiets wurde vom Kampfmittelräumdienst 2015 und erneut im Juli 2021 luftbildtechnisch unter Verwendung von alliierten Kriegsluftbildern und ggf. zusätzlicher historischer Daten (Gemeinderecherchen, Fachliteratur, Schadenskarten u.a.) visuell ausgewertet mit dem Ergebnis, dass es sich um keine Kampfmittelverdachtsfläche handelt. Somit besteht für die durchzuführenden Arbeiten aus Sicht des Kampfmittelräumdienstes kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass Zufallsfunde von Munition nie gänzlich auszuschließen sind.</p> <p>Das Ergebnis der Auswertung von 2021 wird in der Bebauungsplan-Begründung ergänzt.</p>	<p>Berücksichtigen</p>
<p>Nr. 3 Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) – Technischer Umweltschutz, Regionaldezernat Südost (76) (Schreiben vom 23.11.2020 und 23.07.2019)</p>		
<p><u>Es wird auf die Stellungnahme/ E-Mail von Herrn Masurat vom 19.7.2019 verwiesen.</u></p>	<p>Die zur Beteiligung gemäß § 4.1 BauGB gemachten Aussagen, die teilweise oder nicht berücksichtigt wurden, werden im Folgenden unter 3.1 bis 3.2 nochmals aufgeführt.</p>	
<p>3.1 <u>Betriebsgeräusche Lüftungsanlagen</u></p>		

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>In der schalltechnischen Untersuchung des Büros ALN Akustik Labor Nord GmbH vom 13.09.2018, Berichtsnummer: A LK 1659.16472017 - 1 V/G, wurde untersucht, welche Auswirkungen die benachbarten Warenhäuser auf das Plangebiet hervorrufen. Ich empfehle zusätzlich zu prüfen, ob mit relevanten Betriebsgeräuschen von Lüftungsanlagen zu rechnen ist.</p>	<p>Aufgrund der Entfernung von über 90 m Luftlinie wird davon ausgegangen, dass Betriebsgeräusche von Lüftungsanlagen gegenüber der geplanten Wohnbebauung nicht im relevanten Wahrnehmungsbereich sind.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>
<p>3.2 <u>Schallimmissionen Jugendzentrum, Bolzplatz</u> Nicht untersucht wurden die Schallimmissionen, die beim Betrieb des Jugendzentrums sowie des Bolzplatzes erzeugt werden.</p>	<p>Die aktuelle Planung sieht einen Spiel- und Bolzplatz im Nordosten des Plangebiets vor. Der Bolzplatz ist mit einer Rasenspielfläche geplant. Er wird in die nordöstliche Ecke der als Spielbereich vorgesehenen Fläche verschoben. Damit ergibt sich eine Entfernung von der Mitte des Spielfeldes zur nächsten Baugrenze der Mehrfamilienhäuser von 71 m. Bei Verwirklichung des angedachten Jugendzentrums vergrößert sich der Abstand zur geplanten Wohnbebauung auf ca. 85 m.</p> <p>Die nächste Baugrenze der nordöstlichsten Reihenhauszeile befindet sich in einem Abstand von 82 m von der Spielfeldmitte. Mit einer Störwirkung auf die geplante Bebauung wird aufgrund der Entfernung zu dieser und auch da der Bolzplatz durch zwei dichte Knickgehölzstrukturen entlang des Weges zum Bahnübergang vom Wohngebiet optisch abgetrennt ist, nicht gerechnet. Außerdem muss bei der Mehrfamilienbebauung parallel zur Bahnlinie die nördliche und die östliche Fassade wegen des Gewerbe- und Straßenlärms Lärmschutz aufweisen, der die Wohnnutzung auch gegen ggf. auftretende Geräusche des Bolzplatzes schützt. Ungeschützte Außenwohnbereiche auf dem nördlichen Mehrfamilienhausgrundstück sind in diesem Bereich nur zugelassen, wenn die Wohnung über einen zweiten geschützten Außenwohnbereich verfügt. Die Außenwohnflächen der am nächsten gelegenen, geplanten Reihenhäuser liegen geschützt im Lärmschatten hinter dem Haus.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	Die Errichtung und der Betrieb eines Jugendzentrums sind im allgemeinen Wohngebiet zulässig und muss nicht immissionsrechtlich geprüft werden.	
Nr. 4 Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Schleswig-Holstein, Referat Hochschulbau (Schreiben vom 10.12.2020)		
<p>4.1 <u>Grundsätzliche Zustimmung</u></p> <p>Grundsätzlich stimmt das Ministerium dem vorliegenden B-Plan in der Art der baulichen Nutzung weitestgehend zu. Gleichzeitig wird gebeten, die Wünsche eines Wohnheimträgers, möglichst zu berücksichtigen. Insbesondere gibt es kostenintensive bauliche Anforderungen im B-Plan, die eine Umsetzung von preisgünstigen Wohnraum, nach den Anforderungen des sozial geförderten Wohnraumbaus möglicherweise verhindern könnten. Diese und weitere Punkte sind, in Rücksprache mit dem Studentenwerk, im Folgenden zusammen gefasst:</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis nehmen
<p>4.2 <u>Baufristsetzung für Schallschutzbebauung</u></p> <p>Eine Festlegung der Bauabfolge und zeitliche Fristsetzung der WA 4 und WA 5 Gebiete, für eine Baubeginn-Anzeige nach 1-2 Jahren, ist aus schallschutztechnischen Gründen seitens des Wohnheimträgers gewünscht. Beispielhaft kann hier auf Flensburger B-Pläne verwiesen werden. Diesen Wunsch tragen wir mit und würden Sie bitten, dies –falls möglich- zu berücksichtigen.</p>	Durch die Festsetzungen gemäß § 9 Abs. BauGB – Bedingte Zulässigkeit von Nutzungen- ist planungsrechtlich geregelt, dass die Lärmschutzbebauung vor der übrigen Bebauung realisiert werden muss. Dieses Vorgehen ist Teil der Bewältigung des erforderlichen Schallschutzes. Daneben soll eine zeitliche Fristsetzung zur Errichtung der Lärmschutzbebauung in die Kaufverträge aufgenommen werden.	Teilweise berücksichtigen
<p>4.3 <u>Verzicht auf Dachbegrünung</u></p> <p>Bei der Forderung im Bereich WA 6 ein intensiv begrüntes Dach umzusetzen und unterhalten zu müssen, würden wir uns das Zulassen von alternativen Dachformen und Entwässerungskonzepten wünschen. Beispielsweise würde die Formulierung „Gründach“, ohne „intensiv“ ggf. ausreichen. Die Forderung des intensiven Gründaches bedeutet für das Studentenwerk erhöhte Eck-</p>	Die Festsetzungen im Bebauungsplan zielen nicht auf eine intensive Dachbegrünung ab, die festgesetzten maximalen Abfluss-Beiwerte können auch mit einer extensiven Dachbegrünung erreicht werden. Somit ist der Kostenaufwand deutlich geringer als in der Stellungnahme angenommen. Die Befürchtung, dass sich Gründächer negativ auf die Wirtschaftlichkeit des sozialen Wohnungsbaus auswirken, ist nichtzutreffend. Es hat sich gezeigt, dass sich Dachbegrünungen auch im sozialen	Klarstellen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>werte (Lebenszykluskosten) und somit eine veränderte Nettokaltmiete, was wiederum auch nur begrenzte Gesamtkosten ermöglicht. Wird ein intensives Gründach mit Unterhaltung gewünscht, ist davon auszugehen, dass das Studentenwerk dort nicht bauen kann.</p>	<p>Wohnbau rechnen. Dachbegrünungen leisten mehr als man denkt und kosten weniger als man vermutet. Neben den Vorteilen für das Klima und die Natur, gibt es den Vorteil, das insbesondere Flachdächer bzw. flachgeneigte Dächer geringeren Temperaturschwankungen ausgesetzt sind, was sich deutlich positiv auf die Lebensdauer der Dächer auswirkt. Daneben kann die Regenwassergebühr eingespart werden, was sich senkend auf die Nebenkosten des Gebäudes auswirkt. Im vorliegenden ist ein Retentions Gründach unabdingbar, um das Regenwasser zu bewirtschaften. Da die nächstgelegene Vorflut des Plangebiets, der Niemarkter Landgraben bereits hydraulisch überlastet ist, muss das Oberflächenwasser vollständig im Gebiet zurückgehalten, verdunstet und versickert werden. Die hierzu erforderlichen Maßnahmen wurden im wasserwirtschaftlichen Begleitplan erarbeitet. Eine zentrale Rolle spielen dabei die Rückhaltung und Verdunstung auf Gründächern mit einem Abflussbeiwert von kleiner oder gleich 0,3. Es kann zwar nach der Festsetzung 11.3 von den festgesetzten Abflussbeiwerten abgewichen werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass das anfallende Niederschlagswasser trotzdem vollständig auf den zugeordneten Flächen zurückgehalten, verdunstet und versickert werden kann, dies ist aber eher nicht zu erwarten.</p>	
<p>4.4 <u>Viergeschossigkeit im WA 6</u> Zur Ausschöpfung der zulässigen GFZ und Geschossigkeit im Plangebiet WA6 sollte eine Viergeschossigkeit, zumindest anteilig, gefordert werden. Die laut B-Plan geplante Dreigeschossigkeit und Dreigeschossigkeit mit Staffelgeschoss führt ebenso zu einer nicht realisierbaren Nettokaltmiete und beeinflusst ebenfalls die Realisierung des Studentenwohnheims in diesem Plangebiet.</p>	<p>Die momentan angespannte Lage bezüglich der Realisierung von Wohngebäuden darf nicht dazu führen, dass verträgliche städtebauliche Lösungen Infrage gestellt werden. Die Festsetzungen zur Geschossigkeit beziehen sich auf die vorhandene Umgebung in die hineingebaut werden soll. Es handelt sich um eine Planung im Außenbereich, die sich an eine bestehende Wohnsiedlung mit Eigenheimen mit zwei Vollgeschossen zzgl. Einem zulässigen Nichtvollgeschoss anschließt. Durch die festgesetzten Höhen soll eine städtebaulich gewünschte höhenmäßige Abstufung erreicht werden. Die Baukörper der Bebauung sollen im Süden des Plangebiets entlang der Brückenböschung</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	<p>in der Höhe von im Westen drei Vollgeschossen an der Einfahrt des Baugebietes (WA 6 Abschnitt a) über dreigeschossig mit Staffelgeschoss (WA 6 Abschnitt b) bis zu maximal vier Vollgeschossen im Osten (Teilgebiet WA 5 an der Bahnlinie) ansteigen. Das Zurücktreten des Staffelgeschosses in WA 6 Abschnitt b wird dabei für die der Straße zugewandte Seite vorgegeben, damit der Baukörper zur Straße dreigeschossig erscheint. Das Baufeld WA 5 mit einer maximal zulässigen Viergeschossigkeit ist planungsrechtlich als allgemeines Wohngebiet festgesetzt und könnte somit für ein Studentenwohnheim genutzt werden.</p>	
<p>4.5 <u>100 % sozialer Wohnungsbau im WA 6</u> Für das Studentenwerk besteht im Plangebiet WA6 der Wunsch 100% sozialgeförderter Wohnungsbau festzulegen, so dass beim Bau des Studentenwohnheims kein Zweiklassen-System entsteht und somit einer hausinternen Fluktuation aufgrund verschiedener Nettomieten, entgegengewirkt wird. Eine Forderung von lediglich 30% würde ein dauerhaftes Umziehen der Bewohner provozieren. Es besteht daher der Wunsch einen einheitlichen Quotienten im Plangebiet festzulegen.</p>	<p>Die in den Kaufverträgen festzulegende Bedingung, dass mindestens 30 % der geplanten Geschosswohnungen im sozialen Wohnungsbau erfolgen soll, bezieht sich auf den gesamten Geschosswohnungsbau des Plangebietes und nicht die einzelnen Gebäude. Es handelt sich hier um eine Mindestanforderung, deren Überschreitung aufgrund des hohen Bedarf an sozialem Wohnraum in der Hansestadt ausdrücklich gewünscht ist. Das Vermarktungskonzept wird derzeit noch erarbeitet, aktuell ist angedacht das Baufeld WA 6 mit der Bedingung einer 100 % Nutzung für den sozialen Wohnungsbau auszuschreiben.</p>	<p>Klar stellen</p>
<p>4.6 <u>Stellplatzschlüssel Fahrräder</u> Der von Ihnen im Plangebiet WA 6 festgesetzte Stellplatzschlüssel sollte auf einen Stellplatzschlüssel von 1:1 reduziert werden. Die Forderung weiterer Fahrradständer wie aktuell festgesetzt, wirkt sich ebenfalls auf die Nettomiete aus und beeinflusst ebenfalls die Realisierung des Studentenwohnheims an dieser Stelle.</p>	<p>Die Anzahl der geforderten Fahrradstellplätze orientiert sich am ehemaligen Stellplatzerlass des Landes Schleswig-Holstein (seit 31.12.2013 außer Kraft). Das Studentenwerk möchte mit einem Mobilitätskonzept die Anzahl der PKW-Stellplätze verringern. Hierbei ist die Förderung der Fahrradnutzung ein zentraler anzustrebender Weg. Für diese Fahrräder müssen ausreichend attraktive Abstellmöglichkeiten geboten werden. Diese sind mit gut nutzbaren Bügeln vorzusehen. Die Bügel müssen mindestens einen Abstand von 90 cm (besser 100 cm) voneinander haben. Die Anforderung wird in den textlichen Festsetzungen ergänzt.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	Bei einem Studierendenwohnheim für 120 Studierende werden gemäß des derzeitigen Stellplatzschlüssels von 1:1 und 0,2 Stellplätzen für Besucher insgesamt 144 Stellplätze benötigt, bei einem Schlüssel von 1:1 werden 120 Stellplätze notwendig. Eine Differenz von 24 Fahrradstellplätzen wird sich kaum auf die Nettomiete auswirken.	
Nr. 5 Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Abt. VII 4 - Verkehr und Straßenbau (Schreiben vom 10.12.2020 und 12.08.2019)		
<p>5.1 <u>Berücksichtigung der verkehrlichen Immissionen</u></p> <p>Gegen den Bebauungsplan 09.13.00 der Hansestadt Lübeck bestehen in verkehrlicher und straßenbaulicher Hinsicht keine Bedenken, wenn meine Stellungnahme Az.: VII 414-553.72-03-000 vom 14.08.2019 berücksichtigt wird. Inhalt der Stellungnahme: Ich gehe davon aus, dass bei der Prüfung der Notwendigkeit bzw. der Festlegung von Schallschutzmaßnahmen die zu erwartende Verkehrsmenge auf der Bundesstraße 207 berücksichtigt wird und das Bebauungsgebiet ausreichend vor Immissionen geschützt ist.</p> <p>Immissionsschutz kann vom Baulastträger der Bundesstraße nicht gefordert werden.</p>	Der Stellungnahme wurde gefolgt, in dem Schallschutzmaßnahmen festgesetzt wurden. Durch einen nahezu geschlossenen Gebäuderiegel entlang der Verkehrswege werden die Schallemissionen reduziert, die auf die geplante Wohnbebauung einwirken. Verbleibende Überschreitungen der Richtwerte und die Überschreitung der einwirkenden Emissionen auf den ebenfalls zum Wohnen genutzten Schallschutzriegel werden durch die Bestimmung von erforderlichen Außenbauteilen mittels entsprechend leiserer Innenraumpegel bzw. der Anordnung von Aufenthaltsräumen bewältigt.	berücksichtigen
Nr. 6 Travenetz (Schreiben vom 16.12.2020 und 12.08.2019)		
<p>6.1 <u>Stellungnahme aus der frühzeitigen Behördenbeteiligung</u></p> <p>Vorab wird mitgeteilt, dass die Stellungnahme vom 12.08.2019 weiterhin Bestand hat.</p>	Die Stellungnahmen zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB wurden bereits ausgewertet und im Rahmen des Auslegungsbeschlusses dem Bauausschuss der HL vorgelegt. Die Punkte der Stellungnahme, die nur teilweise oder gar nicht berücksichtigt werden konnten, werden im Folgenden unter nochmals aufgeführt.	Zur Kenntnis nehmen
<p>6.2 <u>Abstand Hochbau zur Wassertransportleitung</u></p>		berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Die geplanten 4 m Abstand von der Leitungssachse zum geplanten Hochbau sowie zu den Teichanlagen sehen wir als sehr kritisch an. Einzelheiten zur jeweiligen Abstandsplanung können nur gemeinsam mit ihnen nach genauerer Planung von Bauteils erfolgen und werden von der Netz Lübeck GmbH vor Baubeginn freigegeben.</p> <p>Während der Bautätigkeiten ist sicherzustellen, dass die Wassertransportleitung vor jeglichen Beeinträchtigungen geschützt wird.</p>	<p>Die Haupttrinkwasserleitung liegt bezüglich des städtebaulichen Entwurfes in einer ungünstigen Achse. Der Abstand zwischen den an der Achse geplanten Gebäudekanten und der Leitung kann nicht mehr als 4,0 m betragen, sowohl die Reduzierung der Hausbreite auch ein Weiterheranrücken an die Erschließung wären deutlich ungünstig. Da der minimale Abstand zwischen der Mittelachse der Trinkwasserleitung und der Baugrube (und nicht der Gebäudekante) 4,0 m betragen muss, reicht der Abstand ohne weitere Maßnahmen nicht aus. Eine Tiefgründung der Hochbauten wäre so nicht möglich, eine Flachgründung aber unbedenklich. Im Bebauungsplan werden zur Lösung des Konflikts werden also Keller ausgeschlossen und eine maximale Tiefe der Baukörper bestimmt. Der Abstand zwischen der Mittelachse der Leitung und den Retentionsflächen wird der Stellungnahme entsprechend um 2,0 m vergrößert.</p> <p>Der Hinweise zum Umgang mit der Wassertransportleitung während der Bauphase wird übernommen.</p>	
<p>6.3 Hinweis zur Wassertransportleitung</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass es sich bei der Wassertransportleitung DN 500 um ein Leitungssystem mit sehr großer Kapazität an Trinkwasser handelt. Im Falle eines Wasserrohrbruches ist mit sehr großen Wassermassen und Unterspülungen des Hochbaus zu rechnen. Dieses sollte in die Planung mit einbezogen werden.</p>	<p>Das Risiko eines massiven Wasserrohrbruches ist zwar theoretisch gegeben, dies trifft aber auf viele Bereiche im Stadtgebiet zu. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Rohrleitungen regelmäßig gewartet und überprüft werden, da die Versorgung mit Trinkwasser sichergestellt bleiben muss. Die Wahrscheinlichkeit eines massiven Schaden ist eher gering und somit im tolerierbaren Bereich.</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>
<p>Stellungnahme zur Beteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB:</p>		
<p>6.4 Kosten interne Erschließung</p> <p>Die im Begründungstext, unter 5.3.2 „Interne Erschließung, Verlegung des Schärenweges“ genannten Kosten in Höhe 360.000 € wurden Anfang 2016 geschätzt. Wir weisen darauf</p>		<p>Zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>hin, dass eine Kostenabweichung aufgrund der Preisentwicklung innerhalb der letzten 5 Jahre wahrscheinlich ist. Wir schlagen vor, dass wir ihnen nach einer detaillierten Abstimmung des neuen Trassenverlaufs aktuelle Kosten übermitteln und bitten um frühzeitige Beteiligung an der Planungskoordination.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Planungskoordination findet unter Federführung der KWL, die die Erschließung übernehmen wird, statt.</p>	
<p>6.5 <u>Geh-, Fahr- und Leitungsrecht für TraveNetz ergänzen</u> Es ist zu berücksichtigen, dass Bestandsleitungstrassen, welche zukünftig nicht in öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen liegen, durch ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht im Bebauungsplan zu sichern sind. Dementsprechend ist das südlich gelegene Leitungsrecht für die Entsorgung zu ergänzen zugunsten unserer Versorgungsleitungen.</p>	<p>Nach den Bestandsplänen für die Versorgungsleitungen der TraveNetz (Trinkwasserleitungen) liegen im Gegensatz zu der Entsorgungsleitung der Entsorgungsbetriebe Lübeck alle Leitungen innerhalb der Flächen des vorhandenen Geh- und Radwegs. Da die Flächen der Wegeverbindung sich im Eigentum der HL befinden und öffentlich gewidmet sind, ist die Erweiterung der Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes bezüglich der Nutzungsberechtigten nicht erforderlich. Durch die geplante Wohnbebauung werden auch keine Erfordernisse hier eine Versorgungsleitung vorzusehen ausgelöst.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>
<p>6.6 <u>Beschränkte persönliche Grunddienstbarkeit</u> Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass geplante Leitungstrassen, die ggf. nicht in öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen gelegt werden, über eine beschränkt persönliche Grunddienstbarkeit zu sichern sind. Die Eintragung ist vor Baubeginn vorzunehmen.</p>	<p>Der Hinweis bezieht sich auf den geplanten Grundstücksverkauf und ist in dem Zusammenhang zu berücksichtigen. Der Bebauungsplan steht dem nicht entgegen.</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>
<p>6.7 <u>Netztrafostation</u> Um eine ausreichende Elektrizitätsversorgung für die zusätzlichen ca. 245 Wohneinheiten gewährleisten zu können, ist die Errichtung einer Netztrafostation erforderlich. Unsere anliegende Planungszeichnung beinhaltet den aus unserer Sicht optimalen Versorgungsstandort. Wir bitten sie, um Prüfung und Aufnahme in den Bebauungsplan.</p>	<p>Der Versorgungsstandort für die Netztrafostation wird am gewünschten Standort in den Bebauungsplan aufgenommen. Die Trafostation ist jedoch mindestens 1,0 m von der westlichen Grundstücksgrenze abgerückt zu errichten. Das Grundstück der Netztrafostation ist an der Grenze zur vorhandenen Bebauung, bzw. zu den vorhandenen Stellplätzen im Westen und zum Gehweg im Süden mit einer mindestens 1,5 m hohen Hecke zu begrünen. Der Zugang zur Station ist davon ausgenommen. Die</p>	<p>Berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	Entwässerungsmulde wird etwas verkürzt und im Norden und Osten das Anpflanzgebot um das Grundstück herumgezogen. Es wird eine Festsetzung zur Eingrünung der Netztrafostation ergänzt.	
Nr. 7 Arbeitsgemeinschaft § 29 BNatSchG Naturschutzverbände AG 29 (Schreiben vom 16.12.2020)		
<p>7.1 <u>Sozialer Wohnungsbau</u></p> <p>Grundsätzlich wird das Vorhaben aufgrund der Komponente des sozialen Wohnungsbaus innerhalb Lübecks begrüßt und es wird zudem das wirtschaftliche Interesse der Stadt an dem Vorhaben verstanden.</p>	Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis nehmen
<p>7.2 <u>Kritik Verfahren nach § 13 BauGB und Forderung von externen Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen</u></p> <p>Die Durchführung des Vorhabens im beschleunigten Verfahren nach § 13 BauGB wiederum, wird als kritisch angesehen. In Anbetracht der großen Flächendimension des Vorhabens und den damit einhergehenden negativen Umweltauswirkungen, ist die nicht-Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen aus naturschutzfachlicher Sicht unverantwortlich. Aus diesem Grund wird die Aufstellung und Durchführung externer Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen gefordert.</p>	<p>Die Hansestadt Lübeck hat sich entschieden, hier die vom Gesetzgeber vorgegebene Möglichkeit der Anwendung eines beschleunigten Verfahrens anzuwenden. Aufgrund der aktuellen Engpässe auf dem Wohnungsmarkt kann befristet das beschleunigte Verfahren (§ 13 b BauGB) auch für Wohnungsbauvorhaben im Außenbereich angewandt werden. Neben der Möglichkeit der Verkürzung von Verfahrensschritten kann auf die Erstellung eines Umweltberichtes einschließlich Eingriffs- und Ausgleichsbilanz und der Festlegung von Ausgleichsflächen verzichtet werden. Der Verzicht auf die Bereitstellung von Ausgleichsflächen wirkt sich positiv auf die Wirtschaftlichkeit insbesondere auch des geplanten sozialen Wohnungsbaus aus. Dieser Sachverhalt hat in erster Linie den Ausschlag für Wahl dieser Verfahrensart und den Verzicht auf die Festlegung von Ausgleichsmaßnahmen gegeben.</p> <p>Untersuchungen und ggf. erforderliche Regelungen zum Artenschutz und Biotopschutz sind dennoch erforderlich.</p>	Nicht berücksichtigen
7.3 <u>Minimierung vollversiegelter Flächen</u>		berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Die interne Maßnahme der Dachbegrünung wird begrüßt. Zudem wird der Einsatz von Rasengittersteinen oder offenporigen Pflastersteinen gefordert, um die Anzahl vollversiegelter Fläche auf ein Minimum zu begrenzen.</p>	<p>Im Bebauungsplan wurden bereits entsprechende Festsetzungen aufgenommen.</p> <p>In Punkt 11.2 und 11.3 ist festgesetzt, dass private Wegeflächen, auch die Zufahrten der Reihenhäuser in den Teilgebieten WA 2 und WA 3, Stellplätze und ihre Zufahrten etc. mit Sickersteinen, mit einem festgelegten Höchstabflussbeiwert des Regenwassers zu verwenden sind. Öffentliche Fußwege sind mit Pflaster mit offener Fuge (Abflussbeiwert von höchstens 0,5) herzustellen.</p>	
<p>7.4 <u>§ 1a Abs. 2 BauGB - Sparsamer Umgang mit Grund und Boden</u></p> <p>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.</p>	<p>Obwohl es sich bei dem geplanten Wohngebiet um Außenbereichsflächen handelt, kann den in § 1a Abs. 2 formulierten Grundsätzen entsprochen werden. Die Fläche liegt zwar im Außenbereich, ist aber durch die unmittelbare Nähe zum Bahnhaltelpunkt sehr gut an den überörtlichen Personen-Nahverkehr angebunden. Die Fläche wurde durch die Flüchtlingsunterkünfte bereits hochbaulich genutzt und schafft einen Siedlungszusammenhang zwischen der Wohnsiedlung Bornkamp und dem Hochschulstadtteil. Der bestehende Hauptverkehrswegeanschluss, die vorhandene Brücke Richtung Hochschulstadtteil über die Bundesstraße und die Bahnlinie würde durch die geplante Wohnbebauung eine bessere Ausnutzung erfahren. Durch die festgesetzte Bauweise von Doppelhäusern über Reihenhäuser bis zum Geschosswohnungsbau wird eine relativ dichte Bebauung ermöglicht. Freistehende Einfamilienhäuser wurden trotz erhöhtem Bedarf aus Gründen des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden nicht berücksichtigt.</p>	berücksichtigen
<p>Nr. 8 Stadtbeauftragter für Naturschutz / Beirat für Naturschutz (Schreiben vom 18.12.2020)</p>		
<p>8.1 <u>Grundsätzliche Zustimmung</u></p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Gegen den vorgelegten B-Plan Bornkamp/Schärenweg bestehen seitens des Naturschutzbeirates keine grundsätzlichen Bedenken. Ungeachtet dessen werden zu folgenden Einzelregelungen des Textteiles folgende Bedenken erhoben:</p>		
<p>8.2 <u>Herstellung magerer Wiesenflächen sichern</u> Zu Ziff. 5.7.1 (S.38, 3. Abs.) Die Forderung nach Herstellung magerer Wiesenflächen ist weitgehend wirkungslose Naturschutzprosa. Notwendig wäre eine parzellenscharfe Benennung der Flächen mit grundbuchlicher Absicherung entsprechender Auflagen.</p>	<p>Die Stellungnahme drückt die Befürchtung aus, dass die Anlage einer mageren Wiesenfläche bei der Umsetzung der Planung nicht zielführend umgesetzt wird. Eintragungen ins Grundbuch sind grundsätzlich nicht Bestandteil der Bauleitplanung, können aber zur Lösung von Konflikten mittels städtebaulichem Vertrag vereinbart werden. Diese Möglichkeit scheidet hier aus, da die Grundstücke direkt von der HL vermarktet werden sollen. Zur Berücksichtigung der Stellungnahme ist es jedoch vorgesehen, dass die Fläche im Zuge der Erstellung der Erschließung durch die KWL hergerichtet wird. Die Fläche soll dann als Gemeinschaftseigentum an die Reihenhausanlieger der Wohngebiete WA 2 und WA 3 veräußert werden. In den Kaufverträgen soll ebenfalls eine Vereinbarung über die Pflege der Fläche getroffen werden.</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>
<p>8.3 <u>Ausweisung Erhalt landschaftsbestimmender Bäume</u> Zu Ziff. 5. 7.3 (S. 40) in Verbind, mit Ziff. 6. 5. 2 (S. 46) Die landschaftsbestimmenden Bäume im nördlichen Plangebiet sind zwingend zu erhalten. Auf S. 46 wird hingegen die Überplanung der Gehölzbestände und das Fällen von Bäumen benannt. Damit hierbei nicht die vorgenannten landschaftsbestimmenden Bäume mit einbezogen werden, müssen letztere im Einzelnen verbindlich planerisch ausgewiesen werden.</p>	<p>Die genannten landschaftsbestimmenden Bäume im nördlichen Bereich des Plangebiets sind Teil eines zum Erhalt festgesetzten Knicks, der als Biotop gesondert gesetzlich geschützt ist. Der unter Schutz stehende Knick bezieht auch alle landschaftsbestimmenden Bäume mit ein. Aufgrund dieses Sachverhaltes kann auf eine Einzelfestsetzung der zu erhaltenden Bäume verzichtet werden.</p>	<p>Teilweise berücksichtigen</p>
<p>Nr. 9 Studentenwerk Schleswig-Holstein (Schreiben vom 10.12.2020)</p>		
<p>9.1 <u>Studentenwerk Schleswig-Holstein</u></p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 16.11.2020 möchten wir zu der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes 09.13.00-Bornkamp / Schärenweg wie folgt Stellung nehmen.</p> <p>Das Studentenwerk Schleswig-Holstein ist landesweit für 10 Hochschulen und rund 59.000 Studierende als wichtiger Service-dienstleister verantwortlich. 560 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter setzen sich in den Bereichen Hochschulgastronomie, Wohnen, BAföG, Soziales und Kultur für das Wohl der Studierenden ein. Wir geben jährlich 1,4 Millionen Essen aus und bearbeiten jedes Jahr 14.000 Anträge auf Ausbildungsförderung. Durch unsere Psychologinnen und SozialpädagogInnen bieten wir vielfältige Beratungsmöglichkeiten für unsere Studierenden an. Wir betreiben 7 Kindertagesstätten im Land mit rund 400 Plätzen und halten ein umfangreiches kulturelles Kursangebot bereit.</p> <p>Das Studentenwerk Schleswig-Holstein verfügt über 3.200 Wohnheimplätze im Eigenbestand. In unseren Wohnheimen wohnen zu 40 % internationale Studierende aus 70 Nationen.</p> <p>Die Lage der internationalen Studierenden ist besonders prekär. Sie treffen ohne Aufenthaltsgenehmigung und ohne Girokonto in Lübeck ein. Auf dem freien Wohnungsmarkt bekommen sie ohne festes Einkommen und ohne finanzielle Bürgen keine Wohnung. Die kulturelle Vielfalt ist dem Studentenwerk Schleswig-Holstein aber besonders wichtig. Daher bieten wir den internationalen Studierenden einen Anreiseservice in unsere Wohnheime an, begleiten sie in den Wohnheimen mit internationalen Tutorinnen und unterstützen Sie durch weitere Informationsangebote wie z.B. "How to handle germany" oder das "Study-buddy-Programm".</p> <p>Bei unseren Neubauten sind wir besonders darauf bedacht, unseren Studierenden sehr günstigen Wohnraum anzubieten. Wir bauen daher in jedem Wohnheim zu 100% Sozialwohnungen nach den Förderrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (SozWöRL). Der Bau der Wohnungen wird durch das Innenministerium begleitet, die baufachliche Betreuung findet durch die</p>		

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>vom Land dafür beauftragte Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen e.V. statt. Unsere vorgegebene Baukostenobergrenze für studentischen Wohnraum liegt derzeit bei 1,800 brutto/qm Wohnfläche für die KG 300-400 der DIN 276. Die Wohnheimplätze werden vom Studentenwerk SH komplett selbst finanziert. Das Studentenwerk erhält nur das Förderdarlehen zum günstigen Zinssatz und keine weiteren Zuschüsse.</p> <p>In Ihrer nunmehr neuen Fassung des B-Plans konnten wir erfreulicherweise feststellen, dass die Forderung nach einer Tiefgarage entfallen ist. Mit Hilfe eines Mobilitätskonzeptes sollte es nun möglich sein, die Stellplatzanforderungen für PKW's zu erfüllen.</p> <p>Einige Punkte sind für das Studentenwerk SH allerdings unter der Maßgabe der Inanspruchnahme der Wohnförderdarlehen nur sehr schwer umsetzbar.</p>		
<p>9.2 <u>Bedingte Zulässigkeit von Nutzungen</u></p> <p>Aus schallschutztechnischen Gründen ist die geforderte Bauabfolge erklärbar und gut zu verstehen. Die damit verbundene, möglicherweise lange Baustartverzögerung ist damit allerdings gar nicht einschätzbar.</p> <p>Wir empfehlen daher, einen zeitlichen Rahmen von 1 bis max. 2 Jahren, in dem die Teilgebiete WA 4 und WA 5 bebaut werden müssen. Diese Frist, innerhalb von 1 bis 2 Jahren nach Grundstückskauf die Baubeginn-Anzeige zu stellen, sollte als Klausel in den Kaufverträgen dieser Teilgebiete festgelegt werden. So kennen wir es auch aus Flensburger B-Plänen.</p>	<p>Durch die Festsetzungen gemäß § 9 Abs. BauGB – Bedingte Zulässigkeit von Nutzungen- ist planungsrechtlich geregelt, dass die Lärmschutzbebauung vor der übrigen Bebauung realisiert werden muss. Dieses Vorgehen ist Teil der Bewältigung des erforderlichen Schallschutzes. Daneben soll eine zeitliche Fristsetzung zur Errichtung der Lärmschutzbebauung in die Kaufverträge aufgenommen werden.</p>	<p>Berücksichtigen</p>
<p>9.3 <u>Dachbegrünung</u></p> <p>Die Forderung nach einem intensiv begrünten Dach geht nicht konform mit einem angenommenen Quadratmeterpreis von 1.800 /qm Wohnfläche für KG 300-400 (siehe unsere Stellungnahme vom 16.08.2019), die im geförderten Wohnungsbau als Rahmen gesetzt werden. Die zusätzlichen Kosten von ca. 60-80 / m2 für die Herstellung eines intensiv begrünten Daches und die</p>	<p>Die Festsetzungen im Bebauungsplan zielen nicht auf eine intensive Dachbegrünung ab, die festgesetzten maximalen Abfluss-Beiwerte können auch mit einer extensiven Dachbegrünung erreicht werden. Somit ist der Kostenaufwand deutlich geringer als in der Stellungnahme angenommen. Die Befürchtung,</p>	<p>Nicht berücksichtigen / klar stellen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>damit verbundene dauerhafte Pflege sind für uns leider nicht finanzierbar. Bei einer angenommenen Dachfläche von ca. 1000 m² würden das Mehrkosten von 60.000-80.000 bedeuten. Für das Teilgebiet WA 6 sollte daher die Forderung nach intensiver Dachbegrünung nicht gelten.</p>	<p>dass sich Gründächer negativ auf die Wirtschaftlichkeit des sozialen Wohnungsbaus auswirken, ist nichtzutreffend. Es hat sich gezeigt, dass sich Dachbegrünungen auch im sozialen Wohnbau rechnen. Dachbegrünungen leisten mehr als man denkt und kosten weniger als man vermutet. Neben den Vorteilen für das Klima und die Natur, gibt es den Vorteil, das insbesondere Flachdächer bzw. flachgeneigte Dächer geringeren Temperaturschwankungen ausgesetzt sind, was sich deutlich positiv auf die Lebensdauer der Dächer auswirkt. Daneben kann die Regenwassergebühr eingespart werden, was sich senkend auf die Nebenkosten des Gebäudes auswirkt. Im vorliegenden ist ein Retentions Gründach unabdingbar, um das Regenwasser zu bewirtschaften. Da die nächstgelegene Vorflut des Plangebiets, der Niemarkter Landgraben bereits hydraulisch überlastet ist, muss das Oberflächenwasser vollständig im Gebiet zurückgehalten, verdunstet und versickert werden. Die hierzu erforderlichen Maßnahmen wurden im wasserwirtschaftlichen Begleitplan erarbeitet. Eine zentrale Rolle spielen dabei die Rückhaltung und Verdunstung auf Gründächern mit einem Abflussbeiwert von kleiner oder gleich 0,3. Es kann zwar nach der Festsetzung 11.3 von den festgesetzten Abflussbeiwerten abgewichen werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass das anfallende Niederschlagswasser trotzdem vollständig auf den zugeordneten Flächen zurückgehalten, verdunstet und versickert werden kann, dies ist aber eher nicht zu erwarten.</p>	
<p>9.4 <u>Geschossigkeit und zulässige GFZ</u> Im Teilgebiet WA 6a soll nur dreigeschossig gebaut werden, in WA 6b dreigeschossig mit zurückspringendem Staffelgeschoss. Um die Wirtschaftlichkeit eines Neubaus bei einer vorgeschriebenen Nettokaltmiete von 5,95 /qm Wohnfläche aus der Sozialen Wohnraumförderung überhaupt erreichen zu können, ist es für das Studentenwerk sehr maßgeblich, wie viele Wohneinheiten in dem neu zu errichtenden Gebäude untergebracht werden kön-</p>	<p>Die momentan angespannte Lage bezüglich der Realisierung von Wohngebäuden darf nicht dazu führen, dass verträgliche städtebauliche Lösungen Infrage gestellt werden. Die Festsetzungen zur Geschossigkeit beziehen sich auf die vorhandene Umgebung in die hineingebaut werden soll. Es handelt sich um eine Planung im Außenbereich, die sich an eine bestehende Wohnsiedlung mit Eigenheimen mit maximal zwei Vollgeschos-</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>nen. Eine Wohneinheit ist in diesem Zusammenhang gleichzusetzen mit einem Bewohner, da wir überwiegend Einzelappartements bauen und vermieten. Aus diesem Grund sind wir darauf angewiesen, 4 Vollgeschosse zu bauen. Staffelgeschosse erhöhen die Baukosten und führen zu einer Reduzierung der Appartements. Unser Darlehensgeber der Sozialen Wohnraumförderung prüft die beschriebene Wirtschaftlichkeit unter den Parametern Mieteneinnahmen (ist für Lübeck mit 5,95 /qm Wohnfläche festgeschrieben), Baukosten (erhöhen sich durch Staffelgeschosse, siehe Baukostenstudie 75 der Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen e.V.) und vermietbare Fläche (verringert sich durch Staffelgeschosse). Ist die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben, wird das Vorhaben Studierendenwohnheim abgelehnt! In den letzten 10 Jahren haben wir kein Studierendenwohnheim unter 5 Geschossen gebaut.</p> <p>Sollte es ihnen in erster Linie um die Optik gehen, kann bei einer 4-Geschossigkeit die Höhe optisch mit einem Wechsel in der Fassadengestaltung (z.B. Wechsel von Klinker auf Putz) aufgefangen werden.</p> <p>Bitte ändern Sie den B-Plan-Entwurf so ab, dass im gesamten Teilgebiet WA 6 viergeschossig, mit erhöhter GFZ, gebaut werden kann.</p>	<p>sen anschließt. Durch die festgesetzten Höhen soll eine städtebaulich gewünschte höhenmäßige Abstufung erreicht werden. Die Baukörper der Bebauung sollen im Süden des Plangebiets entlang der Brückenböschung in der Höhe von im Westen drei Vollgeschossen an der Einfahrt des Baugebietes (WA 6 Abschnitt a) über dreigeschossig mit Staffelgeschoss (WA 6 Abschnitt b) bis zu maximal vier Vollgeschossen im Osten (Teilgebiet WA 5 an der Bahnlinie) ansteigen. Das Zurücktreten des Staffelgeschosses in WA 6 Abschnitt b wird dabei für die der Straße zugewandte Seite vorgegeben, damit der Baukörper zur Straße dreigeschossig erscheint. Das Baufeld WA 5 mit einer maximal zulässigen Viergeschossigkeit ist planungsrechtlich als allgemeines Wohngebiet festgesetzt und könnte somit für ein Studentenwohnheim genutzt werden.</p>	
<p>9.5 Geförderter Wohnungsbau</p> <p>Für das gesamte B-Plangebiet soll eine 30% Quote für den sozialen Wohnungsbau erreicht werden. Die 120 Wohneinheiten des Studierendenwohnheims sollen zu ca. 75 % dazu beitragen. Satzungsbedingt hat sich das Studentenwerk SH dazu verpflichtet 100 % sozialen Wohnungsbau zu betreiben. Dies hat auch soziale Gründe. So zahlen die Studierenden in unseren Wohnheimen für alle Appartements die gleiche günstige Miete incl. Internet. Wir vermeiden damit eine Zwei-Klassen-Gesellschaft in unseren Wohnheimen mit günstigen Sozialwohnungen und teuren frei finanzierten Wohnungen. In der Praxis haben wir in Anbetracht einer Zwei-Klassen-Gesellschaft weiterhin die Erfahrung gemacht,</p>	<p>Die in den Kaufverträgen festzulegende Bedingung, dass mindestens 30 % der geplanten Geschosswohnungen im sozialen Wohnungsbau erfolgen soll, bezieht sich auf den gesamten Geschosswohnungsbau des Plangebietes und nicht die einzelnen Gebäude. Es handelt sich hier um eine Mindestanforderung, deren Überschreitung aufgrund des hohen Bedarfs an sozialem Wohnraum in der Hansestadt ausdrücklich gewünscht ist. Das Vermarktungskonzept wird derzeit noch erarbeitet, aktuell ist angedacht das Baufeld WA 6 mit der Bedingung einer 100 % Nutzung für den sozialen Wohnungsbau auszuschreiben. Auf eine Festsetzung gemäß § 9 Abs.1 Nr.7 ganz oder teilweise nur</p>	<p>Klar stellen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>dass zu Semesterende die Bewohner der (teureren) frei finanzierten Apartments Umzugsanträge in die freiwerdenden (günstigeren) Apartments des sozialen Wohnungsbaus stellen. Es kommt dann in den Wohnheimen zu einer ewigen Fluktuation und damit zu Unruhe im Wohngebiet. Daher sollte aus unserer Sicht für das Teilgebiet WA 6 im Bebauungsplan festgeschrieben werden, dass alle Wohneinheiten zu 100% den Förderrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (SozWöRL) entsprechen müssen. So zahlen alle Bewohnerinnen des WA 6 die gleiche Nettokaltmiete von 5,95 /qm Wohnfläche.</p>	<p>die Errichtung von Sozialwohnungen zuzulassen wurde verzichtet, um die Flexibilität beizubehalten das Studentenwohnen auch in einem anderen Wohngebiet unterzubringen.</p>	
<p>9.6 <u>Stellplatzschlüssel Abstellanlagen für Fahrräder</u></p> <p>Die Forderung nach 144 Fahrradstellplätzen bei 120 Bewohnern des Studierendenwohnheims erscheint sehr hoch. Wir halten einen Stellplatzschlüssel von 1:1 als ausreichend. Es kann davon ausgegangen werden, dass Besucher häufig aus dem eigenen Haus kommen und somit keinen zusätzlichen Abstellplatz benötigen.</p> <p>Dass die Fahrräder angeschlossen werden müssen, ist selbstverständlich. Eine verschließbare Abstellanlage bedeutet aber wiederum einen hohen finanziellen Aufwand, den wir bei 1,800 / m² Wohnfläche nicht leisten können. Von dieser Forderung sollte für das Studierendenwohnheim abgesehen werden.</p>	<p>Die Anzahl der geforderten Fahrradstellplätze orientiert sich am ehemaligen Stellplatzerlass des Landes Schleswig-Holstein (seit 31.12.2013 außer Kraft).</p> <p>Das Studentenwerk möchte mit einem Mobilitätskonzept die Anzahl der PKW-Stellplätze verringern. Hierbei ist die Förderung der Fahrradnutzung ein zentraler anzustrebender Weg. Für diese Fahrräder müssen ausreichend attraktive Abstellmöglichkeiten geboten werden. Diese sind mit gut nutzbaren Bügeln vorzusehen. Die Bügel müssen mindestens einen Abstand von 90 cm (besser 100 cm) voneinander haben. Die Anforderung wird in den textlichen Festsetzungen ergänzt.</p> <p>Bei einem Studierendenwohnheim für 120 Studierende werden gemäß des derzeitigen Stellplatzschlüssels von 1:1 und 0,2 Stellplätzen für Besucher insgesamt 144 Stellplätze benötigt, bei einem Schlüssel von 1:1 werden 120 Stellplätze notwendig. Eine Differenz von 24 Fahrradstellplätzen wird sich kaum auf die Nettomiete auswirken.</p> <p>Da die Fahrräder nur in einem abschließbaren Raum versichert sind, ist es ein Kompromiss, dass zumindest ¼ der Fahrradstellplätze für Bewohner:innen in dieser Form vorzusehen sind. Diese Stellplätze könnten gegen eine Miete an interessierte Studierende mit hochwertigen Fahrrädern vermietet werden. Die weiteren Stellplätze draußen sollten jedoch mindestens</p>	<p>Teilweise berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	überdacht erstellt werden. Dies wird in den Festsetzungen ergänzt.	
<p>Die Vertreterin des Studentenwerks bedankt sich, dass das Studentenwerk als Träger öffentlicher Belange gehört wird. Sie fühlen sich von der Stadtplanung sehr unterstützt im gemeinsamen Anliegen, jungen Studierenden und damit Bewohnern ihrer Stadt zukünftig mehr bezahlbaren Wohnraum anbieten zu können.</p>	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis nehmen
<p>Nr. 10 HL, 2.5000 - Soziale Sicherung Wohnungsbauförderung (Schreiben vom 18.12.2020)</p>		
<p>10.1 <u>Umformulierung Absatz Benennungs- oder Besetzungsrechte</u></p> <p>Ergänzend zu unserer Stellungnahme aus 2019 möchte ich auf folgendes hinweisen:</p> <p>Die HL erhält Benennungs- oder Besetzungsrechte für geförderte Wohnungen, wenn sie diese mit eigenen Mitteln – zusätzlich zur Landesförderung - mitfördert. Grundlage hierfür ist § 11 SHWoFG (und nicht wie auf Seite 16 angegeben das WoFG). Bei einem Verkauf unter Anwendung der Verbilligungsrichtlinie der HL kann die HL diese Benennungs- oder Besetzungsrechte beim Käufer des Grundstücks erwerben. Benennungsrecht bedeutet, dass die HL mehrere wohnungssuchende Haushalte vorschlagen kann und der Vermieter trifft die Auswahl. Besetzungsrecht bedeutet, dass ein wohnungssuchender Haushalt von der HL bestimmt werden kann. Bisher hat die HL keine Besetzungsrechte, sondern lediglich Benennungsrechte. Bei einem allgemeinen Belegungsrecht kann der Vermieter die Wohnung an einen berechtigten Haushalt vergeben, den er selbst auswählt. Daher würde ich den Absatz auf Seite 16 der Begründung so formulieren:</p> <p>Im Zuge des Verkaufs der Grundstücke für Wohnungsbau mit einem zu bestimmenden Anteil geförderter Wohnungen kann die Hansestadt Lübeck dazu Benennungs- oder Besetzungsrechte</p>	Die Begründung wird wie vorgeschlagen angepasst.	Berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>(§ 11 Schleswig-Holsteinisches Wohnraumförderungsgesetz – SHWoFG) für eine bestimmte Anzahl Wohnungen vertraglich vereinbaren. Die zuständige Stelle hat damit das Recht, einen (Besetzungsrecht) oder mindestens drei (Benennungsrecht) wohnberechtigte Wohnungssuchende zu benennen. Ziel ist eine ausgewogene Mischung von freifinanzierten Wohnungen, geförderten Wohnungen ohne Benennungs- oder Besetzungsrechte und geförderten Wohnungen mit Benennungs- oder Besetzungsrechten. Über diesen Weg können Geflüchtete und weitere Gruppen, die Zugangsschwierigkeiten zum freien Wohnungsmarkt haben, mit Wohnraum versorgt werden.</p>		
<p>Nr. 11 HL, 3.370 - Feuerwehr (Schreiben vom 03.12.2020)</p>		
<p>11.1 <u>Löschwasserbedarf</u></p> <p>Der für das geplante Baugebiet erforderliche Löschwasserbedarf wird auf Grundlage der aus den Antragsunterlagen ergebnen Eckdaten in Verbindung mit dem DVGW-Arbeitsblattes W405 mit mind. 96 m³/h für einen Zeitraum von 2 Stunden als Grundschatz festgesetzt.</p> <p>Der Löschwasserbedarf, der über die öffentliche Trinkwasserversorgung erfolgt, ist über Unterflurhydranten nach EN 14339 sicherzustellen. Die Hydranten sind im Rahmen der weiteren Planungen so anzuordnen, dass eine Löschwasserentnahme jederzeit leicht möglich ist. Die Hydranten dürfen nicht überbaut oder durch parkende Fahrzeuge in ihrer Nutzbarkeit eingeschränkt werden. Ggf. sind bauliche Maßnahmen zu treffen, die eine Einschränkung der Nutzung verhindern.</p> <p>Die Hydrantenabstände aus dem Versorgungsnetz, die auch der Löschwasserversorgung (Grundschatz) dienen, dürfen 150 m nicht übersteigen. Größere Abstände von Hydranten bedürfen der Kompensation durch andere, geeignete Löschwasserentnahmestellen.</p>	<p>Der von der Feuerwehr benannte Löschwassergrundschatz ist bereits in der Begründung unter Punkt 5.4.3 aufgeführt. Die Details wie die Hydranten-Standorte sind nicht Bebauungsplanrelevant, sondern Teil der Ausführungsplanung. Die Informationen werden an den Bereich Stadtgrün und Verkehr weitergegeben.</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Die Lage der Hydranten ist durch Hinweisschilder gemäß der DIN 4066 deutlich zu kennzeichnen.</p> <p>Die Löschwasserversorgung für den ersten Löschangriff zur Brandbekämpfung und zur Rettung von Personen muss in einer Entfernung von 75 m Lauflinie bis zum Grundstück bei einer Ergiebigkeit von mind. 50% des insgesamt benötigten Löschwasserbedarfs sichergestellt werden. Die gesamte, für den Grundschutz erforderliche Löschwassermenge ist in einem Umkreis von 300 m aus maximal zwei Entnahmestellen sicherzustellen.</p> <p>Kann der erforderliche Löschwasserbedarf nur in Teilen über die öffentliche Trinkwasserversorgung sichergestellt werden, so ist die fehlende Löschwassermenge über andere, für die Feuerwehr nutzbare, Löschwasserentnahmestellen im Umkreis von 300 m von dem betroffenen Objekt nachzuweisen. Dabei soll die in Frage kommende Löschwasserentnahmestelle gemäß DVGW W400-1 (A) von mind. 24 m³/h über eine Dauer von 2 Stunden ermöglichen.</p> <p>Weitere Einzelheiten wären in diesem Fall mit der Brandschutzdienststelle der Hansestadt Lübeck abzustimmen.</p>		
Nr. 12 HL, 3.390 - Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz / Klima- und Immissionsschutz (Schreiben vom 16.12.2020)		
<p>12.1 <u>Aussagen zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB</u></p> <p>Aus landschaftsplanerischer Sicht gelten die in der Stellungnahme im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB gemachten Aussagen weiterhin. Weitere Ausführungen sind zu dem vorliegenden B-Planentwurf nicht zu machen.</p>	<p>Die zur frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB gemachten Aussagen, wurden ausgewertet und das Ergebnis im Rahmen der Fassung des Auslegungsbeschlusses dem Bauausschuss der Hansestadt Lübeck vorgelegt. Die Anregungen, die nur teilweise oder nicht berücksichtigt werden konnten, werden im Folgenden nochmals aufgeführt.</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>
<p>12.2 <u>Geltungsbereich</u></p> <p>Der Umgriff des Vorhabens ist im Vergleich zu dem des Aufstellungsbeschlusses in nördliche Richtung erheblich erweitert worden. Der hier vorgesehene Ballspielplatz ist räumlich-funktional</p>	<p>Der bestehende B-Plan 09.12.00 – Kleingartenanlage Vorraderstraße -, Teilbereich I setzt für die mit dem Spiel- und Bolzplatz überplante Fläche private Grünfläche Dauerkleingärten und Gemeinschaftsstellplätze für die Kleingartenanlage</p>	<p>Teilweise berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>nachvollziehbar (s.u.). Die darüber hinaus anschließende öffentliche Grünfläche mit der Zweckbindung „Kleingärten“ ist innerhalb der Vorhabengrenzen weder in den Planungsunterlagen begründet worden noch plausibel. Es wird um entsprechende Korrektur des Geltungsbereiches (Herausnahme der KG-Grünfläche) gebeten.</p>	<p>fest. Die umgebenden Knickstrukturen sind als Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie Gewässern festgesetzt. Die für den Spiel- und Bolzplatz benötigte Fläche schneidet die als Gemeinschaftsstellplätze festgesetzte Fläche an. Da diese Gemeinschaftsstellplätze nicht hier an der festgesetzten Stelle verwirklicht worden sind, sondern nördlich des Gemeinschaftshauses, ist dies hier nicht mehr das verfolgte Planungsziel. Aus diesem Grund wird nunmehr „private Grünfläche - Dauerkleingärten“ festgesetzt. Es handelt sich nicht um Kleingärten im engeren Sinn, sondern um Grünflächen zum Vereinsheim gehörig. Das Planzeichen „öffentliche“ Grünfläche ist irrtümlich verwandt worden und wird in „private“ geändert. Das Planungsziel für diese Fläche wird in den Text der Begründung aufgenommen.</p>	
<p>12.3 <u>Zentrale Grünfläche</u> Die im Mittelteil des Baugebietes vorgesehene Grünfläche ist grundsätzlich positiv zu bewerten, auch ihre Erschließung mittels eines durchgängigen Weges sowie ihre Sekundärfunktion als Retentionsfläche bei Starkregenereignissen. Sie sollte in südl. Richtung flächenmäßig jedoch nicht verschmälert werden, damit sie Ihre Funktion als öffentliche nutzbare Erholungsfläche für die AnwohnerInnen erfüllen kann und nicht nur eine „Grünverbindung“ durch das Wohngebiet darstellt.</p>	<p>Da die Grünfläche privat werden soll und das Oberflächenwasser der umliegenden Reihenhausgrundstücke hierhin abgeleitet werden soll, muss eine Abwägung zwischen der gewünschten Größe der Fläche als Grünfläche und den von den Anliegern für diese Fläche aufzubringende Kosten für den gemeinsamen Erwerb und die Unterhaltung erfolgen. Die Fläche ist in erster Linie Retentionsfläche mit einer grünen Wegeverbindung und hat eine darauf bezogene Flächenausdehnung. Eine Ausweitung der Fläche würde die Anzahl der möglichen Wohneinheiten reduzieren und somit die Kosten für die Anlieger erhöhen.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>
<p>12.4 <u>Ballspielplatz</u> Die vorgesehene Einrichtung eines „Bolzplatzes“ im nördl. Anschluss an das Baugebiet wird aus landschaftsplanerischer Sicht begrüßt, da sich die Fläche innerhalb des umfassenden</p>	<p>Die Vorgaben für die Ausführung des „Spiel- und Bolzplatzes“ werden durch den Bereich Stadtgrün und Verkehr erfolgen. Der Bebauungsplan gibt lediglich die planungsrechtliche</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Grünzuges „Ringstedtenhof und Bornkamp“ befindet, der vornehmlich der Naherholung dient. Es ist zum Ballspielplatz anzumerken, dass er multifunktional nutzbar sein sollte, d.h., unterschiedliche Ballspielarten (z.B. Fußball sowie Basketball quer) sollten möglich sein. Die im Entwurf vorgesehene Umzäunung des Ballspielplatzes (S. 25) wird vor allem wegen der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes („Käfigansicht“, siehe auch das Negativbeispiel der Ballspielplätze / Trainingsplätze an der Lohmühle!) abgelehnt. Ballfangzäune hinter den Toren sollten ausreichen. Schließlich sollte die Oberfläche als Rasenfläche und – wegen des allgemein bekannten Problems des Abriebs von Mikroplastikteilen – nicht aus Kunststoff ausgeführt werden.</p>	<p>Grundlage für die Nutzung vor. Nach den erfolgten Abstimmungen mit dem ausführenden Bereich ist es angedacht, dass der Bolzplatz mit einer Rasenspielfläche ausgestattet werden soll. Für Basketball wäre er somit nicht geeignet. Die Fläche südlich und westlich des Bolzplatzes soll mit Spielgeräten gestaltet werden und so auch andere Nutzungen zulassen.</p> <p>Von einer vollständigen Umzäunung des Platzes soll abgesehen werden. Ein Ballfangzaun hinter dem östlichen Tor, der verhindert, dass die Bälle auf die Bahnanlagen gelangen, wird als ausreichend erachtet. Es ist eine Abzäunung zur Bahnlinie notwendig damit sich keine spielenden Kinder auf die Bahngleise gelangen können. Nach Norden zur Grünfläche des Kleingartenvereinsheims soll die Abgrenzung mit einer dichten Strauchpflanzung erfolgen.</p>	
<p>12.5 <u>Pkw-Stellplätze</u></p> <p>Im Städtebaulichen Entwurf ist, vermutlich auch hinsichtlich des angrenzenden Bahnhofpunktes, eine große Anzahl an Pkw-Stellplätzen im östl. Bereich des Planungsgebietes vorgesehen. Es stellt sich die Frage, wie diese Anzahl berechnet worden und zu begründen ist.</p> <p>Anstatt der großen Zahl an Stellplätzen für Pkw sollte – auch in Anbetracht der angestrebten ökologischen Verkehrswende in Lübeck – eine umfangreichere, technisch moderne Stellplatzanlage für Fahrräder am Bahnhofpunkt / an den Studentenwohnungen Berücksichtigung finden.</p>	<p>Aufgabe der Bebauungsplanung ist es u.a. ausreichend Flächenkapazitäten für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs vorzusehen. Es gilt hier eine nachvollziehbare, verlässliche Abwägung der verschiedenen Bedürfnisse vorzunehmen. Die Planung bewegt sich dabei im Spannungsfeld zwischen den Anforderungen an die ökologischen und klimaschützenden Aspekte wie eine Verkehrswende mit einer deutlichen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, den Bedürfnissen der künftigen Bewohner, den Belangen der verkehrlichen Sicherheit und den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Wohnungswirtschaft. Die im Bebauungsplan vorgesehenen Flächen für Stellplätze müssen nicht komplett ausgenutzt werden, so dass eine (spätere) Reduzierung des Stellplatzbedarfes nachvollzogen werden kann. Um hier eine verlässliche und allgemeingültige Regelung zu schaffen, beabsichtigt die Hansestadt Lübeck die Verabschiedung einer Stellplatzsatzung. Der Entwurf dieser Satzung liegt der Bedarfsberechnung zu Grunde.</p>	klarstellen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	<p>Gemäß dem Entwurf der Stellplatzsatzung sind je Doppelhaus bzw. Reihenhaus 1 St, für Mehrfamilienhäuser, Freier Wohnungsmarkt 0,8 St, Sozialer Wohnungsbau 0,6 St und Studierendenwohnen 1 St für 6 Wohneinheiten flächenmäßig nachzuweisen. Da sich die Stellplätze der Einfamilienhäuser (Doppel- und Reihenhäuser) auf den Grundstücken befinden, sind hier nur die bis zu 94 Stellplätze des Geschosswohnungsbaus und des Studierendenwohnens relevant. (80 WE Geschosswohnungsbau $80 \times 0,8 = 64$ und Studentenwohnen $120 \text{ WE } 120 \times 0,25 = 30$) relevant. Dazu kommen 0,125 Parkplätzen pro Wohneinheit und 0,04 pro Studentenwohnheimplatz für Besucher im öffentlichen Straßenraum. Es ergeben sich 21 Besucherparkplätze ($131 \times 0,125 = 16$; $120 \times 0,04 = 5$)</p> <p>Die vorhandenen Parkplätze, die dem Bahnhofpunkt zugeordnet sind (Park+Ride) im Nordosten des Gebietes wurden lediglich in den Bebauungsplan übernommen.</p> <p>Am Bahnhofpunkt sind dabei bereits zwei Stellplatzanlagen für Fahrräder vorhanden, davon ist die im Norden auch überdacht. Im Norden kann die in Zukunft nicht mehr benötigte Wendeanlage zur Fahrradabstellanlage ausgebaut werden und wird entsprechend als Straßenverkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung festgesetzt.</p>	
<p>12.6 <u>Dach- und Fassadenbegrünung</u></p> <p>Alle Gebäude sollten, soweit technisch möglich, mit einer Dach- und Fassadenbegrünung zur Verbesserung der bioklimatischen Situation und als siedlungsbezogene Biotope versehen werden. Die Haupteinfahrtsstraße sollte durchgängig randlich mit Bäumen bepflanzt werden, so wie es der städtebauliche Entwurf vorsieht. Entsprechende Festsetzungen wären zu ergänzen.</p>	<p>Es sind textliche Festsetzungen bezüglich einer flachen Dachneigung mit vollständig zu begrünenden Dächern der Wohngebäude und der Nebengebäude in den B-Plan aufgenommen worden. Ebenfalls wird eine Festsetzung zur randlichen Bepflanzung der Straße mit Straßenbäumen im B-Plan aufgenommen.</p> <p>Von einer verpflichtenden Fassadenbegrünung wird abgesehen, da diese nur bei bestimmten Fassadenmaterialien passend ist. Die Wahl des Fassadenmaterials soll den Bauenden überlassen werden. Diesbezüglich sei auf den § 1 Abs. 3</p>	<p>Teilweise berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	BauGB hingewiesen, der nicht nur eine Planungspflicht enthält, sondern auch die Bauleitplanung der Gemeinde auf das nötige Maß begrenzt. Das beinhaltet auch ein gewisses Maß an planerischer Zurückhaltung bei der Auswahl der Festsetzungen.	
<p>12.7 <u>Rad- und Wanderwege</u></p> <p>Die im Entwurf angesprochene bessere Anbindung des zukünftigen Wohngebietes an den „Lisa-Dräger-Weg“ in südl. Richtung (S. 18) über die Straße „Bornkamp“ hinweg und die gegenüber liegende Böschung hinab zum vorh. Wegeanschluss (Betriebsweg der EBL) ist aus landschaftsplanerischer Sicht, unter bestimmten Bedingungen, grundsätzlich zu unterstützen. Hierzu gab es bereits innerstädtische Abstimmungen. Diese mögliche Wegebeziehung befindet sich jedoch nicht im Geltungsbereich des vorliegenden B-Planentwurfes und kann in diesem Verfahren nicht geklärt werden. Es sollte seitens der Stadtplanung geprüft werden, ob eine entspr. Erweiterung des Umgriffs möglich und sinnvoll wäre, um die planerischen Voraussetzungen für eine Realisierung der Verbindung zu schaffen.</p>	Der Weg ist bereits im Bebauungsplan 09.07.00 Bornkamp Teilbereich II durch die Festsetzung eines Gehrechtes öffentlich-rechtlich gesichert und war entsprechend der Festsetzungen für einige Jahre in der Örtlichkeit vorhanden und für die Naherholung nutzbar. Der Rückbau bzw. Sperrung widerspricht insofern den bereits bauleitplanerisch fixierten städtebaulichen Zielen. Eine Aufnahme in den jetzigen Bebauungsplan würde die aktuellen Situation nicht verändern und wird daher nicht vorgenommen. Es wurde jedoch schon eine in der Verwaltung abgestimmte Lösung zur Öffnung eines Zaunteils am Ende der Brückenböschung südlich der Straße Bornkamp entwickelt, die unabhängig von der vorliegenden Planung realisiert werden soll.	Nicht berücksichtigen bzw. klarstellen
<p>12.8 <u>Artenschutz</u></p> <p>Die Anmerkungen zum Artenschutz im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 (1) BauGB wurden im Abwägungsverfahren sowie durch die daraufhin erfolgte Abstimmung der konkret erforderlichen Maßnahmen weitgehend berücksichtigt. Zu den jetzt eingereichten Planungsunterlagen gibt es aus Sicht des Artenschutzes keine Ergänzungen.</p>	Aussage wird zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis nehmen
<p>12.9 <u>Regenwasserkonzept Begrifflichkeiten</u></p> <p>Der Begriff „Notfallwasserweg“ sollte durch den Begriff „Notwasserweg“ ersetzt werden sowie der Begriff „Regenwasser“ durch Niederschlagswasser, Regenabfluss o.Ä., falls es sich um Oberflächenabfluss von befestigten oder unbefestigten Flächen oder</p>	Die Begriffe werden in der Begründung entsprechend angepasst.	Berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Dächern handelt, der in ein Entwässerungssystem oder Vorfluter abfließt.</p> <p>Die bestehende Überschrift Notfallwasserweg in der Begründung S.31 sollte durch die Überschrift „Starkregen“ oder „Starkregenvorsorge“ ersetzt werden, da sich dieser Abschnitt nicht ausschließlich mit Notwasserwegen beschäftigt und diese nur als eine Maßnahme zur Überflutungsvorsorge bei Starkregen aufgeführt werden.</p>		
<p><u>12.10 Dachbegrünung:</u></p> <p>Der Abflussbeiwert für die Dachbegrünung von kleiner oder gleich 0,3 sollte um die Angabe der dazugehörigen Jährlichkeit ergänzt werden, um Unklarheiten bei der Konkretisierung des Entwässerungskonzeptes zu vermeiden.</p>	<p>Die Jährlichkeit wird in der Festsetzung und in der Begründung ergänzt. Es handelt sich hierbei die Berechnung eines Niederschlagsereignisses (Bemessungsregen). Die Bemessungsregenspende ist eine Kenngröße zur Berechnung von anfallenden Regenwassermengen. Kanäle oder andere Abwasser- und Versickerungssysteme dürfen für eine Bemessungsregenspende keine Überlastungen zeigen. Eine verbreitete Regelung für Planungen nach DIN 1986-1 ist, dass die Bemessungsregenspende für Dachentwässerung ein Regenereignis mit einer statistischen Häufigkeit von 5 Jahren und einer Regendauer von 5 Minuten ist.</p>	<p>Berücksichtigen</p>
<p><u>12.11 Regenwasserkonzept:</u></p> <p>Zudem erscheinen die in diesem Abschnitt aufgeführten Höhenangaben von 2-6 cm sehr knapp bemessen und sollten mit Blick auf mögliche Bauungenaugigkeiten überprüft und angepasst werden.</p>	<p>In der Begründung zum Bebauungsplan wird das grundsätzliche Regenwasserkonzept beschrieben. Die angegebene Höhe stellt einen ungefähren Wert da, der im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert werden muss. Zum besseren Verständnis wird der Hinweis, dass diese Höhen geprüft und ggf. angepasst werden müssen, wird in die Begründung aufgenommen.</p>	<p>Berücksichtigen</p>
<p><u>12.12 Überflutungsgefährdete Senke</u></p> <p>Zudem weist die „Hinweiskarte Starkregen“, die Anfang Oktober 2020 im Geoportal der Stadt unter dem Kartendienst „390-</p>		<p>Berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Klima“ aufgenommen wurde, im südöstlichen Teil des B-Plangebietes eine Senke auf, die bei Starkregen Überflutungsgefährdet ist. Dies ist bei der Planung zu berücksichtigen.</p>	<p>Die auf der „Hinweiskarte Starkregen“ im südöstlichen Teil des B-Plangebietes eingezeichnete Senke wurde bei der Planung berücksichtigt.</p> <p>Im wasserwirtschaftlichen Begleitplan wurden die Notwasserwege und die benötigten Stauvolumina des 100-jährigen Regenereignisses betrachtet. Das vorliegende Gutachten zeigt, dass mit Hilfe von Geländemodellierungen das benötigte Stauvolumen für das 100-jährige Regenereignis schadlos in den Grünflächen, der Straßenfläche und auf den Stellplätzen aufgefangen werden kann, sodass die Grundstücke und die angrenzende Bahnlinie weitgehend vor Überflutung bis hin zum 100-jährigen Niederschlag geschützt werden. Übersteigt das Regenereignis die angenommene Menge wird durch Geländemodellierung sichergestellt, dass das Oberflächenwasser schadlos entlang des festgesetzten Notwasserweges über den Stellplatz des WA6, der auch als Einstaufläche genutzt werden kann, in Richtung Brückenböschung der La Rochelle Brücke und hier zur eingezeichneten Senke fließen kann. Dies ist der tiefste Punkt des Plangebietes.</p> <p>Da hier auch eine Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers möglich ist, ist dieser Bereich prädestiniert für die Versickerungseinrichtungen für das WA 6 und die Aufnahme und Versickerung von äußerst selten vorkommenden Extremereignissen.</p> <p>Das WA 6 liegt am westlichen Rand außerhalb der Senke und das WA 5 in der derzeitigen Geländemodellierung nur im Süden zu ca. einem Drittel im Bereich der Senke. Vor der Bebauung wird hier das Geländeprofil angepasst werden. Im westlichen Bereich der Senke wird das Gelände noch vertieft werden und für mehr Stauvolumen für das WA 6 sorgen.</p> <p>Da die Geländehöhe im B-Plan für das WA 5 mit 15,00 m ü. NHN festgesetzt ist, muss im südlichen Bereich des Baufeldes das Gelände neu profiliert werden. Im Süden des Baufeldes liegt die Gebäudeunterkante dann nach der Neuprofilierung 0,3</p>	

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	bis 0,5 m höher als die derzeitige Geländehöhe in der Senke. Auch die in 14.1 festgesetzte Sockelhöhe von mind. 15 cm über dem an das Haus angrenzende Geländeniveau trägt dazu bei, Schäden in den Gebäuden durch Starkregen zu verhindern.	
<p>12.13 <u>Energieversorgung (6.4.3)</u></p> <p>UNV begrüßt, dass eine geschlossene, innovative Energieversorgung für das Plangebiet priorisiert wird und rät zur Beauftragung eines Energiekonzeptes mit dem Ziel der klimaneutralen Energieversorgung. Da es sich um eine stadteigene Fläche handelt, ist der Handlungsspielraum für energetische Vorgaben groß. Besonders wichtig ist, die dafür notwendigen Anforderungen in den Erschließungsvertrag (und/oder die Kaufverträge) einzubringen: Das gilt für alles, was sich im Bebauungsplan nicht rechtlich regeln lässt (z.B. Anforderungen an den Wärmeschutz oder Bindung an die Ziele des Energiekonzeptes) Der Gebäudebestand in Deutschland soll gemäß Klimaschutzplan der Bundesregierung bis spätestens 2050 klimaneutral mit Energie versorgt werden und die vorausschauende, klimaneutrale Planung jetzt vermeidet die spätere Notwendigkeit von energetischen Sanierungen.</p>	<p>Am 25.06.2020 hat die Bürgerschaft 49 kurzfristige Maßnahmen zum Klimaschutz in der HL für das Jahr 2020 beschlossen. Auf dem Maßnahmenblatt E04 „Erstellung von Energiekonzepten für alle Verfahren der Bauleitplanung“ ist aufgeführt, dass Energiekonzepte im frühen Planungsstadium erstellt werden sollen. Das Bebauungsplanverfahren Bornkamp/Schärenweg befindet sich schon in einem fortgeschrittenen Planungsstadium, deshalb greift dieser Beschluss für dieses Planverfahren nicht mehr. Dennoch wird im Weiteren in Abstimmung mit Fachbereich 3 bzw. mit der erschließenden KWL geprüft, ob die Beauftragung eines Energiekonzeptes noch sinnvoll ist. Da der Geschosswohnungsbau und das Studierendenwohnheim geförderte Wohnbauten werden, sind die Maßnahmen, die über die gesetzlich vorgeschriebene EnEV voraussichtlich aus wirtschaftlichen Gründen nicht förderbar. Für die Reihen- und Doppelhäuser können in den Kaufverträgen höhere Anforderungen an Wärmeschutz und / oder die Nutzung regenerativer Energien geregelt werden.</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>
<p>12.14 <u>Stellplätze</u></p> <p>Der aktuelle Begründungstext und der städtebauliche Entwurf lassen die Menge der letztendlich zur Verfügung gestellten Autostellplätze für die AnwohnerInnen (Stellplatzschlüssel) noch offen. Auf Seite 30 der Begründung wird bereits darauf hingewiesen, dass die Anbindung an den ÖPNV sehr gut ist (6.4.3). In diesem Zusammenhang sei auf §50(1) der Landesbauordnung Schleswig-Holstein hingewiesen: „... <i>Mit Einverständnis der Gemeinde kann ganz oder teilweise auf die Herstellung von</i></p>	<p>Die Berücksichtigung von Flächenkapazitäten für den ruhenden Verkehr – öffentliche Parkplätze und private Stellplätze - stellt in der Bauleitplanung ein Konfliktpotential dar. So wurden im Gegensatz zu der vorliegenden Stellungnahme in der Stellungnahme von Anwohnern Befürchtungen hinsichtlich nicht ausreichend nachgewiesener Flächen für den ruhenden Verkehr vorgebracht. In Abwägung der unterschiedlichen Bedürf-</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p><i>Stellplätzen und Garagen und die Zahlung eines Geldbetrages zur Ablösung verzichtet werden. Das gilt insbesondere dann, wenn eine günstige Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr besteht oder ausreichende Fahrradwege vorhanden sind ...“.</i> Aus Sicht des Klima- und Naturschutzes sollte ein möglichst geringer Stellplatzschlüssel angestrebt werden, um Platz für Natur und die alternative Mobilität (Fahrrad, Car-Sharing) im öffentlichen Raum vorhalten zu können. Das fördert die Mobilitätswende durch planerische Rahmensetzung.</p>	<p>nisse der Anwohner und Berücksichtigung der in dieser Stellungnahme vorgebrachten Wünsche die Mobilität bzw. den motorisierten Individualverkehr über planerische Rahmensetzung zu steuern, sind die Inhalte des Entwurfes der Stellplatzatzung in die Bebauungsplanung eingeflossen. Die Satzung befindet sich in der Planung, zuständig ist der Bereich Stadtplanung und Bauordnung. Danach sind für EFH: mind. 1 Stellplatz/WE, für GWB 0,7 – 1,0 Stellplätze/WE erforderlich. Der Stellplatznachweis für das Studierendenwohnheim wird der Anregung entsprechend zugunsten von Fahrradabstellanlagen reduziert.</p>	
<p><u>12.15 Bahnhaltdepunkt</u> Da das Bahnangebot in Zukunft deutschlandweit qualitativ und quantitativ aufgewertet werden soll um deutlich mehr (Personen-)Verkehr auf die Schiene zu verlagern, sollte im Rahmen des Verfahrens geprüft werden, ob ausreichend Park&Ride-Fläche für die zukünftigen Bahnpendler:innen zur Verfügung steht. Das gilt für Rad- (auch Lastenrad-) und Autoabstellanlagen. Zu prüfen wäre, ob die PKW-Stellplätze des städtebaulichen Entwurfs nahe der Bahnschienen für diesen Zweck vorgesehen werden könnten. (Alternativ gibt es auf dem Gebäude des „Mönkhof-Karrees“ viel Parkraum in privater Hand, der zukünftig – falls der Bedarf steigt - evt. für Bahnpendler:innen umgewidmet werden könnte?).</p>	<p>Das bestehende Angebot an P+R-Parkplätzen (13 Plätze) sowie die Abstellmöglichkeiten im Straßenraum (25 Plätze) stellen ein hinreichendes Angebot für Bahnpendler:innen dar. Es sind bereits Radfahrabstellplätze vorhanden, sollte sich der Bedarf erhöhen, besteht eine ausreichende Flächen-Reserve seitens der DB und der Stadt.</p> <p>Die Stellplatzanlage auf dem Dach des Campus-Center wird für eine Nutzung von Bahnpendlern als zu weit entfernt beurteilt (ca. 10 Min. Fußweg). Außerdem handelt es sich um eine Fläche in Privatbesitz, die nur mit Zustimmung der Eigentümer:innen wie vorgeschlagen genutzt werden könnte.</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>
<p><u>12.16 Energiekonzept</u> Es wird begrüßt, dass die Erstellung eines Energiekonzeptes weiterhin geprüft wird, auch wenn diese Forderung für das Baugebiet nicht rechtsbindend ist. Nicht nur aus Sicht des Klimaschutzes sondern auch um den Bewohner:innen auf eine lange Sicht eine sichere, preiswerte und lokale Energieversorgung zu</p>	<p>Da die Fläche sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck befindet, wird empfohlen im Rahmen der Grundstücksvermarktung ein klimaschonendes Energiekonzept zu entwickeln.</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>gewährleisten, ist die Erstellung eines Energiekonzeptes zielführend. Der planerische Nutzen des Energiekonzeptes ist umso höher, je eher es in die Planung eingebunden wird.</p>		
<p>12.17 <u>Stellplatzschlüssel</u> Der angegebene Stellplatzschlüssel wird für die jeweiligen Nutzungsformen begrüßt. Eine mögliche Erhöhung durch die Bauträgerschaft ist kritisch zu prüfen. Eine Reduzierung der Stellplätze für das Studierendenwohnheim wird nach Erstellung eines Mobilitätskonzeptes in Aussicht gestellt. Die Erstellung eines solchen Mobilitätskonzeptes wird begrüßt.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Zur erforderlichen Anzahl der Stellplätze wird eine Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen, danach sind für das Studierendenwohnheim weniger Stellplätze vorgesehen. Im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens sind 1 St je 6 WE nachzuweisen. Sollte die potentielle Bauträgerschaft dort wo es planungsrechtlich möglich ist Stellplätze über das im Bebauungsplan angegebene Maß realisieren, .</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>
<p>12.18 <u>Carsharing-Station</u> Für eine moderne und intermodale Mobilität ist die Schaffung von Carsharing-Stationen notwendig. Bei der Absprache mit dem Anbieter des bereits bestehenden Carsharing-Angebotes, ist neben der Umlegung auch die Ausweitung des Angebotes zu beleuchten. Die Option mittel- und langfristig weitere Besucherparkplätze für dieses Angebot umzuwandeln und ebenfalls mit Ladesäule auszustatten sollte eingeplant werden.</p>	<p>Die Schaffung eines Carsharing-Angebotes soll unabhängig vom Bebauungsplanverfahren im Zuge der Ausführungsplanung durch die KWL abgestimmt werden. Dieser Punkt wird in das Anforderungsprofil des zwischen dem Bereich Liegenschaften und der KWL abzuschließenden Geschäftsbesorgungsvertrags aufgenommen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>12.19 <u>Standards für Fuß- und Radwege</u> Die Anbindung des Gebietes für den Fuß- und Radverkehr wird begrüßt. Bei der Radwegverbindung in Nord- Südrichtung ist der ERA-Standard anzuwenden. Bei allen Fußwegen sind die Anforderungen an eine sichere und barrierefreie Gestaltung nach der Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) sind im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Flächenmäßig berücksichtigt worden. Die genannten Empfehlungen werden in der Regel auch im Rahmen der Ausführungsplanung angewandt, zuständig ist hier der Bereich Stadtgrün und Verkehr.</p>	<p>Berücksichtigen</p>
<p>12.20 <u>Immissionen Lärm</u></p>		<p>Zur Kenntnis nehmen.</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 (1) BauGB wurde bereits eine ausführliche Stellungnahme zum Thema Schallschutz abgegeben. Die Anmerkungen wurden im Abwägungsverfahren zum Teil berücksichtigt oder entsprechend erörtert. Nach Prüfung der eingereichten Planungsunterlagen gibt es aus Sicht des Immissionsschutzes keine Ergänzungen. Es gibt lediglich zwei redaktionelle Hinweise, die die Planzeichnung betreffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Planzeichnung Teil A, Nebenzeichnung 2: „Gewerbe prognostiziert“ statt „pronotiziert“ -Planzeichnung Teil B – Text 9.3 (letzte Zeile): „...zu einer lärmabgewandten Gebäudeseite...“ statt „bgewandten...“. 	<p>Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Die redaktionellen Änderungen (Korrektur Schreibfehler) wurden übernommen.</p>	
<p>Nr. 13 HL, 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz / untere Wasserbehörde (Schreiben vom 01.04.2021)</p>		
<p>13.1 <u>Wasserwirtschaftlicher Begleitplan</u></p> <p>Die untere Wasserbehörde der Hansestadt Lübeck hat keine Einwände gegen den vorliegenden Bebauungsplan. Unsere Belange wurden im Beteiligungsverfahren diskutiert und abgestimmt.</p> <p>Hier wurde vor allem darauf hingewiesen, dass der Bebauungsplan im natürlichen Einzugsbereich des Niemarkter Landgrabens liegt, der im weiteren Verlauf in die Wakenitz mündet. Der Niemarkter Landgraben ist bereits hydraulisch überlastet und mit den vorhandenen Zuläufen aus dem Bornkamp und dem Hochschulstadtteil als Vorflut an der Kapazitätsgrenze. Daher muss das Oberflächenwasser vollständig im geplanten Gebiet bewirtschaftet, also zurückgehalten, verdunstet und versickert werden. In dem daraus resultierenden wasserwirtschaftlichen Begleitplan sind die dafür notwendigen Konzepte zur entwässerungstechnischen Erschließung festgehalten und damit in den Bebauungsplan eingeflossen.</p> <p>Zwingend erforderlich sind hierfür vor allem die begründeten Versickerungseinrichtungen. Sie dienen nicht nur der Entlastung des</p>	<p>Der wasserwirtschaftliche Begleitplan hat die örtlichen Bedingungen berücksichtigt, in den Bebauungsplan sind die erforderlichen Festsetzungen übernommen entsprechend worden. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Vorfluters, sondern fördern zudem auch den Erhalt der Vegetationsfähigkeit, klimatische Ausgleichswirkung durch Verdunstung und Wasserrückhaltung sowie Hitzevorsorge.</p> <p>Die untere Wasserbehörde begrüßt es sehr, dass damit der natürliche Wasserhaushalt weitestgehend erhalten bleibt.</p> <p>Um den sicheren Betrieb der entwässerungstechnischen Elemente zu gewährleisten, ist eine laufende fachgerechte Unterhaltung erforderlich.</p>		
<p>Nr. 14 HL, 3.700 - Entsorgungsbetriebe Lübeck – Abwasserbeseitigung/ Planung und Neubau (Schreiben vom 15.12.2020)</p>		
<p>14.1 <u>Grundsätzliches:</u></p> <p>Die Entsorgungsbetriebe haben keine Einwände gegen den vorliegenden Bebauungsplan. Die Belange hinsichtlich der Entwässerung wurden im Vorwege des Beteiligungsverfahrens diskutiert und abgestimmt.</p> <p>Der daraus resultierende wasserwirtschaftliche Begleitplan mit den Konzepten zur entwässerungstechnischen Erschließung sind in den Bebauungsplan eingeflossen, allerdings fehlen an einigen Stellen die entwässerungstechnischen Elemente sowohl im Plan, als auch in den Festsetzungen.</p> <p>Die Entsorgungsbetriebe haben zu den einzelnen Unterlagen noch kleine redaktionelle Änderungswünsche:</p>	<p>Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>
<p>14.2 <u>Leitungsrecht</u></p> <p>Das in der Planzeichnung eingetragene GFL-3 für die Abwasserdruckrohrleitung ist zu Gunsten der Hansestadt Lübeck-Entsorgungsbetriebe vorzusehen, da der Hansestadt Lübeck die Abwasserbeseitigungspflicht nach dem WHG bzw. LWG obliegt.</p>	<p>Die von dem Recht Begünstigten müssen in der Bebauungsplanfestsetzung hinreichend genau bezeichnet werden, ohne jedoch einzelne Personen oder Unternehmen namentlich zu nennen, da diese sich ändern können.</p> <p>Da der Hansestadt Lübeck die Abwasserbeseitigungspflicht bzw. deren Übertragung obliegt, wird die Bezeichnung in „zugunsten des für den Betrieb des Abwasserdruckrohrs zuständigen Versorgungsträgers“ geändert.</p>	<p>Teilweise berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>14.3 <u>Fläche für Pumpwerk</u> Die Fläche für das PW sollte mindestens 50 m² betragen. Aktuell sind lediglich 40 m² vorgesehen.</p>	<p>Da das Pumpwerk in die Fläche der Stellplatzanlage für das Studierendenwohnheim integriert wird, kann die Zufahrt des Stellplatzes gleichzeitig als Zufahrt zum Pumpwerk genutzt werden, so dass eine Fläche von 40 m² ausreicht.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>
<p>14.4 <u>Darstellung und Festsetzung der Notwasserwege</u> Die Notwasserwege müssen im Plan skizziert werden. Diese sollten dauerhaft frei bleiben und nicht von etwaigen Hindernissen oder Barrieren in ihrer Funktion eingeschränkt werden. Ebenso sollten die Notwasserwege in den Festsetzungen enthalten sein.</p>	<p>Es wird eine textliche Festsetzung zur dauerhaften Sicherung der Notwasserwege in den Bebauungsplan aufgenommen (siehe 9.1). und ein Notwasserweg über die Stellplatzfläche des WA 6 zur südlich davon liegende Versickerungsfläche in der Planzeichnung festgesetzt. Die Stellplatzfläche kann im Extremfall für den Einstau von Oberflächenwasser genutzt werden.</p>	<p>Berücksichtigen</p>
<p>14.5 <u>Vermeidung Bepflanzung Leitungstrasse</u> Eine Bepflanzung der Leitungstrasse sollte möglichst ganz vermieden werden, da es bei Reparatur oder Unterhaltungsarbeiten in letzter Zeit immer wieder Probleme mit dem Naturschutz gibt, wenn dort dann Bepflanzungen beseitigt werden müssen.</p>	<p>Die Festsetzungen in einem Bebauungsplan sind städtebaulich motiviert, es verwaltungstechnische Konflikte sollten möglichst nicht entstehen, lassen sich aber nicht immer vermeiden. Die Stellungnahme bezieht sich auf das festgesetzte Abwasserdruckrohr (GFL-3) in dessen Bereich tiefwurzelnde Bepflanzungen ausgeschlossen sind, aber Heckenpflanzungen zur Planstraße festgesetzt sind. Aus städtebaulicher Sicht ist Heckenpflanzung gewünscht, um Störungen zu vermeiden, die Grundstücksgrenze zu definieren und eine angemessene Durchgrünung sicher zu stellen. Durch die Festsetzung einer Wurzelschutzbahn im Leitungsbereich sollen Schäden an der Leitung vermieden werden. Sollten ungeplante Maßnahmen an der Leitung innerhalb der Vegetationsperiode erforderlich werden, ist eine Abstimmung mit der Naturschutzbehörde erforderlich. Ein grundsätzlicher Verzicht auf eine Bepflanzung ist dadurch nicht gerechtfertigt.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>
<p>14.6 <u>Ergänzung Festsetzungen Regenwasserversickerung</u></p>		<p>Berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Für alle WA Flächen sind die Festsetzungen zur Regenwasserversickerung zu ergänzen (wie im Entwässerungskonzept erläutert) nach §9 (1) Nr. 16, 20 und 24 BauGB, analog zu den WA Flächen 2 und 3. Verweis auf Nr. 11 und Darstellung aller Flächen Si, nicht nur auf 7.4 und 10.3.</p>	<p>Der Anregung entsprechend sind für alle allgemeinen Wohngebiete die Flächen für die Versickerung im Bebauungsplan festgesetzt. Die Festsetzungen erfolgen nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB. Unter Pkt. 11.1 ist die Dachbegrünung geregelt und unter Pkt. 11.5 die einzelnen Versickerungsmaßnahmen.</p>	
<p>14.7 <u>Erwähnung straßenbegleitende Mulden</u> Die straßenbegleitenden Mulden sind ebenso zu erwähnen (Verweis auf 13.5 für die Straßenfläche).</p>	<p>Der Bebauungsplan besteht aus einer Planzeichnung mit textlichen Festsetzungen und einer Begründung. Beschreibungen des Vorhabens sind Teil der Begründung, während die in der Planzeichnung einschließlich der textlichen Festsetzungen verbindliche Festsetzungen zur Bodennutzung aus städtebaulicher Sicht enthalten sind. Das Entwässerungskonzept ist in der Begründung beschrieben und die erforderlichen Festsetzungen in den Bebauungsplan eingeflossen. Unter 13.5 ist textlich festgesetzt, dass das auf der Straßenverkehrsfläche anfallende Niederschlagswasser in straßenbegleitenden Mulden zurückzuhalten und zu versickern ist. Flächenmäßig ist die Versickerungsmulde Teil der Straßenverkehrsfläche und aus den Straßenquerschnitten ablesbar. Da die Größe und Lage der Mulden innerhalb der festgesetzten Straßenverkehrsfläche im Rahmen der Ausführungsplanung spezifiziert werden muss, sind keine Aussagen zur Größe und differenzierten Lage im B-Plan verankert.</p>	<p>Teilweise berücksichtigen</p>
<p>14.8 <u>Kein Anschluss an öffentliches Regenwassernetz</u> Es ist festzusetzen, dass kein Anschluss von Flächen des B-Plangebietes an das öffentliche Regenwassernetz vorgesehen ist.</p>	<p>Im Bebauungsplan werden Festsetzungen zur Bodenordnung aus städtebaulicher Sicht getroffen. Es ist der Nutzungskatalog des Baugesetzbuches (§ 9 BauGB) anzuwenden. Der Verzicht auf den Anschluss an das öffentliche Regenwassernetz kann nicht festgesetzt werden. Hier sind vielmehr Regelungen aus der Entwässerungssatzung der HL anzuwenden.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>
<p>14.9 <u>Abwasserdruckrohleitung</u></p>		<p>Berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Unter Punkt 2 ist die bestehende Abwasserdruckrohrleitung zu ergänzen. Über diese Leitung erfolgt der Abwassertransport der gesamten Erschließungsgebiete Bornkamp. Auch diese Leitung ist während der Bauarbeiten vor Zerstörung zu sichern, da eine Alternative für den Abwassertransport nicht zur Verfügung steht.</p>	<p>Die Abwassertransportleitung wird in den Bebauungsplan aufgenommen und in der Begründung entsprechend erläutert einschließlich des Hinweises, dass die Trasse während der Bauarbeiten vor Zerstörung zu sichern ist.</p>	
<p>14.10 <u>Mischwasserproblematik</u> Unter 5.4.2 steht hinsichtlich der Regenwasserbeseitigung der Hinweis auf die Mischwasserproblematik. Das ist bei der Regenwasserbeseitigung nicht von Belang. Hier sei darauf hingewiesen, dass das Plangebiet bei der Bemessung der bestehenden Anlagen im Bornkamp hydraulisch nicht berücksichtigt war, und somit eine Einleitung von Niederschlagswasser nicht möglich ist und dass der als Grundlage für die Berechnungen der Niederschlagswasserbeseitigung herangezogen wurde.</p>	<p>Da es bei starken Niederschlägen zu Abschlügen aus der Mischwasserkanalisation in natürliche Gewässer kommt und damit ein Zusammenhang mit der Regenwasserbeseitigung besteht, soll dieser auch in der Begründung benannt werden.</p> <p>Der Hinweis, dass die Bemessung des Regenwassers auf Grundlage des Erlasses A-RW1 erfolgt ist, wird in die Begründung eingefügt.</p>	<p>Teilweise berücksichtigen</p>
<p>14.11 <u>Anschlussbeiträge</u> Für das Grundstück wurden bereits im Zusammenhang mit dem Bau der Flüchtlingsunterkunft für eine Fläche von 7.680 m² Anschlussbeiträge für Schmutzwasser veranlagt. Im Bebauungsplan ist die Fläche des Buchgrundstückes, auf der bauliche, gewerbliche oder industrielle Nutzung festgesetzt ist, bevorteilt, sodass für das gesamte Buchgrundstück Anschlussbeiträge anfallen. Bereits im Zusammenhang mit der Erschließung des Gebietes im Jahre 2012 wurden Flächen in einer Größenordnung von 25.524 m² zu Anschlussbeiträgen für Niederschlagswasser veranlagt. Bei Umsetzung des Bebauungsplanes, wie im vorliegenden Entwurf vorgesehen, ohne eine Einleitung von Niederschlagswasser, fallen keine zusätzlichen Beiträge für Niederschlagswasser und später auch keine Gebühren für Niederschlagswasser an.</p>	<p>Für das Erschließungsgebiet Bornkamp wurden sowohl die Anschlussbeiträge für Schmutzwasser als auch für Niederschlagswasser für eine Fläche von 7.680 m² abgegolten. Im Anschlussbeitragsrecht gilt der Grundsatz der Einmaligkeit der Beitrags-erhebung, so dass die bereits abgegoltenen Flächen nicht nochmal zu Anschlussbeiträgen veranlagt werden können. Lediglich die noch nicht abgerechneten Flächen werden dann nach den Festsetzungen des neuen B-Plan veranlagt. Die z. Zt. gültigen Bemessungsgrundlagen (Anschluss- und Ausbaubeitragssatzung der HL) können im Internet unter https://www.entsorgung.luebeck.de/privatkunden/entwaeserung/anschlussbeitraege.html abgerufen werden.</p> <p>Bezüglich des Niederschlagswasser im Zusammenhang mit der Erschließung Bornkamp war es zunächst vorgesehen eine Fläche von 25.524 m² mit dem Erschließungsträger abzurechnen. Da es sich aber lt. dem damals gültigen B-Plan um eine nicht</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	<p>bebaubare Grünfläche/ Sportplatzfläche handelte, wurde die Abrechnung entsprechend um die Sportplatzfläche gekürzt. Es sind somit also keine 25.524 m² für Niederschlagswasser abgerechnet worden. Die Grundstücksflächen abzgl. der abgegebene Fläche von 7.680 m² werden beitragspflichtig, wenn eine Anschlussmöglichkeit für die Grundstücke geschaffen wird. Da jedoch vorgesehen ist die neuen Grundstücke nicht an die öffentliche Niederschlagswasserentwässerung anzuschließen, werden voraussichtlich keine Niederschlagswasser-Anschlussbeiträge entstehen.</p>	
<p>Nr. 15 HL, 4.401 - Schule und Sport (Schreiben vom 10.12.2020)</p>		
<p>15.1 <u>Spiel- und Bolzplatz</u> Der Bereich Schule und Sport begrüßt die Anlage eines Spiel- und Bolzplatzes im Norden des Plangebiets, da in Lübeck auch in den Stadtteilen ein hoher Bedarf an Freiflächen für Sport und Bewegung besteht, die etwas außerhalb liegen. Der Platz sollte möglichst so gestaltet werden, dass er multifunktional nutzbar ist (für verschiedene Sport- und Bewegungsarten). Wir bitten darum, uns auch bei der weiteren Planung zu beteiligen.</p>	<p>Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen. Die differenzierte Ausgestaltung des Spiel- und Bolzplatzes ist nicht Bestandteil der Bebauungsplanung. Es ist im Anschluss an das Bebauungsplanverfahren vorgesehen einen Geschäftsbesorgungsvertrag zwischen der Hansestadt Lübeck - Bereich Wirtschaft und Liegenschaften und der KWL zu schließen. Hier ist zu regeln, dass der Bereich Schule und Sport bei der Ausführungsplanung zu beteiligen ist.</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>
<p>Nr. 16 HL, 4.491 - Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie (Schreiben vom 16.12.2020)</p>		
<p>16.1 <u>Baubegleitende archäologische Untersuchungen</u> Es handelt sich hier in Teilen um bisher weitgehend ungestörte Landschaftsteile, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte erwartet werden können. Aus der in der Begründung dargestellten Situation - Punkt 2.2 Natur und Umwelt, Unterpunkte Topographie sowie Boden und Grundwasser geht hervor, dass bislang kein Oberboden entfernt wurde und bei vorherigen Baumaßnahmen Auffüllungen auf dem Oberboden vorgenommen wurden.</p>	<p>Die genannten Ausführungen sind als Hinweise - Punkt H der textlichen Festsetzungen - in den Bebauungsplan aufgenommen worden.</p>	<p>Zu berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Systematische archäologische Prospektionen haben hier bislang nicht stattgefunden, vereinzelt sind im Umfeld Fundstellen in der archäologischen Landesaufnahme dokumentiert. So findet sich südlich der überplanten Fläche eine Fundstelle, die bis in die Jungsteinzeit (4100-1700 v. Chr.) zurückreicht. Weitere Fundstellen sind daher nicht auszuschließen. Daher sind baubegleitende archäologische Untersuchungen vorzusehen. Bei entsprechender Befundlage können dadurch Zeitverzögerungen im Bauablauf eintreten. Der Bereich Archäologie und Denkmalpflege ist rechtzeitig – spätestens jedoch 4 Wochen vorher – vom Baubeginn zu informieren. Dies gilt auch für Baumaßnahmen zur Erschließung des Baugebiets (Ver- und Entsorgungsleitungen, Straßenbau etc.). Sollten dabei Kulturdenkmale von besonderer Bedeutung gemäß den Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes erkannt werden, ist gemäß den Bestimmungen des Gesetzes zu verfahren. Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass Funde und Befundsituationen nach §15 DSchG SH vor endgültiger Veränderung im vorgefundenen Zustand zu belassen und sofort der Abt. Archäologie zu melden sind.</p>		
Nr. 17 HL, 4.491 - Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Denkmalpflege (Schreiben vom 15.01.2021)		
<p>17.1 <u>Beauftragung Sichtachsenstudie</u></p> <p>Gegen die Neuplanung des dargestellten Siedlungsabschnitts liegen grundsätzlich weiterhin keine denkmalpflegerischen Erkenntnisse vor, die gegen eine Bebauung in der dargestellten Form sprechen.</p> <p>Nach Rücksprache mit Herrn Matzka vom Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Abteilung Altstadt, Welterbe, Stadtteilplanung wird eine Prüfung der Einflussnahme des Vorhabens auf die betreffende Sichtachse auf die Welterbestätte angeregt.</p> <p>Daher soll eine Sichtachsenstudie durchgeführt werden, die sicherstellt, dass eine Beeinflussung der Welterbestätte ausgeschlossen werden kann.</p>	<p>Es wurde der Anregung entsprechend durch das Landschaftsplanungs- und Architekturbüro ter Balk aus Lübeck eine Sichtachsenstudie – Stand 30.03.2021 - erstellt.</p> <p>Der Planungsraum des Bebauungsplanes liegt südlich der Lübecker Altstadt. Da die Lübecker Altstadt eine in die „Liste des Erbes der Welt“ eingetragene UNESCO-Welterbestätte ist, darf der Blick auf die Altstadtsilhouette nicht beeinträchtigt werden. Aus diesem Grund sind Vorhaben auf ihre Verträglichkeit mit dem Weltkulturerbe im Einzelnen zu untersuchen und zu bewerten. Im Rahmen der Studie sind die geplante Bebauung und die Festsetzungen im Plangebiet zu Gebäudehöhen, Dachformen, technische Aufbauten, Solaranlagen bezüglich möglicher</p>	<p>Berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	<p>Beeinträchtigungen der Sichtbeziehungen auf die Altstadtsilhouette des Welterbes „Lübecker Altstadt“ untersucht worden. Im Februar 2021 wurden an 4 Standorten die Sichtachsen auf die Silhouette des Welterbes „Lübecker Altstadt“ detailliert untersucht. Die 4 Standorte befinden sich in einem Abstand von 8,5 km, 2 km und 1 km südlich des geplanten Neubaugebietes. Der vierte Blickpunkt liegt unmittelbar am Südrand des Baugebietes. Die Ergebnisse wurden anhand von Fotos dokumentiert und in Karten sowie in einem Luftbild verzeichnet. Zusätzlich zeigen 2 Geländeschnitte im Maßstab 1 : 500 die Höhenentwicklung des Baugebietes sowie dessen unmittelbare Umgebung.</p> <p>Insgesamt ist festzustellen, dass durch die Neubebauung im Zuge der Realisierung des B-Plans 09.13.00 Bornkamp / Schärenweg bei keinem der vor Ort untersuchten und bewerteten Standorte negative Auswirkungen auf die Blickachsen zum Weltkulturerbe der Hansestadt Lübeck zu erwarten sind.</p>	
<p>Nr. 18 HL, 5.610.3 – Welterbekoordinator (Schreiben vom 18.12.2020 und 06.04.2021)</p>		
<p>18.1 <u>Beeinträchtigung Sichtachse</u></p> <p>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 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.</p>	<p>Es wurde der Anregung entsprechend durch das Landschaftsplanungs- und Architekturbüro ter Balk aus Lübeck eine Sichtachsenstudie – Stand 30.03.2021 - erstellt.</p> <p>Der Planungsraum des Bebauungsplanes liegt südlich der Lübecker Altstadt. Da die Lübecker Altstadt eine in die „Liste des Erbes der Welt“ eingetragene UNESCO-Welterbestätte ist, darf der Blick auf die Altstadtsilhouette nicht beeinträchtigt werden. Aus diesem Grund sind Vorhaben auf ihre Verträglichkeit mit dem Weltkulturerbe im Einzelnen zu untersuchen und zu bewerten. Im Rahmen der Studie sind die geplante Bebauung und die Festsetzungen im Plangebiet zu Gebäudehöhen, Dachformen, technische Aufbauten, Solaranlagen bezüglich möglicher</p>	<p>Berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Welterbestätten sind einschließlich ihrer Umgebung in ihrem außergewöhnlichen universellen Wert zu erhalten.</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Planungen zur Entwicklung eines Wohngebietes (Behördenbeteiligung § 4 Abs. 2 BauGB), auf den heutigen Freiflächen bzw. zwischengenutzten Flächen für eine Flüchtlingsunterkunft, zwischen dem Bahnhofsteil Hochschulstadtteil und der Wohnsiedlung Bornkamp, wird auf die Belange des UNESCO-Welterbes „Lübecker Altstadt“ nicht eingegangen.</p> <p>Da sich das Vorhaben in einer der bedeutendsten Sichtachsen befindet und u.a. von der vielbefahrenen Bundesstraße 207 sowie den darüber führenden Brückenbauwerken eine sehr prominente Sicht auf die Lübecker Altstadt besteht, wird eine Untersuchung dieser Sichtbeziehungen als unbedingt erforderlich angesehen. Es ist auszuschließen, dass u.a. durch die geplante Geschossigkeit und Dachaufbauten Einschränkungen entstehen. Sind Einschränkungen erkennbar, ist der Belang des UNESCO-Welterbe in die Abwägung – wie einfürend dargelegt - einzustellen. Es wird darum gebeten, die o.g. Untersuchung in Abstimmung mit dem Welterbebeauftragten der Hansestadt Lübeck sowie der Denkmalschutzbehörde abzustimmen.</p>	<p>Beeinträchtigungen der Sichtbeziehungen auf die Altstadtsilhouette des Welterbes „Lübecker Altstadt“ untersucht worden. Im Februar 2021 wurden an 4 Standorten die Sichtachsen auf die Silhouette des Welterbes „Lübecker Altstadt“ detailliert untersucht. Die 4 Standorte befinden sich in einem Abstand von 8,5 km, 2 km und 1 km südlich des geplanten Neubaugebietes. Der vierte Blickpunkt liegt unmittelbar am Südrand des Baugebietes. Die Ergebnisse wurden anhand von Fotos dokumentiert und in Karten sowie in einem Luftbild verzeichnet. Zusätzlich zeigen 2 Geländeschnitte im Maßstab 1 : 500 die Höhenentwicklung des Baugebietes sowie dessen unmittelbare Umgebung.</p> <p>Insgesamt ist festzustellen, dass durch die Neubebauung im Zuge der Realisierung des B-Plans 09.13.00 Bornkamp / Schärenweg bei keinem der vor Ort untersuchten und bewerteten Standorte negative Auswirkungen auf die Blickachsen zum Weltkulturerbe der Hansestadt Lübeck zu erwarten sind.</p>	
<p>18.2 <u>Reduzierung Gebäudehöhe auf max. OK 29,50 m</u></p> <p>Bezugnehmend auf die Blickbeziehungen westlich der Bahnlinie/ der B 207, auf dem Brückendamm bei Wulfsdorf (Standort 1), wird eine Reduzierung der max. OK von 29,50 m für Neubauten angeregt. (Annahme: Geländehöhe 15,0 m ü NHN + 13,50 m OK Dach + 1,0 m bzw. 2.0 m Dachaufbauten). Die Ausführungen und Darstellungen der Sichtachsenstudie des Büros ter Balk lassen darauf schließen, dass ein „Herauswachsen“ der Neubauten die bestehenden Blickbeziehungen zumindest „beeinflussen“ können. Der Einschätzung des Büros auf der Seite 14 der Studie kann daher nicht abschließend gefolgt werden. Das Vorhaben ist zwar offensichtlich westlich der Alt-</p>	<p>Die Stellungnahme betrifft die allgemeinen Wohngebiete WA-4, WA-5 und WA-6, die Geschosswohnungsbau mit maximal vier Geschossen planungsrechtlich ermöglichen. Für die Gebäude ist die maximale Höhe auf 13,5 m begrenzt. Das Gelände ist die genannten Wohngebiete betreffend relativ eben mit einer Geländehöhe unter 15,5 m ü. NHN. Damit wird die in der Stellungnahme angeregte Begrenzung der Höhe auf 29,5 m ü. NHN im Bebauungsplan bereits berücksichtigt. Lediglich die für Aufzugsräume und technische Aufbauten darf die Höhe bis zu maximal 2,0 m überschritten werden. Damit sind auch Dachauf-</p>	<p>Teilweise berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>stadtsilhouette verortet. Der für Spaziergänger:innen gut wahrnehmbare Blick ist aber durchaus geprägt von der landschaftlichen Einbettung. Neubauten, die diese landschaftliche Prägung (natürliche Vordergrundstrukturen) in Teilen auflösen, würden damit eine gewisse Beeinträchtigung zur Folge haben. Eine solche Situation lässt sich gut von der westlich abgerückten Bestandsbebauung ableiten, welche klar erkennbar hinter der südlichen Begrünung hervortritt.</p> <p>Eine Abwägung der Gebäudehöhen im o.g. Sinne würde sich nicht nur positiv auf die vorliegende Blickbeziehung verhalten, sondern für Bauvorhaben im räumlichen Umfeld eine positive Vorbildfunktion einnehmen.</p>	<p>bauten reguliert, die geringfügige Überschreitung nur für Aufbauten und nicht die gesamte Dachfläche ist städtebaulich erforderlich und ist kaum wahrnehmbar.</p>	
<p>18.3 <u>Ausschluss zusätzliche Aufbauten in WA5 und WA6</u> Zusätzliche Aufbauten jeder Art sollten in den Baugebieten WA5 und WA6 ausgeschlossen werden.</p>	<p>Ein Ausschluss von zusätzlichen Aufbauten jeder Art würde beispielsweise einer Nutzung von Strahlungsenergie (Solaranlagen) entgegenstehen und schließt sich daher aus. Aus Gründen des Klimaschutzes sollen Solaranlagen auf den Gebäuden in den genannten Wohngebieten möglich sein. Die Regelungen der Dachaufbauten durch die Festsetzungen 4.5 erlauben für Solaranlagen eine Überschreitung von 1,5 m und damit maximal die Geländehöhe liegt unter 15,5 m 1,0 m über der angeregten Höhe.</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>
<p>18.4 <u>Festsetzung Farbgebung südliche Fassaden WA5 und WA6</u> Allgemein ist zu empfehlen, dass die Gestaltung der südlichen Gebäudefassaden in den vorgenannten Baugebieten mit einer gedeckten Farbgebung auszuführen ist; um einen wahrnehmbaren Kontrast zur südlich vorgelagerten Begrünung zu vermeiden.</p>	<p>Zur Berücksichtigung der Anregung wird eine textliche Festsetzung ergänzt, die auf eine gedeckte Farbgebung innerhalb der Wohngebiete WA 5 und WA 6 abzielt.</p>	<p>Berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
Nr. 19 HL, 5.660 – Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 18.12.2020)		
<p>19.1 <u>Begriff Straßenbegleitgrün verwenden</u> In der Planzeichnung steht in der Legende, in der Begründung unter Punkt 5.1. und unter Punkt 5.3.5 Straßenbegleitgrün der Begriff „Verkehrsgrün“. Der Fachbegriff und im Bereich Stadtgrün und Verkehr gebräuchliche Begriff dafür ist „Straßenbegleitgrün“. Bitte diesen Begriff verwenden.</p>	<p>Der Anregung entsprechend der Begriff Straßenbegleitgrün in den Bebauungsplan aufgenommen.</p>	<p>Berücksichtigen</p>
<p>19.2 <u>Heimische oder klimaangepasste Gehölze</u> Teil B – Text 10.1-10.6, 11.6 und 10.7 In diesen Punkten steht immer wieder die Formulierung: „standortgerechte und heimische Gehölze“ o. ä. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Formulierung: „standortgerechte und klimaangepasste Gehölze“, und dass die Pflanzlisten in 10.7 hinsichtlich der Klimaverträglichkeit angepasst wird.</p>	<p>Für die Festsetzungen 10.1 bis 10.6 wird weiterhin die Formulierung „standortgerecht und heimische Gehölze“ verwendet. Für diese Standorte sollen heimische Gehölzarten aus der Pflanzliste verwendet werden. Für die Festsetzung 11.6 zur Pflanzung von Straßenbäumen wird die Formulierung geändert in: „standortgerechte und klimaangepasste (möglichst heimische) Laubbäume. Dafür werden weitere Baumarten (Alnus spaethii und Prunus padus ‚Tiefurt‘) in die Pflanzliste aufgenommen.</p>	<p>Teilweise berücksichtigen</p>
<p>19.3 <u>Wege und Terrassen</u> In der Begründung unter 5.2.4 steht „Zur Integration von Tiefgaragenteilen außerhalb von Gebäuden in die gärtnerisch gestalteten Flächen sind diese mit einer mindestens 40 cm hohen vegetationsfähigen Überdeckung zu versehen und zu begrünen. Die Mindestüberdeckung darf nur für die Anlage von Wegen und Terrassen unterschritten werden.“ Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt die Ergänzung: „Wege und Terrassen dürfen maximal 25% der gesamten Fläche bedecken.“</p>	<p>Die angeregte Ergänzung bezüglich der gärtnerischen Nutzung wird in die textliche Festsetzung 7.6 aufgenommen und in der Begründung beschrieben.</p>	<p>Berücksichtigen</p>
<p>19.4 <u>Baumscheiben</u></p>		

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>In der Begründung unter 5.3.2 steht „Die Parkplatzflächen sollen mit Baumscheiben zur Fahrbahn hin abgegrenzt werden. [...] Die Parkflächen und die Mulden ohne unterirdische Rigolen sollen mit Baumscheiben kombiniert werden.“ (Schnitt E-E und D-D). Gemäß der Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen muss der offene Bereich dieser Baumscheiben für kleinkronige Bäume mindestens 8 qm betragen (gemessen innerhalb der Rückenstützen). Dies erfordert erfahrungsgemäß eine im B-Plan mindestens ausgewiesene Breite von 2,50 m.</p>	<p>Um insgesamt nur ein unbedingt nötiges Maß an Flächen innerhalb des Plangebietes für Verkehrsflächen zu versiegeln, sollen die Längsparkplätze eine Breite von 2,25 nicht überschreiten. Die Baumscheibe kann entsprechend breiter angelegt werden, so dass das Flächenbedürfnis von min. 8 qm für die Baumscheibe erreicht werden kann. Die Anregung wird in Bezug auf die Fläche insgesamt berücksichtigt, die geforderte Breite wird jedoch unterschritten.</p>	<p>Teilweise berücksichtigen</p>
<p>19.5 <u>Breite Geh- und Radweg</u> In der Begründung unter 5.3.6 Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer -Zentrale Wegeverbindung in der privaten Grünfläche- ist keine Breite des Weges und unter 5.7.1 Private Grünflächen eine Breite von „1,50 m“ angeführt. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert für einen Geh- und Radweg eine Breite von mindestens 2,50 m.</p>	<p>Der Anregung entsprechend wird die Breite des geplanten Geh- und Radweges, der die Grünfläche in Nord-Südrichtung durchzieht, auf 2,5 m festgesetzt. Für die Gehwege von Westen nach Osten ist die Breite von 1,50 m ausreichend bemessen. Die Begründung wird dementsprechend angepasst.</p>	<p>Berücksichtigen</p>
<p>19.6 <u>Planung und Umsetzung Spiel- und Bolzplatz</u> In der Begründung unter 5.7.2 Öffentliche Grünflächen - Spiel- und Bolzplatz steht: „Die Ausgestaltung des Spiel- und Bolzplatzes ist noch offen und kann durch den Bereich Stadtgrün und Verkehr unter Beteiligung der Kinder- und Jugendlichen im Stadtteil erfolgen. Die Umsetzung kann auch als Element der Erschließungsplanung mit inhaltlichen Maßgaben im Rahmen eines Geschäftsbesorgungsvertrages der „Kordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck GmbH“ (KWL) übertragen werden.“ Und unter 6.2.1 Soziale Infrastruktur – Spielplatzbedarf steht: „Die Ausgestaltung des Spiel- und Bolzplatzes wird vom Bereich Stadtgrün und Verkehr geplant und ausgeführt.“ Der Bereich Stadtgrün und Verkehr wird die Ausgestaltung bestimmen. Die Erschließungsplanung soll der KWL übertragen werden.</p>	<p>Die Umsetzung des Bolzplatzes ist nicht Bestandteil der Festsetzungen des Bebauungsplanes. In der Begründung zum Bebauungsplan werden lediglich die Aussicht der weitergehenden Planung beschrieben. Da sich diese Beschreibung in den beiden genannten Kapiteln unterscheiden, wird die Begründung wie folgt angepasst. Bezüglich der Realisierung des Spiel- und Bolzplatzes ist es angedacht, dass der Bereich Stadtgrün und Verkehr die Ausgestaltung des Spiel- und Bolzplatzes festlegt und die KWL die Ausführung im Rahmen der Erschließungsplanung übernimmt.</p>	<p>Klarstellung</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>19.7 <u>Finanzielle Auswirkungen</u></p> <p>In der Begründung unter Pkt. 8. Finanzielle Auswirkungen - b) Mittelbare Kosten und Einnahmen steht: „Für die künftige Unterhaltung der öffentlichen Grün- und Verkehrsflächen gemäß Flächenbilanz benötigt der Bereich Stadtgrün und Verkehr zusätzliche Vollarbeitszeitkräfte bzw. ein entsprechendes Haushaltsbudget zur Vergabe der Leistungen.“</p> <p>Für die in 5.1 ‚Flächenbilanz‘ aufgeführten, öffentlichen Flächen werden 0,33 VZÄ zur Pflege bzw. ein entsprechendes Haushaltsbudget zur Vergabe der Leistungen benötigt. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, diese Konkretisierung einzufügen.</p>	<p>Eine Kosten-Auflistung im angeregten Detaillierungsgrad ist nicht Bebauungsplan relevant, die Begründung zum Bebauungsplan ist auch nicht haushaltstechnisch bindend. Auch die Folgekosten z.B. für Kita, Schule, Ver- und Entsorgung, ÖPNV werden nicht weiter differenziert. Die Beschreibung in der Begründung, dass durch die Planung unmittelbar Folgekosten zur Schaffung und Pflege der technischen, sozialen und kulturellen Infrastruktur entstehen, ist ausreichend. Die Haushaltsplanung für die von Folgekosten betroffenen Bereiche ist dann von den jeweiligen Kostenträgern anzupassen.</p>	<p>Klarstellen</p>
<p>19.8 <u>Senkrechtparkplätze</u></p> <p>Der Planentwurf sieht im Einmündungsbereich „Bornkamp / Schärenweg“ nunmehr Senkrechtparkplätze in unmittelbarer Nähe zur Einmündung vor.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr hält diese Anordnung der dortigen Parkplätze aufgrund der Lage und Kurvigkeit des Straßenverlaufs für problematisch, weil ein- und ausparkende Fahrzeuge in Zusammenhang mit Fahrzeugen, die vom Bornkamp abbiegen oder aus dem hinteren Bereich der Planstraße A kommen, diese Fahrzeuge erst sehr spät sehen. Der Begegnungsfall im Einmündungsbereich zusammen mit ein-/ausparkenden Fahrzeugen kann zu zusätzlichen Problemen führen.</p>	<p>Ursprünglich sollten hier Parktaschen angeordnet werden. Aufgrund des Regenwasserkonzeptes muss das Oberflächenwasser der Straßenverkehrsfläche vollständig im Plangebiet bewirtschaftet und Raum für Versickerungsmulden geschaffen werden. Aus diesem Grund wurden die Parkplätze als Senkrechtparkplätze geplant.</p> <p>Nach Rücksprache mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr können auf der gleichen Fläche Schrägparkplätze angeordnet werden und so die geschilderten möglichen Gefährdungen beim Ein- und Ausparken entschärft werden. Im Rahmen der Ausführungsplanes wird die Anordnung der Parkplätze mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr abgestimmt.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>19.9 <u>Knotenpunkte</u></p> <p>Aus der Begründung geht nicht hervor, auf welcher Grundlage eine Berechnung der Qualitätsstufen der Knotenpunkte vorgenommen wurde.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert für folgende Knotenpunkte eine Leistungsfähigkeitsberechnung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bornkamp/Schärenweg - Maria-Mitchell-Str./Lise-Meitner-Weg 	<p>Die Planung der Verkehrsflächen basiert bezogen auf die Berücksichtigung des Verkehrsflusses auf einem Vermerk zur Leistungsfähigkeit der Verkehrs-Knotenpunkte im Bereich Bornkamp / Hochschulstadtteil vom Team Straßenentwurf des Bereiches Stadtgrün und Verkehr. Die Berechnung der Qualitätsstufen erfolgte auf Grundlage von Verkehrserhebungen des Bereichs Stadtgrün und Verkehr.</p>	<p>Berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<ul style="list-style-type: none"> - Paul-Ehrlich-Straße/Lise-Meitner-Weg (LSA, HL) - B207/Paul-Ehrlich-Straße (LSA, LBV-SH) - Maria-Goeppert-/Alexander-Fleming-Straße - B207/Maria-Goeppert-Straße (LSA, LBV-SH) <p>Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ist aus unserer Sicht auch zu untersuchen, ob die Alexander-Fleming-Straße und Maria-Goeppert-Straße entsprechend leistungsfähig sind, da bei einem Rückstau in der Paul-Ehrlich-Straße in der Spitzenstunde morgens davon auszugehen ist, dass diese Verbindung als Ausweichstrecke genutzt wird.</p>	<p>Zusätzlich zu den vorliegenden Verkehrszahlen wurden Zählungen an der La-Rochelle-Brücke und am Knotenpunkt Paul-Ehrlich-Straße/ Alexander-Fleming-Straße durchgeführt sowie die zusätzlichen Verkehre aus dem betreuten Wohnen an der Maria-Mitchell-Straße und der geplanten Wohnbebauung Bornkamp mit einbezogen. Die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte wurde somit ausreichend untersucht. Relevante verkehrliche Konflikte sind durch die geplante Bebauung nicht zu erwarten.</p>	
<p><u>19.10 Wendeanlage</u></p> <p>Es ist nicht auszuschließen, dass Fahrzeuge den Schärenweg neu und die Planstraße A bis ans Ende (westliche Parkplatzfläche) fahren und wenden müssen. Es ist dem Planentwurf nicht zu entnehmen, dass dafür ausreichend Flächen zur Verfügung stehen.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass in den Verkehrsflächen entsprechender Platz eingeräumt wird und das Thema auch textlich in der Begründung aufgeführt wird.</p> <p>Darüber hinaus ist nicht zu erkennen, wie ein Fahrzeug gewendet werden soll, wenn ein entsprechender Parkplatz am Bahnhofpunkt nicht zur Verfügung steht.</p>	<p>Die Ausdehnung der festgesetzten Verkehrsfläche lässt eine Wendeanlage für Pkw entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen zu. Zur Klarstellung wurde am östlichen Ende der Planstraße „A“ die angedachte Lage in die Planzeichnung übernommen (Darstellung ohne Normcharakter). Die Wendeanlage wird in der Begründung ergänzt.</p>	<p>Berücksichtigen</p>
<p><u>19.11 Verkehrsflächen Eckbereich Schärenweg neu und Einbahnstraße</u></p> <p>Die Darstellung der Verkehrsflächen im Eckbereich des Schärenwegs neu / Beginn Einbahnstraße ist unklar. Wo endet z.B. die Mulde genau? Die dargestellte Verkehrsfläche im Einbahnstraßenbereich deckt sich zudem nicht mit der schematischen Darstellung des Querschnitts C-C (die Breite von 11,0 m ist im Lageplan nicht wiederzufinden).</p>	<p>Im Bebauungsplan werden die Flächen für den Straßenverkehr festgesetzt, die Aufteilung der Verkehrsflächen für die einzelnen Nutzungen wird abgestimmt und die Differenzierung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung. Der Bebauungsplan enthält Angaben ohne Normcharakter wie schematische Straßenquerschnitte, die zur Erläuterung der Planung dienen. Der genannte Querschnitt C-C umfasst einen Teil der angrenzenden Grünfläche, was tatsächlich schlecht ablesbar ist. Die Darstellung des</p>	<p>Klarstellen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet um konkretere Darstellungen, damit überprüfbar ist, ob die Elemente der öffentlichen Verkehrsfläche (Straße, Mulde usw.) tatsächlich in der dargestellten Fläche untergebracht werden können.</p>	<p>Querschnitts wird entsprechend angepasst. Die genaue Lage und Ausformung der Versickerungsmulde hingegen erfolgt dann in der Ausführungsplanung. Da die Breite der Verkehrsfläche hier erweitert wird, kann davon ausgegangen werden, dass eine differenziertere Flächenaufteilung zur Beurteilung nicht erforderlich ist.</p>	
<p><u>19.12 Straßenquerschnitte</u></p> <p>Die Straßenquerschnittsbreiten B-B, D-D und E-E erscheinen für die gewünschte Nutzung zu gering. Eine mögliche Aufenthaltsqualität wird von hier aus kritisch betrachtet. Weiterhin stellen verbleibende Fahrspurbreiten von 3,50 m ggf. keine ausreichende Breite für Feuerwehreinsatzfahrzeuge dar. Längsparkplätze sollten eine Breite von 2,50 m aufweisen. Die Parkbuchten liegen z.T. unmittelbar hinter einer Kurve. Aufgrund der überwiegend einspurigen Verkehrsführung ist der Gegenverkehr erst spät zu sehen und Begegnungsfälle können damit problematisch werden, zumal es sich bei der Planstraße A wahrscheinlich um die hauptsächlich genutzte Straße zur Erreichung des Bahnhofstempelpunkts handeln wird.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet um Überplanung der Querschnittsbreiten unter Einbeziehung der Straßenverkehrsbehörde und des hiesigen Bereichs.</p> <p>Die Breite der Stellplätze (s. S. 22/23 der Begründung) ist größtenteils mit 2,25 m angegeben. Da aber davon auszugehen ist, dass hier auch SUV, Wohnmobile und Sprinter abgestellt werden, sollte hier die Regelbreite von 2,50 m eingehalten werden.</p>	<p>Die Straßenquerschnitte wurden im Rahmen der Erstellung des Bebauungsplanentwurfes entwickelt und stadintern abgestimmt. Ziel ist die Planung einer funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur die allen Teilnehmern berücksichtigt und den sparsamen Umgang mit Grund und Boden gerecht wird. Der Verkehrsentwurf basiert auf den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 – empfohlene Querschnitte für die typische Entwurfssituation „Wohnweg“. Danach sind die Querschnitte ausreichend bemessen.</p> <p>Zu den Verkehrsflächen-Bereichen im Einzelnen:</p> <p>Der Querschnitt B-B zeigt die Aufteilung des Verkehrsberuhigten Bereich – Mischverkehrsfläche mit wechselseitigen Parken. Hier ist eine gesamt Breite von 7,0 m angedacht, die zusätzliche Randstreifen berücksichtigt. Die Aufenthaltsqualität wird durch die homogene Gestaltung der Straßenverkehrsfläche sowie durch alternierenden Parkstände und Baumstandorte erreicht.</p> <p>Straßenquerschnitte D-D und E-E: Die durchgehende Breite der Fahrbahn beträgt 3,5 m, allerdings wird die Straße alternierend um die Breite der Parkplätze bzw. des Parkbaumstreifens vergrößert, so dass eine Begegnung von zwei Fahrzeugen außerhalb der Parkstände möglich ist. Hierdurch wird die Durchfahrtsgeschwindigkeit deutlich reduziert.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	<p>Die Erreichbarkeit der geplanten Gebäude für die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr ist bei einer Fahrbahnbreite von 3,5 m gegeben, als Bewegungs- bzw. Aufstellflächen können die Bereiche Zwischen den Parkständen genutzt werden.</p> <p>Die Abstände zwischen den Parkplätzen und den Kurven werden in der Ausführungsplanung differenziert betrachtet.</p> <p>Nach RAS 06 muss das Mindestmaß der Parkplätze in Längsaufstellung 2,0 m betragen, Hierbei ist allerdings ein Sicherheitsstreifen von 0,5 m gegen Gehwege einzuhalten. Daher wurde das Maß auf 2,25 m erhöht, die verbleibenden 0,25 m zum Öffnen der Türen überstreicht den Gehweg, der mit 2,5 m Breite dafür ausreichend bemessen wurde. Die Anordnung der parallel zur Fahrbahn liegenden Parkplätze erfolgt nur einseitig auf der Seite des Gehweges. Auch unter Berücksichtigung von Erschließungsverkehren zum Bahnhofpunkt wird erreichen die Nutzungsfrequenzen keine Werte oberhalb denen für „Wohnwege“.</p>	
<p>19.13 <u>Kontaktaufnahme mit Sachgebiet Verkehrsflächenbeleuchtung</u></p> <p>Es wird an dieser Stelle bereits vorsorglich darauf hingewiesen, dass vor Erstellung einer Entwurfsplanung Kontakt mit dem hiesigen Sachgebiet Verkehrsflächenbeleuchtung aufzunehmen ist, um Leuchtentyp, Erläuterungen zum Leerrohrsystem und etwaige Platzbedarfe abzustimmen.</p>	<p>Der Hinweis betrifft die Ausführungsplanung und wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>
<p>19.14 <u>Mulde als Verkehrsfläche darstellen</u></p> <p>Dem Querschnitt A-A ist zu entnehmen, dass die Mulde, die ausschließlich der Aufnahme des Straßenoberflächenwassers dient, nicht als Verkehrsfläche festgesetzt ist.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Festsetzung als Verkehrsfläche, so wie es auch bei den übrigen Straßen erfolgt ist.</p>	<p>Wie in der Begründung unter 5.3.5 beschrieben werden für eine bessere Lesbarkeit des Bebauungsplanes die größeren straßenbegleitenden, begrüntem und zu begründenden Flächen von der Straßenverkehrsfläche differenziert als Straßenbegleitgrün festgesetzt. Die hier geplante breite Muldenfläche und Heckenpflanzung westlich der Parkplätze an der Einfahrt in den Schä-</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	<p>renweg soll weiterhin grün dargestellt werden, da hier die geplante grüne Gestaltung zu den direkt angrenzenden Grundstücken deutlich werden soll. Da die Aufteilung der Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung im Bereich der Einbahnstraße (Querschnitt C-C) nicht eindeutig ist (siehe 19.11) wird auch hier die Mulde als Straßenbegleitgrün und Anlage zur Regenwasserrückhaltung bzw. –versickerung dargestellt. Die Muldenflächen in der Planstraße „A“ werden nicht extra dargestellt, damit hier in der Ausführungsplanung Spielraum für die Aufteilung des Straßenraums bleibt.</p>	
<p><u>19.15 Stellplatzsatzung, Stellplatzschlüssel</u></p> <p>In der Begründung wird hinsichtlich der Stellplatzschlüssel auf den Entwurf der Stellplatzsatzung verwiesen. Eine Untersuchung, wie viele Parkplätze durch die Frequentierung des Bahnhaltendes erforderlich werden, liegt u.E. nicht vor. Gemäß Begründung sollen zwei öffentliche Stellplatzanlagen für Fahrräder entstehen.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr macht deutlich, dass der Entwurf der Stellplatzsatzung bisher weder mit dem hiesigen Bereich als Straßenbaulastträger, noch mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt worden ist. Eine Zustimmung zu den daraus abgeleiteten Stellplatzschlüsseln liegt nicht vor.</p> <p>Die Anzahl der erforderlichen Parkplätze am Bahnhofpunkt ist nachzuweisen.</p> <p>Die zweite Stellplatzanlage (neben der überdachten im Parkplatzbereich) kann dem Plan nicht entnommen werden; es wird um entsprechende Darstellung gebeten, weil ohne die jetzt schon erfolgende Darstellung erfahrungsgemäß später die Verkehrsflächen für eine entsprechende Unterbringung nicht mehr verfügbar sind. Weiterhin behält unsere Eingabe aus der Beteiligung nach § 4(1) zu diesem Sachverhalt seine Gültigkeit (siehe auch Abwägungstabelle Pkt. 22.1).</p>	<p>Der Entwurf der Stellplatzsatzung entspricht den aktuellen Anforderungen bezüglich des Nachweises der notwendigen Stellplätze im Rahmen der Bauantragsstellung. Er dient dem Bereich Stadtplanung und Bauordnung, der auch für die konzeptionelle Verkehrsplanung zuständig ist als Richtlinie. Die Abstimmung des Entwurfes der Stellplatzsatzung ist nicht Bestandteil der vorliegenden Bebauungsplanung.</p> <p>Die notwendige Anzahl der Parkplätze für den Bahnhofpunkt wurden bei der Realisierung der Erschließung des Bahnhofpunktes festgelegt und durch die vorliegende Planung nicht verändert. Es wird keine Notwendigkeit gesehen hier Änderungen bzw. zusätzliche Flächen auszuweisen. Während mehreren Begehungen vor Ort wurde festgestellt, dass die Kapazität der Parkplätze derzeit bei weiten nicht ausgenutzt werden. Sollten nach Realisierung der Planung diese Parkplätze mit Dauerparkern aus dem Wohngebiet belegt sein, wäre dies beispielsweise über eine Einschränkung der Parkzeit oder Bewirtschaftung auf den Parkplätzen für den Bahnhofpunkt zu regeln.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Punkt 22.1 aus der Beteiligung gemäß § 4 (1): 22.1 <u>Fahrradstellplätze Bahnhofpunkt</u> In der Begründung steht unter 2.1 "Fuß- und Radverkehr" (S. 7): „Von hier verläuft der Weg weiter nach Norden und mittels einer Rampe zum Bahnsteig. Vor der Rampe sind Fahrradstellplätze angeordnet. An der Wendeanlage im Nordosten wurden überdachte Fahrradständer errichtet. Eine Zugangsrampe führt vom straßenbegleitenden Fußweg hinunter zum Bahnhofpunkt.“</p> <p>➤ In der Erfahrung vom Bereich Stadtgrün und Verkehr sind beide Flächen für Fahrradstellplätze zu klein dimensioniert. Wir fordern, mindestens das 3 – 4fache an Fläche dafür vorzusehen.</p>	<p>Abwägung aus der Beteiligung gemäß § 4 (1) Bau GB: Die heutige Ausführung entspricht der Planung des Bereichs Stadtgrün und Verkehr zur seinerzeitigen Erschließung des Bahnhofpunktes (2014).</p> <p>Im Bebauungsplan werden die Straßenverkehrs- und Wegeflächen festgesetzt. Die Anlage von weiteren Fahrradständern innerhalb der Straßenverkehrsflächen ist, z.B. auf den Flächen des nicht mehr benötigten Wendehammers westlich der überdachten Fahrradstellplätze im Nordosten des Baugebiets, möglich. Um diese Planung im Bebauungsplan festzulegen, wird der Bereich als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Planung und Ausführung liegen in der Zuständigkeit des Bereiches Stadtgrün und Verkehr und können im Zuge der Erschließung des Plangebietes umgesetzt werden.</p>	<p>Teilweise berücksichtigen</p>
<p>19.16 <u>Zuwegung zum Bahnhofpunkt zwischen WA 4 und WA 5</u> Der von der Planstraße A abzweigende „G+R mit FR“ ist in der Form nicht zulässig. (Verbindung zwischen der Planstraße und dem Fuß- und Radweg zum Bahnhofpunkt) Ein G+R dürfte erst hinter den Zufahrten zu den Stellplatzanlagen beginnen. Damit könnte/müsste der Stich als Privatstraße (mit Gehrecht –und Radfahrer frei- für die Allgemeinheit) konzipiert werden.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet um Überplanung dieses Straßenabschnitts und ggf. um Ergänzung eines schematischen Querschnitts.</p> <p>Die Wegeverbindung zum Bahnhofpunkt (s. S. 26 der Begründung) zwischen den Teilgebieten WA 4 und WA 5 ist bei einer Nutzung als Zufahrt zu den angrenzenden Stellplatzanlagen als Straße mit zumindest einseitigem Gehweg auszugestalten. Aus den Plänen ist nicht ersichtlich wie das weitere Befahren mit PKW der daran anschließenden Wegeverbindungen verhindert werden soll.</p>	<p>Eine der Hauptfunktionen der Wegeverbindung ist die Zufahrt zu den privaten Stellplatzflächen aufgrund dessen wird der Weg der Anregung entsprechend als Privatstraße mit einem Geh- und Fahrrecht für Radfahrer für die Allgemeinheit festgesetzt. Die Nutzung für die Allgemeinheit ist im Rahmen der Grundstücksveräußerung ebenfalls privatrechtlich durch eine Sicherung im Grundbuch nachzuvollziehen.</p> <p>Da die Wegeverbindung als Privatstraße mit einem Gehrecht sowie Fahrrecht für Radverkehr zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt wird, ist die Ausführung mit einem separaten Gehweg als privatrechtliche Regelung im Rahmen des Grundstückskaufvertrages zu bestimmen. Ebenso wie die Anordnung von Pollern zur Verhinderung des weiteren Befahrens des anschließenden Weges mit PKW.</p>	<p>Berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>19.17 <u>Privatweg</u></p> <p>Die bisher als Privatweg angedachte Wegeverbindung durch die mittige private Grünfläche soll gemäß Planentwurf nunmehr öffentlich werden.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert eine Mindestbreite von 2,50 m, wenn der Weg öffentlich werden soll. Anderenfalls ist die Überlegung anzustellen, ob ein Gehrecht für die Allgemeinheit ggf. ausreicht.</p>	<p>Die Anregung wurde im Prinzip bereits unter Punkt 19.5 behandelt. Sie wird dadurch berücksichtigt, dass die Breite des geplanten Geh- und Radweges, der die Grünfläche in Nord-Südrichtung durchzieht, auf 2,5 m festgesetzt wird.</p>	<p>Berücksichtigen</p>
<p>19.18 <u>Bereich Einbahnstraße</u></p> <p>Der Bereich, in dem die Einbahnstraße auf den Parkplatz trifft und gleichzeitig ein Geh- und Radweg beginnt, erscheint –gerade im Hinblick auf ggf. wendende Fahrzeuge (wie unter „j“ bereits erwähnt) - hinsichtlich der tatsächlichen Ausgestaltung / Abgrenzung noch unausgereift.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet um Überplanung und Konkretisierung dieses Bereichs. Ggf. ist über eine Platzgestaltung mit Wendemöglichkeit nachzudenken?</p>	<p>Diese Anregung wurde im Prinzip bereits unter Punkt 19.10 behandelt. Die Ausdehnung der festgesetzten Verkehrsfläche lässt eine Wendeanlage für Pkw entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen zu. Zur Klarstellung wird am östlichen Ende der Planstraße „A“ die angedachte Lage in die Planzeichnung übernommen (Darstellung ohne Normcharakter). Die Wendeanlage wird in der Begründung ergänzt.</p> <p>Die differenzierte Gestaltung der Erschließungsanlage erfolgt im Rahmen der Realisierung des planungsrechtlich</p>	<p>Berücksichtigen</p>
<p>19.19 <u>Anzahl der Stellplätze</u></p> <p>Der Entwurf der Stellplatzsatzung ist nicht mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt, so dass die hier genannten Stellplatzschlüssel nicht als verbindlich angenommen werden können (s. S. 23/24 der Begründung):</p> <p>Für die zukünftigen Bewohner:innen sind Einkaufsmöglichkeiten fußläufig eher schlecht zu erreichen. Die Anbindung an den ÖPNV ist ebenfalls eher als schlecht einzustufen, da hier sowohl der Bus als auch die Bahn lediglich im Stundentakt verkehren. Es ist also davon auszugehen, dass die Mehrzahl der zukünftigen Bewohner:innen zumindest zum Einkaufen einen PKW nutzen werden. Auch werden bereits heute die Kinder aus dem</p>	<p>Es wurde bereits unter Punkt 19.15 eine Anregung zur Anzahl der Stellplätze behandelt.</p> <p>Der Entwurf der Stellplatzsatzung entspricht den aktuellen Anforderungen bezüglich des Nachweises der notwendigen Stellplätze im Rahmen der Bauantragsstellung. Er dient dem Bereich Stadtplanung und Bauordnung, der auch für die konzeptionelle Verkehrsplanung zuständig ist als Richtlinie. Die Abstimmung des Entwurfes der Stellplatzsatzung ist nicht Bestandteil der vorliegenden Bebauungsplanung.</p> <p>Die notwendige Anzahl der Parkplätze für den Bahnhofpunkt wurden bei der Realisierung der Erschließung des Bahnhofpunktes festgelegt und durch die vorliegende Planung nicht verändert. Es wird keine Notwendigkeit gesehen hier Änderungen</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Bornkamp mit dem PKW zur Kita in der Paul-Ehrlich-Straße gebracht. Vor diesem Hintergrund halten wir einen Stellplatzschlüssel von 1,5 für die Mehrfamilienhäuser und 1 für das Studentenwohnheim für angemessen. Der Wegfall der Tief-Garage ist aus unserer Sicht nicht zu vertreten.</p> <p>Für die Besucher:innen ist darüber hinaus pro Wohneinheit 1 PKW-Stellplatz vorzusehen.</p>	<p>bzw. zusätzliche Flächen auszuweisen. Während mehreren Begehungen vor Ort wurde festgestellt, dass die Kapazität der Parkplätze derzeit bei weiten nicht ausgenutzt werden. Sollten nach Realisierung der Planung diese Parkplätze mit Dauerparkern aus dem Wohngebiet belegt sein, wäre dies beispielsweise über eine Einschränkung der Parkzeit oder Bewirtschaftung auf den Parkplätzen für den Bahnhofpunkt zu regeln.</p> <p>Einkaufsmöglichkeiten sind im Stadtteilzentrum St. Jürgen – Hochschulstadtteil / Campus Center fußläufig und mit dem Fahrrad in einer Entfernung von weniger als 500 m zum Campus-Center gut zu erreichen.</p> <p>Auch die Anbindung an den ÖPNV ist mit der Haltestelle „Schärenweg“ der Linie 2 und der Haltestelle „Alexander-Fleming-Straße“ der Linie 1, in ca. 240 m bzw. 370 m Luftlinie von der geplanten Siedlung Entfernung, als gut zu bewerten. Die Linie 2 fährt stündlich, die Linie 1 in einem Halbstundentakt und werktags von 12 Uhr bis 17.30 Uhr in einem viertelstündigen Takt.</p> <p>Über den Bahnhofpunkt „Hochschulstadtteil“ der Bahnlinie Lübeck-Lüneburg besteht auch eine Anbindung zum Hauptbahnhof Lübeck und damit stündlich sowohl schnell in Richtung Innenstadt, als auch an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn. Des Weiteren soll das vorhandene Carsharing-Angebot im Schärenweg im Plangebiet weitergeführt, wenn nicht sogar erweitert werden. Aus diesen Gründen wird an den aufgeführten Anzahlen an Stellplätzen festgehalten.</p> <p>Da der Bau einer Tiefgarage mit den begrenzten Fördermitteln für geförderten Wohnungsbau nicht zu realisieren ist, wurde auf die Festsetzung einer Tiefgarage verzichtet. Da durch den Schutzstreifen im Verlauf der Wassertransportleitung die Bebaubarkeit in diesem Bereich eingeschränkt ist, können in diesem Bereich die notwendigen Parkplatzflächen untergebracht werden.</p>	

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	<p>Da nicht davon auszugehen ist, dass alle Wohneinheiten gleichzeitig Besuch, der mit dem Auto anreist, bekommen, wird weiterhin von einem Schlüssel von 0,125 Parkplätzen pro Wohneinheit und 0,04 pro Studentenwohnheimplatz für Besucher im öffentlichen Straßenraum ausgegangen. Diese mindestens vorzuhaltenden 21 Parkplätze können im Straßenentwurf erfüllt werden.</p>	
<p>19.20 <u>Fahrradabstellplätze</u> Für das Studentenwohnheim sollten 0,5 Fahrradabstellplätze (s. S. 24 der Begründung) je Bewohner:in für die Besucher:innen vorgesehen werden.</p>	<p>Ein Schlüssel von 0,2 Fahrradabstellplätzen je Bewohner:in für die Besucher:innen wird als ausreichend angesehen. Es kann davon ausgegangen werden, dass zu den Zeiten an denen mit der Großzahl an Besucher:innen gerechnet werden kann, auch Fahrradstellplätze, die den Bewohnern direkt zugeordnet werden, für Besucher:innen zur Verfügung stellen.</p>	<p>Nicht Berücksichtigen</p>
<p>19.21 <u>Tempo-30-Zone</u> Der B-Plan setzt in der Begründung eine Tempo-30-Zone (s. S. 22 der Begründung) fest. Die Entscheidung hierüber liegt aber im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde, so dass diese Festlegung herauszunehmen ist.</p>	<p>In der Begründung zum Bebauungsplan werden keine Festsetzungen getroffen, sondern die städtebauliche Motivation der im Bebauungsplan enthaltenen Festsetzungen der textlichen Festsetzungen und der Planzeichnung erläutert. Daneben werden die städtebaulich gewünschten Ziele für das Plangebiet beschrieben, was auch die verkehrliche Entwicklung beinhaltet. Nach bisherigen Absprachen mit der Verkehrsbehörde gibt es hier keine Bestrebungen sich für ein anderes Tempo zu entscheiden. Der letztendlichen Anordnung durch die zuständige Behörde wird durch die Beschreibung in der Begründung nicht vorgegriffen.</p>	<p>Klar stellen</p>
<p>19.22 <u>Bauliche Ausführung Geh- und Radweg im Grünzug</u> Die bauliche Ausführung des an dem durch den Grünzug verlaufenden Geh- und Radweg im Norden beginnenden Gehwegs (s. S. 25/26 der Begründung) ist nicht zu erkennen. Hier ist durch die bauliche Ausgestaltung sicherzustellen, dass dieser klar als</p>	<p>Der Geh- und Radweg im Grünzug soll in einer Breite von 2,5 m in wassergebundener Bauweise erstellt werden (siehe auch 19.5). Die bauliche Ausgestaltung ist nicht Bestandteil der Bau-</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
<p>Gehweg zu erkennen ist. Eine Klarstellung durch Verkehrszeichen ist unbedingt zu vermeiden.</p>	<p>leitplanung sondern erfolgt im Rahmen der Erschließungsplanung, die grundsätzlich mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr abzustimmen ist.</p>	
<p><u>19.23 Wegfall Stellplätze</u> Es ist zu klären wie der mögliche Wegfall der Stellplätze am Fahrbahnrand (s. S. 45 der Begründung) der Maria-Mitchell-Straße kompensiert werden soll.</p>	<p>Ein möglicher Wegfall der Parkplätze im Bereich der Maria-Mitchell-Straße wäre unabhängig vom Bebauungsplanverfahren zu entscheiden. Die Analyse zum Verkehrsaufkommen hat gezeigt, dass die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf den Verkehrsfluss zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen führen. Lediglich in der morgendlichen Spitzenstunde kann es zu Rückstau auf der Fahrbeziehung Maria-Mitchell-Straße in den Lise-Meitner-Weg kommen.</p> <p>Da die Anlieger die Befürchtung geäußert haben, dass die negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss größer sein könnten als prognostiziert und es zu Gefährdungen kommen könnte, wäre die Einschränkung des Parkens eine mögliche Maßnahme, die allerdings im Ermessen der für den Verkehr zuständigen Behörde liegt. Inwieweit Kompensationsmaßnahmen erforderlich wären und wie die aussehen könnten, wäre dann in dem Zusammenhang zu klären.</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>
<p><u>19.24 Übergänge an Enden Fuß- und Radwegverbindungen</u> Im städtebaulichen Entwurf sind an den jeweiligen Enden der im Baugebiet verlaufenden Fuß- und Radwegverbindungen Zick-Zack-Linien dargestellt. Hier wird bereits jetzt darauf hingewiesen, dass es hier keine Bevorrechtigung über Verkehrszeichen und/oder Einfärbungen für zu Fuß- gehende und/oder Radfahrende geben wird.</p>	<p>Der städtebauliche Entwurf stellt eine Erläuterung zu den im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen dar und zeigt die städtebaulichen Ziele auf. Aus städtebaulicher Sicht ist es wünschenswert den Bereich, in dem der Fuß- und Radverkehr die Straßen kreuzt, gestalterisch beispielsweise durch eine Andersfarbigkeit hervorzuheben. Eine Bevorrechtigung beispielsweise als Fußgängerüberweg ist damit nicht verbunden.</p>	<p>Klarstellung</p>

09.13.00 - PLANZEICHNUNG

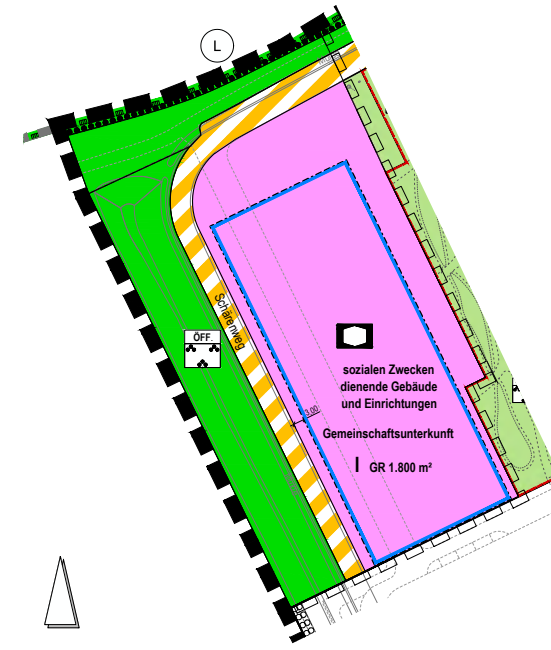
NUTZUNGSSCHABLONEN

WA 1 II D GRZ 0,4 FD max. 10° OK max. 10,50m	WA 2 II H o FD max. 10° OK max. 10,50 m	WA 3 II H o FD max. 10° OK max. 10,50m
WA 4 II - III a GRZ 0,4 FD max. 10° OK 9,00m - OK 13,50m	WA 5 III - IV g GR 540 m² FD max. 10° OK 9,00m - OK 13,50m	WA 6 III GR 1.200 m² GF 4.100 m² FD max. 10° WA 6a OK 10,50 m WA 6b OK 13,50 m

Befristete Zulässigkeit
Gemeinschaftsunterkunft
I GR 1.800 m²



NEBENZEICHNUNG 1 Befristete Zulässigkeit Gemeinschaftsunterkunft + Erschließung und Grünflächen



ZEICHENERKLÄRUNG

Es gilt die Bauutzungsverordnung (BauVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), in Verbindung mit der Verordnung über die Ausarbeitung der Baupläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichnungsverordnung - PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I 1991, S. 58), geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 04.05.2017, BGBl. I S. 1057.

I. FESTSETZUNGEN

Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

WA Allgemeine Wohngebiete (§ 4 BauNVO)

Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauNVO)

GRZ 0,4 Grundflächenzahl, als Höchstmaß (§19 Abs. 1 BauNVO)

GR = 1.200 m² Grundfläche, als Höchstmaß (§19 Abs. 2 BauNVO)

GF = 4.000 m² Geschossfläche, als Höchstmaß (§20 Abs. 3 BauNVO)

II Zahl der Vollgeschosse, als Höchstmaß (§20 Abs. 1 BauNVO)

II - III Zahl der Vollgeschosse, als Mindestmaß und Höchstmaß (§ 20 Abs. 1 BauNVO)

Gebäudehöhe - Oberkante Gebäude - in Meter über Höhenbezugspunkt / Erschließungsfläche als Höchstmaß (§ 16 i.V.m. § 18 BauNVO)

als Höchstmaß = z.B. + 13,50 m über HBP

als Mindestmaß und als Höchstmaß

Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, § 22 BauNVO)

o offenen Bauweise (§ 22 Abs. 2 BauNVO)

△ nur Doppelhäuser zulässig (§ 22 Abs. 2 BauNVO)

△ nur Hausgruppen / Reihenhäuser zulässig (§ 22 Abs. 2 BauNVO)

g geschlossenen Bauweise (§ 22 Abs. 3 BauNVO)

a abweichende Bauweise (§ 22 Abs. 4 BauNVO)

— Baufinie (§ 23 Abs. 2 BauNVO)

— Baugrenze (§ 23 Abs. 3 BauNVO)

Fläche für den Gemeinbedarf (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB)

sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
Gemeinschaftsunterkunft (z.B. für Geflüchtete und Asylsuchende)
siehe hierzu textl. Festsetzung Nr. 3

Verkehrsräume (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

— Straßenverkehrsflächen, öffentlich

— Straßenbegrenzungslinie, auch gegenüber Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung

— Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung

— Verkehrsberuhigter Bereich

— Geh- und Radweg, öffentlich

— Geh- u. Radweg mit Fahrrecht zur Stellplatzanlage

— Straßbegleitgrün

Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung u. Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen; Anlagen, Einrichtungen und sonstigen Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken (§ 9 Abs. 1 Nr. 12, 14 und Abs. 6 BauGB)

— Flächen für Ver- und Entsorgungsanlagen

— Pumpstation

— Elektrizität

— Überlagernde Festsetzung: Straßenbegleitgrün und Anlage zur Niederschlagsrückhaltung bzw. -versickerung

— Überlagernde Festsetzung: Private Grünfläche und Anlage zur Niederschlagsrückhaltung bzw. -versickerung

— Überlagernde Festsetzung: Allgemeines Wohngebiet und Anlage zur Niederschlagsrückhaltung bzw. -versickerung

— Überlagernde Festsetzung: Allgemeines Wohngebiet und Anlage zur Niederschlagsrückhaltung bzw. -versickerung

— Überlagernde Festsetzung: Allgemeines Wohngebiet und Anlage zur Niederschlagsrückhaltung bzw. -versickerung

— Überlagernde Festsetzung: Allgemeines Wohngebiet und Anlage zur Niederschlagsrückhaltung bzw. -versickerung

— Überlagernde Festsetzung: Allgemeines Wohngebiet und Anlage zur Niederschlagsrückhaltung bzw. -versickerung

— Überlagernde Festsetzung: Allgemeines Wohngebiet und Anlage zur Niederschlagsrückhaltung bzw. -versickerung

— Überlagernde Festsetzung: Allgemeines Wohngebiet und Anlage zur Niederschlagsrückhaltung bzw. -versickerung

Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 13 BauGB)

— Leitung unterirdisch (Wassertransportleitung, Abwasserleitung)

Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

— Öffentliche Grünfläche, Grün- und Wegeverbindung

— Bolzplatz öffentlich

— Spielplatz öffentlich

— Private Grünfläche

— Private Dauerkeingärten

Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie die zum Schutz vor solchen Einwirkungen oder zur Vermeidung und Minderung solcher Einwirkungen zu treffenden baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)

— Bereich für Lärmschutzvorkehrungen an Gebäuden

Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)

— Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

— Umgrenzung von Flächen für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a u. b. BauGB)

— Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

II. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN (§ 9 Abs. 6 BauGB)

— Umgrenzung von Schutzgebieten i.S. des Naturschutzes, hier Landschaftsschutzgebiet (§ 26 BNatSchG i.V.m. § 15 LNatSchG)

— Bahnanlagen (planfestgestellt)

— Gesetzlich geschütztes Biotop, hier Kriech (§ 21 Abs. 1 Nr. 4 LNatSchG i.V.m. § 30 BNatSchG)

SONSTIGE PLANZEICHEN

— Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB)

Ne / St / Si Zweckbestimmung Ne = Nebenanlagen

St = Stellplätze

St + Si = Stellplätze und Regenwasser-Versickerungsflächen

— Gemeinschaftsgrünfläche

— Abgrenzung unterschiedlicher baulicher Nutzung (§ 1 Abs. 4 BauNVO, § 16 Abs. 5 BauNVO)

— Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten (G-F-L) für die anliegenden Grundstücke und einem Gehrecht für die Allgemeinheit zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

— Mit Gehrecht für die Allgemeinheit (G-Aig) für die Allgemeinheit zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

— Mit Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

— L-Versorg Leitungsrecht zugunsten Versorgungsträger

— L-Entorg Leitungsrecht zugunsten Entsorgungsträger

— Umgrenzung von Flächen die von Bebauung freizuhalten sind hier: Schutzstreifen (8,00 m) für Wassertransportleitung

— Abgrenzung Nebenzeichnung

— Abgrenzung befristete Zulässigkeit

— Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 BauGB)

DARSTELLUNGEN OHNE NORMCHARAKTER

— Öffentl. Parkplätze innerhalb der öff. Verkehrsflächen (Konkretisierung im Rahmen der Ausbauplanung)

— Sichtdreiecke

— Höhenbezugspunkt - Vorhandenen Geländehöhe in Metern ü. Normalhöhennull (NN)

— Grundstücksgrenze in Aussicht genommen (Vorschlag)

— Bemaßung - Angaben in Meter

— Nummerierung Baufelder in den Allgemeinen Wohngebieten

— Geltungsbereiche der angrenzenden Bebauungspläne

— Einbahnstraße

PLANGRUNDLAGE

— Flurstücksgrenzen (vorhanden)

— künftig entfallende Flurstücksgrenze

— vorhandene Bebauung

— Flurgrenzen

— Flurstücknummern

— Böschungen

— Baumstandorte, Bestand

SATZUNG DER HANSESTADT LÜBECK BEBAUUNGSPLAN 09.13.00

BORNKAMP / SCHÄRENWEG

Hansestadt LÜBECK
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 - Planen und Bauen
Bereich 610 - Stadtplanung | Bauordnung



Bebauungsplan 09.13.00
- Bornkamp / Schärenweg -
Teil B - Text

Anlage 4

Fassung zum Satzungsbeschluss
Stand: 05.05.2023

I. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

1 Art der baulichen Nutzung und Bindungen für Wohnnutzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 BauGB, § 1 Abs. 6 BauNVO)

- 1.1 Im allgemeinen Wohngebiet sind Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen unzulässig.
- 1.2 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 1 bis WA 3 können nicht störende Handwerksbetriebe sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke nur ausnahmsweise zugelassen werden, sofern von ihnen kein wesentlicher Besucherverkehr ausgeht.
- 1.3 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 1 bis WA 3 können Räume für freie Berufe im Sinne des § 13 BauNVO nur ausnahmsweise zugelassen werden, sofern von ihnen kein wesentlicher Besucherverkehr ausgeht.
- 1.4 In den allgemeinen Wohngebieten sind Ferienwohnungen im Sinne des § 13a BauNVO unzulässig.

2 Bedingte Zulässigkeit von Nutzungen (§ 9 Abs. 2 BauGB)

- 2.1 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 3 und WA 6 ist eine Wohnnutzung erst dann zulässig, wenn in den Teilgebieten WA 4 und WA 5 eine durchgängige mindestens 9 m hohe Bebauung mit Abständen von max. 12 m zwischen den Gebäuden als Lärmschutzbebauung errichtet worden ist.
- 2.2 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 1 und WA 2 ist eine Wohnnutzung erst dann zulässig, wenn die befristete Zulässigkeit für die Gemeinschaftsunterkunft am 31.12.2033 beendet ist.

3 Flächen für den Gemeinbedarf (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB)

- 3.1 Auf der in der Nebenzeichnung festgesetzten Fläche für Gemeinbedarf ist befristet bis zum 31.12.2033 eine Gemeinschaftsunterkunft für Flüchtlinge und Asylbegehrende zulässig einschließlich der zugehörigen Nebenanlagen und Stellplätzen.

4 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 und 6 BauGB, §§ 16 – 22 BauNVO)

- 4.1 Soweit eine Grundflächenzahl oder eine zulässige Grundfläche nicht festgesetzt ist, ergibt sich die zulässige Grundfläche aus der durch Baugrenzen festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche und der maximalen Gebäudetiefe gemäß Festsetzung 5.2.
- 4.2 In den allgemeinen Wohngebieten darf die zulässige Grundfläche durch die Grundflächen von Terrassen und Balkonen um bis zu 30 % überschritten werden.
Im allgemeinen Wohngebiet mit der Bezeichnung WA 1 darf die zulässige Grundfläche

- insgesamt durch die Grundflächen der in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO bezeichneten Anlagen jeweils um bis zu 70 % sowie in den Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 2 und WA 3 jeweils um bis zu 80 % überschritten werden.
- 4.3 Innerhalb des allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA - 4 ist der Bau von Kellergeschossen nicht zulässig. Als Kellergeschosse gelten alle Geschosse deren Fußbodenoberkante mehr als 25 cm unterhalb der Geländeoberfläche liegt. Im Sondergebiet Quartiersgarage darf die Fußbodenoberkante ausnahmsweise bis zu 50 cm unterhalb der Geländeoberfläche liegen. (§ 16 Abs. 5 BauNVO)
- 4.4 Bei der Bestimmung der Geschossflächen sind die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen Geschossen als Vollgeschossen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände vollständig mitzurechnen.
- 4.5 Als Bezugspunkt der festgesetzten Gebäudehöhen ist jeweils die Höhenlage der fertig ausgebauten, öffentlichen oder privaten Erschließungsfläche in der Mitte der gemeinsamen Grenze des Baugrundstücks mit der Erschließungsfläche maßgebend. Gebäude, die länger als 20 m sind, können der Höhenentwicklung der Erschließungsfläche angepasst werden. Für das allgemeine Wohngebiet mit der Bezeichnung WA 5 sind die Gebäudehöhen auf die festgesetzte Geländehöhe von 15,0 m über NHN zu beziehen.
- 4.6 Die tatsächliche Gebäudehöhe (Oberkante Dach) darf durch Aufzugräume um bis zu 2,0 m sowie durch Solaranlagen um 1,5 m und sonstige technische Aufbauten wie Lüftungsanlagen um höchstens 1,0 m überschritten werden. Dies gilt auch, wenn hierdurch die als Höchstmaß festgesetzte Gebäudehöhe (Oberkante baulicher Anlagen) überschritten wird. Technische Aufbauten außer Solaranlagen sind räumlich zusammenzufassen und müssen einen Abstand von mindestens 2,0 m zu den äußeren Dachabschlüssen aufweisen.
- 4.7 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 1, WA 2 und WA 3 ist das Geschoss oberhalb des zweiten Vollgeschosses als Staffelgeschoss auszubilden, wobei mindestens eine Außenwand an der Längsseite um mindestens 3 m gegenüber der Außenwand des darunterliegenden Geschosses zurückgesetzt ist.
- 4.8 Im allgemeinen Wohngebiet mit der Bezeichnung WA 4 ist oberhalb des dritten Vollgeschosses jeweils nur ein Staffelgeschoss zulässig, dessen westliche Außenwand um mindestens 4,0 m, bei Gebäudetiefen von bis zu 9,0 m um mindestens 3,0 m gegenüber der Außenwand des darunterliegenden Geschosses zurückgesetzt ist.
- 4.9 Im allgemeinen Wohngebiet mit der Bezeichnung WA 6 ist im Abschnitt b oberhalb des dritten Vollgeschosses jeweils nur ein Staffelgeschoss zulässig, dessen nördliche Außenwand um mindestens 4,0 m, bei Gebäudetiefen von bis zu 9,0 m um mindestens 3,0 m gegenüber der Außenwand des darunterliegenden Geschosses zurückgesetzt ist.

5 Bauweise, überbaubare Grundflächen, (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, §§ 22 und 23 BauNVO)

- 5.1 Für das allgemeine Wohngebiet mit der Bezeichnung WA 4 gilt folgende abweichende Bauweise „a“: Die Länge der Gebäude darf 70 m (gemessen parallel zur straßenseitigen Baugrenze) nicht überschreiten.
- 5.2 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 2 und WA 3 sind nur Reihenhäuser mit einer Breite von jeweils mindestens 5,5 m und einer Tiefe von höchstens 12,0 m zulässig.

- 5.3 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 4 und WA 5 ist ein Überschreiten der festgesetzten Baugrenzen durch Balkone um bis zu 2,0 m auf bis zur Hälfte der jeweiligen Außenwandlänge zulässig. Im Teilgebiet WA 6 ist dies nur jeweils an der östlichen und südlichen Baugrenze zulässig.

6 Höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden (§ 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB)

- 6.1 Im allgemeinen Wohngebiet mit der Bezeichnung WA1 sind je Doppelhaus höchstens zwei Wohnungen und in den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 2 und WA 3 ist je Reihenhaus höchstens eine Wohnung zulässig.

7 Nebenanlagen, Garagen, Stellplätze, Flächen für Gemeinschaftsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB, §§ 12 und 14 BauNVO)

- 7.1 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 1 und WA 4 sind Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO auf den straßenseitigen Grundstücksflächen in einer Tiefe von 5,0 m (gemessen ab Straßenbegrenzungslinie) unzulässig. Im allgemeinen Wohngebiet mit der Bezeichnung WA 6 gilt dies in einer Tiefe von 3,0 m. Ausgenommen sind Standplätze für Abfallbehälter, Fahrradstellplätze (auch mit Überdachungen) oder niedrige Fahrradboxen.
- 7.2 Im allgemeinen Wohngebiet mit der Bezeichnung WA 1 sind Carports und Garagen nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und in den festgesetzten Flächen für Nebenanlagen zulässig.
- 7.3 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 2 und WA 3 sind oberirdische Garagen und Carports unzulässig. Stellplätze sind vor den Häusern anzuordnen. Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO sind nur in den für Nebenanlagen gekennzeichneten Flächen zulässig.
- 7.4 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 4, WA 5 und WA 6 sind Stellplätze nur in den festgesetzten Flächen für Stellplätze zulässig.
- 7.5 Stellplätze, Carports, Garagen und Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO müssen einen seitlichen Abstand von mind. 0,5 m zu öffentlichen Flächen (öffentliche Verkehrsflächen, öffentlichen Grünflächen), zu den privaten Erschließungen der allgemeinen Wohngebiete mit der Bezeichnung WA 2 und WA 3 und zur privaten Grünfläche zwischen diesen Wohngebieten einhalten und sind zu diesen Flächen einzugrünen.
- 7.6 Tiefgaragen(teile) außerhalb von Gebäuden müssen eine mindestens 40 cm hohe vegetationsfähige Überdeckung aufweisen und sind zu begrünen. Ausgenommen sind Flächen für Terrassen und Wege auf den Tiefgaragen. Wege und Terrassen dürfen maximal 25% der gesamten entsprechenden Fläche bedecken.
- 7.7 Die private Grünfläche zwischen den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 2 und WA 3 ist eine Gemeinschaftsanlage im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB. Sie ist den Grundstücken der allgemeinen Wohngebiete mit der Bezeichnung WA 2 und WA 3 für die Rückhaltung und Versickerung des Niederschlagswassers zugeordnet.

8 Anzahl von Pkw- und Fahrräderabstellplätzen

- 8.1 Der Stellplatznachweis erfolgt gemäß folgender Vorgabe:

Gebäude	Anzahl Stellplätze pro Wohneinheit
<u>Einfamilienhäuser</u>	
Doppelhaus /Reihenhaus	1 St

Mehrfamilienhäuser

Freier Wohnungsmarkt	0,8 St
Sozialer Wohnungsbau	0,6 St

Studierendenwohnen	0,17 St (1 Stellplatz je 6 Studentenappartements)
--------------------	--

(Für alle anderen Nutzungen wird der erforderliche Stellplatzbedarf im Baugenehmigungsverfahren nach den üblicherweise für die betreffende Nutzung verwendeten Richtwerten ermittelt.)

- 8.2 Der Stellplatznachweis für Fahrräder erfolgt gemäß folgender Vorgabe:

Gebäude	Anzahl Stellplätze
<u>Einfamilienhäuser</u>	
Doppelhaus /Reihenhaus	kein Nachweis erforderlich

Mehrfamilienhäuser

1-2 Zimmer je WE	1 FSt
3-4 Zimmer je WE	2 FSt
ab 5 Zimmer je WE	3 FSt
Studierendenwohnen	1 FSt je Bewohner:in zzgl. 0,2 für Besucher:innen

(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.)

- 8.3 Fahrradabstellplätze für Bewohner:innen und Mitarbeiter:innen sind an verschließbaren und komfortabel erreichbaren Orten herzustellen, ebenerdig, über einen Aufzug, über eine Rampe oder über eine ausreichend breite Treppe mit angemessener Steigung und Schieberinne erreichbar, mit ausreichender Beleuchtung über Bewegungsmelder und ohne selbstschließende Türen (bzw. Verschließen nur mit zeitlicher Verzögerung). Fahrradabstellplätze für Besucher:innen sind frei zugänglich und möglichst in der Nähe der Hauseingänge vorzusehen.

Für das Studierendenwohnheim sind mindestens $\frac{1}{4}$ der Fahrradabstellplätze für die Bewohner:innen an einem verschließbaren Ort herzustellen. Die weiteren Stellplätze können draußen, jedoch überdacht erstellt werden. Es sind gut nutzbare Bügel in einem Abstand von mindestens 90 cm vorzusehen.

9 Fläche für die Regelung des Wasserabflusses (§ 9 Abs. 1 Nr. 16 b BauGB)

- 9.1 Die in der Planzeichnung als Notwasserweg festgesetzte Fläche ist dauerhaft herzurichten und soweit von Bebauung und Bewuchs freizuhalten, dass der Abfluss des Regenwassers nach Starkregen gewährleistet ist.

10 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

- 10.1 Die als GFL-1 bezeichneten Flächen sind mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger, der gemeinschaftlichen Nutzung durch die Anlieger und als Gehrecht für die Allgemeinheit zu belasten.

- 10.2 Die als GFL-2 bezeichnete Fläche - Trasse der Wassertransportleitung - ist mit einem Leitungsrecht zugunsten des für den Betrieb der Wassertransportleitung zuständigen Versorgungsträgers zu belasten. Die Festsetzung beinhaltet einen Schutzstreifen von jeweils 4 m östlich und westlich der festgesetzten Wassertransportleitung. Innerhalb des Schutzstreifens sind bauliche Anlagen einschließlich Nebenanlagen sowie tiefwurzelnde Bepflanzungen unzulässig. Eine Überbauung mit Überfahrten oder Stellplätzen ist nur mit einer Regelüberdeckung von min. 1,2 m zulässig.
- 10.3 Die als GFL-3 bezeichnete Fläche - Abwasserdruckrohr - ist mit einem Leitungsrecht zugunsten des für den Betrieb des Abwasserdruckrohres zuständigen Entsorgungsträgers zu belasten. Die Festsetzung beinhaltet einen Schutzstreifen von jeweils 2 m nördlich und südlich der festgesetzten Druckrohrleitung. Innerhalb des Schutzstreifens sind Nebenanlagen und tiefwurzelnde Bepflanzungen unzulässig. Soweit im Bereich des Schutzstreifens Heckenpflanzungen vorgesehen sind, ist zum Schutz der Leitung eine Wurzelschutzbahn zu verwenden.
- 10.4 Die als GFL-4 bezeichnete Fläche ist mit einem Gehrecht und einem Fahrrecht für den Radverkehr zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.

11 Schallschutzmaßnahmen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

- 11.1 Die Außenbauteile von Aufenthaltsräumen müssen gesamt bewertete Bau-Schalldämm-Maße $R'_{w,ges}$ gemäß DIN 4109-1 (Schallschutz im Hochbau, Teil 1: Mindestanforderungen, Ausgabe Januar 2018, siehe Hinweis C) aufweisen, die sich gemäß Kap. 7.1 der DIN 4109-1 aus der Differenz zwischen dem maßgeblichen Außenlärmpegel (L_a) und einem Korrekturwert für die jeweilige Raumart ($K_{Raumart}$) ergeben. Der maßgebliche Außenlärmpegel L_a ist der Nebenzeichnung 2 zu entnehmen.

Für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsbetrieben, Unterrichtsräume und ähnliche Räume sind 30 dB als Korrekturwert $K_{Raumart}$ gemäß Kap. 7.1 der DIN 4109 in die Berechnung einzustellen. Für Bettenräume in Krankenanstalten und Sanatorien beträgt der Korrekturwert 25 dB; für Büroräume und ähnliche Räume 35 dB.

Geringere Schalldämm-Maße können im Einzelfall zugelassen werden, sofern sich aus den für das konkrete Objekt berechneten maßgeblichen Außenlärmpegeln (z.B. aufgrund von Gebäudeabschirmungen durch andere Gebäude innerhalb des Plangebietes oder aufgrund der Ausrichtung der betreffenden Außenwand zu einer lärmabgewandten Seite) geringere Anforderungen an den Schallschutz ergeben.

Der Nachweis der Anforderungen an die erforderliche Schalldämmung der Außenbauteile ist gemäß Kap. 4.4 der DIN 4109-2 (Schallschutz im Hochbau, Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen, Ausgabe Januar 2018, siehe Hinweis C) zu führen.

In den Teilgebieten WA 4 und WA 5 sind Räume, die zum ständigen Aufenthalt dienen (Büro, Wohn- und Schlafzimmer), zu den lärmabgewandten Gebäudeseiten zu orientieren.

Hiervon kann abgewichen werden, sofern die betreffenden Räume an den mit „S1“ und „S2“ gekennzeichneten Fassaden keine zu öffnenden Fenster aufweisen oder durch besondere Fensterkonstruktionen wie vorgehängte Scheiben sichergestellt wird, dass in einem Abstand von 0,5 m vor den zu öffnenden Fenstern der Immissionsrichtwert gemäß

TA Lärm von 40 dB für zum Schlafen geeignete Räume bzw. von 45 dB für sonstige Aufenthaltsräume nicht überschritten wird.

- 11.2 In den Teilgebieten WA 4 und WA 5 sind Außenwohnbereiche (Terrassen und Balkone) an den mit „S1“ und „S2“ gekennzeichneten Gebäudeseiten unzulässig. Hiervon kann abgewichen werden, wenn die betreffenden Wohnungen zugleich über einen Außenwohnbereich zu einer anderen, lärmabgewandten Gebäudeseite verfügen, oder wenn diese an der mit „S2“ gekennzeichneten Gebäudeseite durch verglaste Vorbauten mit teilgeöffneten Bauteilen (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten) so geschützt werden, dass in dem der Wohnung zugehörigen Außenwohnbereich ein Beurteilungspegel tags von 55 dB(A) nicht überschritten wird.
- 11.3 Ab einem Außengeräuschpegel von 50 dB(A) (siehe Nebenzeichnung 2) ist der erforderliche hygienische Luftwechsel für Aufenthaltsräume, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden können, durch schalldämmende Lüftungseinrichtungen oder andere, den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechende Maßnahmen sicherzustellen. Hierauf kann verzichtet werden, sofern sich aus Gebäudeabschirmungen durch andere Gebäude innerhalb des Plangebietes oder der Lage der Räume zu einer lärmabgewandten Gebäudeseite geringere Außengeräuschpegel ergeben.

12 Gestaltung von Grünflächen, Pflanz- und Erhaltungsbindungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15, 25a und Nr. 25b BauGB)

- 12.1 Die private Grünfläche zwischen den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 2 und WA 3 dient der Rückhaltung und Versickerung des Niederschlagswassers der beiden Wohngebiete. Sie ist zugleich Fläche für Gemeinschaftsanlagen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB für alle Grundstücke der allgemeinen Wohngebiete mit der Bezeichnung WA 2 und WA 3. Die Retentions- und Versickerungsmulden sind naturnah anzulegen. Die umliegenden offenen Flächen sind als magere Wiesenflächen herzustellen und extensiv zu pflegen. Der von Norden nach Süden verlaufende öffentliche Geh- und Radweg ist mit einer Breite von min. 2,0 m, die auch für die Öffentlichkeit nutzbaren von Westen nach Osten verlaufenden Wege sind in einer Breite von min. 1,5 m anzulegen. Die Wege sind in wassergebundener Bauweise auszuführen. In den Randbereichen zu den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 2 und WA 3 sind mindestens 5 Strauchgruppen von mindestens 8 qm aus standortgerechten, heimischen Laubgehölzen (siehe Pflanzliste) zu pflanzen. In den höher gelegenen Bereichen entlang des Weges und zu den Verkehrsflächen im Norden und Süden sind mindestens 8 hochstämmige Obstgehölze (siehe Pflanzliste) zu pflanzen.
- 12.2 Folgende Grundstücksgrenzen sind mit 0,8 m bis 1,5 m hohen Hecken aus standortgerechten, heimischen Laubgehölzen gemäß Pflanzliste 12.7 einzugrünen. Der Pflanzmittelpunkt der Hecken muss jeweils einen Mindestabstand von 75 cm zur Grundstücksgrenze aufweisen. Die Hecken sind dauerhaft zu erhalten und bei Abgang entsprechend zu ersetzen. Von der Pflanzbindung ausgenommen sind private Grundstückszufahrten und -zugänge zu öffentlichen Verkehrsflächen und Zugänge zu öffentlichen Grünflächen.
- Im allgemeinen Wohngebiet mit der Bezeichnung WA 1 die westliche Grundstücksgrenze zur Bestandsbebauung und die äußeren Grenzen, die im Norden an die festgesetzte öffentliche Grünfläche und im Osten und Süden an Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün angrenzen.
 - In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 2 und WA 3 die äußeren Grenzen, die an die festgesetzte private Grünfläche, an Verkehrsflächen und an die

Zuwegungen der südlich liegenden Reihenhauszellen angrenzen. Je Reihenhauszelle sind einheitliche Straucharten zu verwenden.

- In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 4, WA 5 und WA 6 die äußeren Grenzen zur Planstraße A und zu den angrenzenden öffentlichen Wegen.
- Das Grundstück für die Pumpstation mit einer mindestens 1,2 m hohen Hecke an den äußeren Grenzen zur Planstraße A, zum Teilgebiet WA 5 und zum angrenzenden privaten Stellplatz.
- Die Netztrafostation ist mindestens 1,0 m von der westlichen Grundstücksgrenze abgerückt zu errichten. Das Grundstück der Netztrafostation ist an der Grenze zur vorhandenen Bebauung, bzw. zu den vorhandenen Stellplätzen im Westen und zum Gehweg im Süden mit einer mindestens 1,5 m hohen Hecke zu begrünen. Der Zugang zur Station ist davon ausgenommen.

12.3 Private oberirdische Stellplatzanlagen mit mehr als 4 Stellplätzen sind an den Außenkanten mit mindestens 1,0 m hohen Hecken aus standortgerechten, heimischen Laubgehölzen gemäß Pflanzliste 12.7 einzugrünen.

Alle Stellplatzanlagen mit mehr als 10 Stellplätzen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern. Hierzu ist je angefangene 6 Stellplätze ein standortgerechter, heimischer Laubbaum gemäß Pflanzliste 12.7 mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, in einer mindestens 8,0 m² großen Baumscheibe und mit mindestens 12 m³ Wurzelraum in einem gleichmäßigen Baumraster auf der jeweiligen Stellplatzanlage zu pflanzen.

12.4 Sofern Abfallbehälter nicht in Gebäuden oder Nebenanlagen integriert werden, sind ihre Standflächen an den Außenkanten mit mindestens 1,0 m hohe Hecken aus standortgerechten, heimischen Laubgehölzen gemäß Pflanzliste 12.7 oder durch berankte Einfassungen einzugrünen.

12.5 Die auf dem WA 4 Grundstück parallel zur Bahnlinie und östlich des Spiel- und Bolzplatzes vorhandenen Gehölze sind dauerhaft zu erhalten. Bei Abgang ist artgleicher Ersatz zu pflanzen. Die Gehölzflächen sind mit standortgerechten und heimischen Gehölzen gemäß Pflanzliste 12.7 zu ergänzen.

12.6 Auf der Fläche des Anpflanzgebots nördlich des Bolzplatzes ist ein 8 m breiter, gestuft aufgebauter Gehölzstreifen mit standortgerechten und klimaangepassten (möglichst heimischen) Laubbäumen anzupflanzen. Es sind mindestens 6 Bäume gemäß Pflanzliste 12.7 zu integrieren. Es sind Gehölze zu wählen, die nicht in der Giftpflanzenliste vom GUV (GUV-SI 8018) stehen. Innerhalb des Schutzstreifens für die Wassertransportleitung sind nur flachwurzeln Gehölze zu verwenden. Zwischen der östlichen Grundstücksgrenze der Grundstücke Großer Belt und der Entwässerungsmulde ist eine 3 m breite freiwachsende Hecke aus standortgerechten, heimischen Sträuchern und Bäumen gemäß Pflanzliste 12.7 zu pflanzen.

12.7 Für die Anpflanzung von Bäumen und Gehölzen gemäß den Festsetzungen 12.1 bis 12.6 sind standortgerechte und heimische Gehölze der nachfolgend aufgeführten Arten (oder vergleichbarer Arten) und Pflanzqualitäten zu verwenden:

Bäume: Hochstamm, Stammumfang mindestens 16 cm, gemessen in 1 m Höhe oder Solitär mindestens 4 x verpflanzt, 175 cm Höhe

- Feld-Ahorn (*Acer campestre*),
- Spitz-Ahorn (*Acer platanoides*),
- Berg-Ahorn (*Acer pseudoplatanus*),
- Schwarz-Erle (*Alnus glutinosa*),

- Hain-Buche (*Carpinus betulus*),
- Walnuss (*Juglans regia*),
- Vogelkirsche (*Prunus avium*),
- Föhre (*Pinus sylvestris*),
- Stiel-Eiche (*Quercus robur*),
- Echte Mehlbeere (*Sorbus aria*),
- Eberesche (*Sorbus aucuparia*, nicht für die Spielplatzgestaltung geeignet),
- Winter-Linde (*Tilia cordata*),
- Sommer Linde (*Tilia platyphyllos*),
- Alnus spaethii
- Prunus padus ,Tiefurt

- Obstgehölze: Hochstamm, Stammumfang mindestens 10 – 12 cm, gemessen in 1 m Höhe, alte Sorten z.B. Apfelbäume: Weißer Klarapfel, Juwel/Ruhm aus Kirchwerder, Seestermüher Zitronenapfel, Gravensteiner, Holsteiner Cox, Gelbe Schleswiger Renette, Finkenwerder Herbstprinz, Altländer Pfannkuchenapfel

Sträucher: mindestens 3 x verpflanzt (3 x v.), 125-150 cm, flächige Pflanzung, Abstand zwischen den Pflanzen von 1,50 m bis 2,00 m

- Kornelkirsche (*Cornus mas*),
- Roter Hartriegel (*Cornus sanguinea*),
- Hasel (*Corylus avellana*),
- Eingrifflicher Weißdorn (*Crataegus monogyna*),
- Pfaffenhütchen (*Euonymus europaeus*, nicht für die Spielplatzgestaltung geeignet),
- Sanddorn (*Hippophae rhamnoides*),
- Gemeine Heckenkirsche (*Lonicera xylosteum*, nicht für die Spielplatzgestaltung geeignet),
- Holunder (*Sambucus nigra*),
- Schlehe (*Prunus spinosa*),
- Hundrose (*Rosa canina*),
- Wolliger Schneeball (*Viburnum lantana*, nicht für die Spielplatzgestaltung geeignet),
- Gemeiner Schneeball (*Viburnum opulus*, nicht für die Spielplatzgestaltung geeignet).

Sträucher für die private Grünfläche in zum Teil staunassen Bereichen, flächige Pflanzung, Abstand zwischen den Pflanzen von 1,00 und 1,50 m

- Ohrweide (*Salix aurita*), 2 x v., 40-60 cm,
- Purpur-Weide (*Salix purpurea*), 2 x v., 60-100 cm,
- Korb-Weide (*Salix viminalis*), 2 x v., 100-150 cm.

Laubholzhecken (geschnitten) zur Grundstückseinfriedung sind aus der folgenden Liste auszuwählen:

Hainbuche (*Carpinus betulus*), Heckenpflanzen, 2 x v, 80-100 cm

Rotbuche (*Fagus silvatica*), Heckenpflanzen, 2 x v, 80-100 cm

Liguster (*Ligustrum vulgare*), Büsche, 2 x v, 60-100 cm

Pflanzdichte: mind. 2 Stck./lfdm bei 1-reihiger Pflanzung

Für die Anpflanzung von Straßenbäumen gemäß der Festsetzung 13.6 sind auch folgende standortgerechte und klimaangepasste Bäume der nachfolgend aufgeführten Arten (oder vergleichbarer Arten) und Pflanzqualitäten zu verwenden:

Bäume: Hochstamm, Stammumfang mindestens 16 cm, gemessen in 1 m Höhe oder Solitär mindestens 4 x verpflanzt, 175 cm Höhe

- Alnus spaethii
- Prunus padus ‚Tiefurt‘

- 12.8 Auf den festgesetzten Flächen zum Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind die bestehenden Gehölze und Knicks dauerhaft zu erhalten. Die Knicks sind entsprechend der Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz (2017) zu pflegen. Bei Abgang ist artgleicher Ersatz zu pflanzen.

13 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

(§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

- 13.1 Die Dächer der Hauptgebäude sind vollständig dauerhaft zu begrünen. Bei der Ausbildung von Staffelgeschossen ist nur die Dachfläche des Staffelgeschosses zu begrünen. Mit der Dachbegrünung ist ein Abflussbeiwert von kleiner oder gleich 0,3 für ein 10-jährliches Regenereignis einzuhalten. Nebengebäude sind mit einer extensiven Dachbegrünung mit einer Substratdicke von mindestens 5 cm fachgerecht und dauerhaft zu begrünen.
- 13.2 Private Wegeflächen, auch die Zufahrten der Reihenhäuser in den Teilgebieten WA 2 und WA 3, sowie Stellplätze und ihre Zufahrten etc. sind mit Sickersteinen, mit einem Abflussbeiwert von höchstens 0,25, oder einem in den Rückhalteeigenschaften ähnlichem Material herzustellen. Gleiches gilt für Zufahrten zu Tiefgaragen mit Ausnahme der Rampen.
- 13.3 Öffentliche Fußgängerwege sind mit Pflaster mit offener Fuge (Abflussbeiwert von höchstens 0,5) herzustellen.
- 13.4 Von den festgesetzten Abflussbeiwerten kann abgewichen werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass das anfallende Niederschlagswasser trotzdem vollständig auf den zugeordneten Flächen zurückgehalten, verdunstet und versickert werden kann.
- 13.5 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 1, WA 4 und WA 5 ist das auf Dachflächen, Terrassen-, Stellplatz- und Wegeflächen sowie auf untergeordneten Nebenanlagen anfallende Niederschlagswasser auf den Baugrundstücken zu versickern. Das anfallende Niederschlagswasser der allgemeinen Wohngebiete mit der Bezeichnung WA 2 und WA 3 ist auf der privaten Grünfläche zwischen den beiden Teilgebieten zurückzuhalten und zu versickern. Das auf den Straßenverkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser ist in den straßenbegleitenden Mulden zurückzuhalten und zu versickern. Die Mulden sind so anzulegen, dass ein Befahren nicht möglich ist. Soweit die Mulden nicht mit Rigolen kombiniert sind, sind sie mit Straßenbäumen zu bepflanzen.
- 13.6 In den öffentlichen Verkehrsflächen sind mindestens insgesamt 22 mittel- bis großkronige standortgerechte und klimaangepasste (möglichst heimische) Laubbäume gemäß Pflanzliste 12.7 mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe neu zu pflanzen.
- 13.7 Als Maßnahmen zum Artenschutz sind innerhalb und direkt südlich des Geltungsbereichs des Bebauungsplans auf einer vorhandenen Ausgleichsfläche folgende Maßnahmen durchzuführen:
- a) Zur Vermeidung des Tötungstatbestandes für Zauneidechsen muss vor Beginn der Bautätigkeiten in den Monaten April/Mai an der südlichen Böschung des Bornkamps

bis hin zur Brücke über die Bahnlinie ein dauerhafter Schutzzaun gegen das Betreten der Fläche und gegen Hunde fachgerecht errichtet werden. Während der Bauphase muss hier zusätzlich temporär ein Reptilienzaun aufgebaut werden. (Der genaue Verlauf des Hundeschutzzaunes ist vor Ort mit der UNB abzustimmen.)

- b) Als Kompensation für den Lebensraumverlust der Waldeidechse müssen die Grünflächen südlich der Straße Bornkamp und westlich der Bahnlinie eidechsengerecht durch die Einrichtung von Versteckstrukturen (Totholz, Steine) und das Offenhalten von Teilflächen (1 x jährliche Mahd auf mind. 60 % der Fläche) aufgewertet werden.
- c) Vor Baubeginn und bis Ende September müssen die im Bereich der nördlichen Böschung am Bornkamp gefundenen Waldeidechsen gesammelt und in die schon vorbereiteten Ersatzhabitate (siehe b) umgesiedelt werden. Der Reptilienzaun (siehe a) verhindert ein Zurückwandern der Waldeidechsen und schützt die Tiere vor dem Überfahren.
- d) Als Ausgleich für den Verlust eines Gehölzes werden im Geltungsbereich des Bebauungsplans neue Gehölze als Fortpflanzungs- und Ruhestätten entwickelt (siehe 12.5 und 12.6). Auf der Ausgleichsfläche südlich des Bornkamps müssen 120 qm Brombeergebüsch aus vor Ort entnommenen Stecklingen entlang des hundesicheren Zauns angelegt und entwickelt werden.

14 Energieversorgung (§ 9 Abs.1 Nr. 23 b BauGB)

- 14.1 Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind auf den Dachflächen der Gebäude Photovoltaikmodulen zur Nutzung von solarer Strahlungsenergie zulässig. Die Solaranlagen müssen so ausgeführt werden, dass eine Kombination mit dem Retentionsgründach berücksichtigt wird. Die Solaranlagen dürfen einen maximalen Neigungswinkel von 45° nicht überschreiten.

II BAUGESTALTERISCHE FESTSETZUNGEN (§ 9 ABS. 4 BAUGB I.V.M. § 84 ABS. 3 LBO)

1 Fassadenmaterialien

- 1.1 Für die Doppelhäuser im WA 1 sowie für die Reihenhauszeilen in den Teilgebieten WA 2 und WA 3 sind jeweils einheitliche Materialien und Farben zur Fassadengestaltung zu verwenden.
- 1.2 Innerhalb der Wohngebiete WA-5 und WA-6 sind für die Fassadengestaltung gedeckte Farben zu verwenden. Eine hervorstechende, leuchtende oder kontrastreiche Farbgebung ist unzulässig.

2 Dächer

- 2.1 Die Dächer der Haupt- und Nebengebäude sind als Flachdächer oder als flach geneigte Dächer mit einer Dachneigung von nicht mehr als 10 Grad auszuführen und gemäß Festsetzung 13.1 zu begrünen.
- 2.2 Bei der Aufstellung von Solaranlagen auf Dachflächen darf deren Oberkante maximal 1,0 m über die jeweilige Traufhöhe hinausragen. Dabei müssen die Anlagen einen Abstand von mindestens 1,0 m zu den äußeren Dachabschlüssen (Traufen) einhalten.

3 Sockelhöhe

- 3.1 Im allgemeinen Wohngebiet muss die Oberkante des Erdgeschossfußbodens (Sockelhöhe) mind. 15 cm und darf max. 30 cm über der dem Bauvorhaben zugeordneten privaten oder öffentlichen Erschließungsfläche liegen. Bezugspunkt ist die Oberkante (Endausbauhöhe) der Mitte der Erschließungsfläche in der Grundstücksmitte.

4 Gestaltung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen bebauter Grundstücke

- 4.1 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 1, WA 4 und WA 6 dürfen die Flächen zwischen straßenseitiger Baugrenze und Straßenbegrenzungslinie ("Vorgärten") nur zu max. 50 % für die Anlage von Zugängen und von Standplätzen für Abfallbehälter sowie im WA 1 auch für Stellplätze, in Anspruch genommen werden. Die nicht versiegelten Teilflächen sind gärtnerisch anzulegen und zu unterhalten.

5 Einfriedungen

- 5.1 An den Grundstücksgrenzen, für die gemäß Festsetzung 12.2 eine Bindung zur Pflanzung von Hecken festgesetzt ist, sind zusätzliche bauliche Einfriedungen nur in Form von durchsehbaren Draht- und Metallzäunen mit einer Höhe von maximal 1,2 m, an der Grenze der Fläche für Ver- und Entsorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung „Pumpstation“ von maximal 1,4 m zulässig. Die baulichen Einfriedungen sind zum Grundstück hin zu orientieren, die Hecke nach außen.

6 Werbeanlagen

- 6.1 Werbeanlagen sind nur an der Stätte der Leistung und nur an den straßenseitigen Außenwänden zulässig. Freistehende Werbeanlagen sind unzulässig. Die Größe der Werbetafeln darf jeweils 1,0 m² nicht überschreiten.
- 6.2 Bewegliche und blendende Werbeanlagen und Werbeanlagen mit wechselndem Licht sind nicht zulässig.

III. VERHÄLTNIS ZU ANDEREN RECHTSVORSCHRIFTEN

1 Ersatz der Bebauungspläne

Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes treten alle bauplanungs- und baugestalterischen Festsetzungen der folgenden Bebauungspläne außer Kraft:

- 09.07.00 – Bornkamp, Teilbereich II (Wohngebiet),
- 09.11.00 – B 207 neu II, Teilbereich I und
- 09.12.00– Kleingartenanlage Vorrader Straße -, Teilbereich I.

IV. HINWEISE

A Einsichtnahme in die DIN 4109

Die DIN 4109-1 "Schallschutz im Hochbau, Teil 1" und die DIN 4109-2 "Schallschutz im Hochbau, Teil 2" (jeweils Ausgabe Januar 2018), auf die in den textlichen Festsetzungen unter Pkt. 11 Bezug genommen wird, liegen zusammen mit diesem Bebauungsplan in den Räumen, in denen in den Bebauungsplan Einsicht genommen werden kann, zur Einsicht bereit.

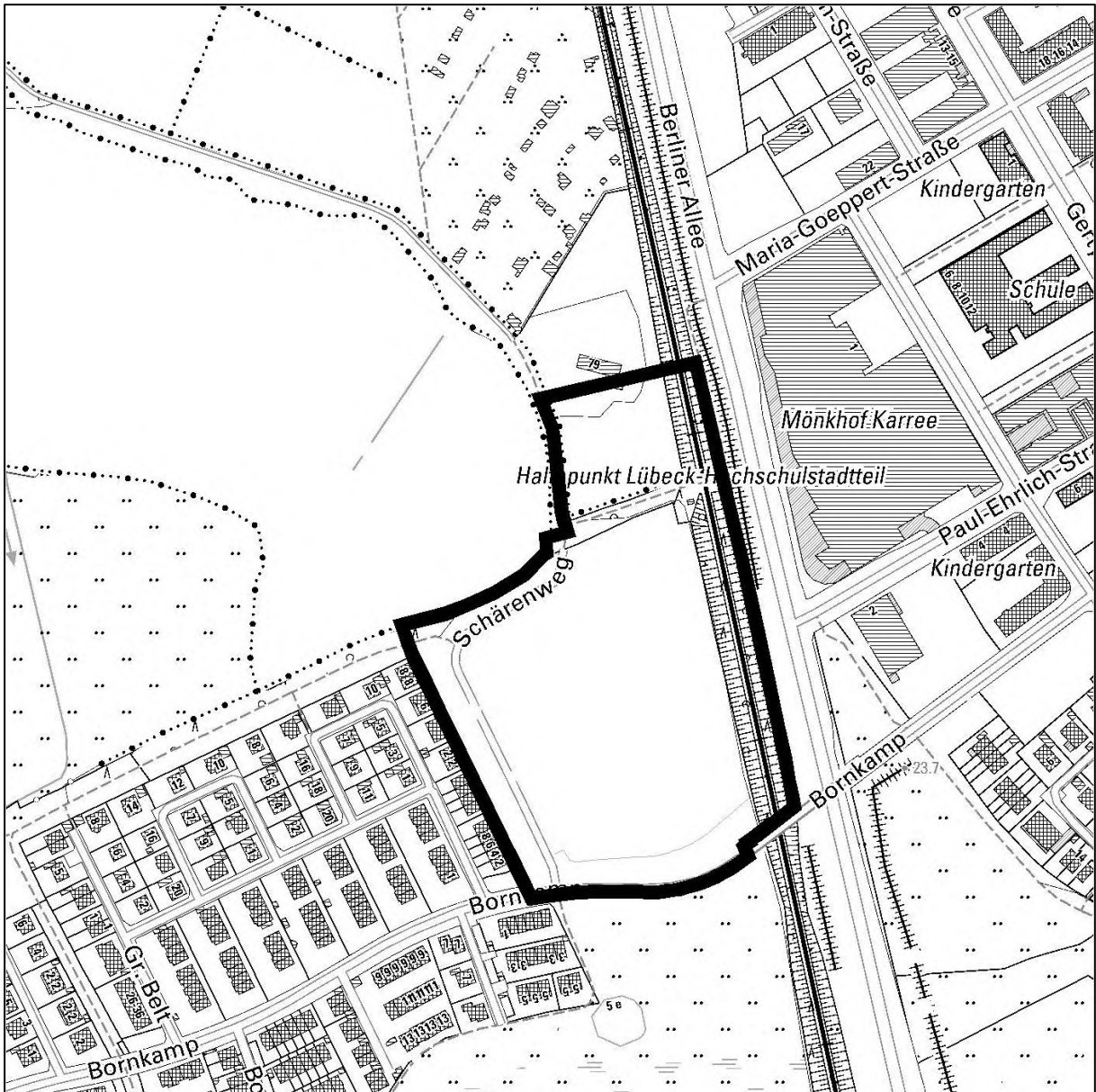
- B** Wenn bei der Durchführung der Maßnahme Boden vorgefunden wird, der durch seine Beschaffenheit (z. B. Fremdbestandteile, Ölverunreinigungen, Verfärbungen, auffälliger Geruch) eine schädliche Bodenveränderung oder einen Altlastenverdacht vermuten lässt, ist der Bereich Umwelt-, Natur und Verbraucherschutz, untere Bodenschutzbehörde, Tel.: 0451 122-3969, Kronsfordter Allee 2-6, Lübeck, umgehend zu informieren (LBodSchG § 2) und es ist ein altlastenerfahrener Sachverständiger für die weitere Begleitung der Baumaßnahme hinzuzuziehen. Der unteren Abfallentsorgungsbehörde, Kronsfordter Allee 2-6, Lübeck ist unverzüglich der geplante Entsorgungsweg darzulegen. Die tatsächlich vorgenommene Verwertung bzw. Entsorgung dieses Erdaushubes ist durch Vorlage von Begleit- oder Übernahmescheinen nachzuweisen.
Die anfallenden Mengen an Erdaushubmassen sind sowohl in der Planung als auch in der Ausführung grundsätzlich nach Mutterboden bzw. nach Unterboden (Baugrubenaus-hub) zu trennen und zu beurteilen. Dabei ist das Vernichtungsverbot von Mutterboden gern. § 202 BauGB, verbunden mit der gesetzlichen Pflicht zum Schutz des Mutterbodens (BBodSchG § 1), zu beachten.
Bodenverdichtungen sind während der Bauarbeiten auf ein Minimum zu beschränken (BBodSchG § 4). Nach Beendigung der Arbeiten sind die natürlichen Bodenfunktionen der vorübergehend genutzten Flächen (z. B. Lager- und Baustelleneinrichtungen) wiederherzustellen.
- C** Fallen Abfälle an, die nicht verwertet werden können, so sind diese als Abfälle zur Besei-tigung andienungspflichtig an die Entsorgungsbetriebe Lübeck als öffentlichrechtlichem Entsorgungsträger.
- D** Aus Gründen des Artenschutzes sind die Eingriffe in Gehölze (inkl. Entfernung der Bü-sche/Brombeerbestände) gemäß Vorgabe § 39 (5) 2 BNatSchG („Kein Rückschnitt von Gebüsch / Gehölz zwischen 01. März und 30. September“) zwischen 01. Dezember und 29. Februar des Folgejahres durchzuführen.
- E** Bei der Planung von u.a. Wegen, Retentionsflächen und Abgrabungen ist ein Abstand von 1,50m zum Kronentraufbereich der bestehenden Gehölze einzuhalten.
- F** Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Min-destpflanzabständen ist die DB Richtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten.
- G** Östlich des Bolz- und Spielplatzes sind Gehölze zu wählen, die nicht in der Giftpflanzen-liste vom Gemeinde-Unfallversicherungsverband (GUV-SI 8018) stehen.
- H** Es sind baubegleitende archäologische Untersuchungen vorzusehen. Bei entsprechen-der Befundlage können dadurch Zeitverzögerungen im Bauablauf eintreten. Der Bereich Archäologie und Denkmalpflege ist rechtzeitig – spätestens jedoch 4 Wochen vorher - vom Baubeginn zu informieren. Dies gilt auch für Baumaßnahmen zur Erschließung des Baugebiets (Ver- und Entsorgungsleitungen, Straßenbau etc.). Sollten dabei Kulturdenkmale von besonderer Bedeutung gemäß den Bestimmungen des Denkmalschutz-gesetzes erkannt werden, ist gemäß den Bestimmungen des Gesetzes zu verfahren. Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass Funde und Befundsituationen nach §15 DSchG SH vor endgültiger Veränderung im vorgefundenen Zustand zu belassen und so-fort der Abt. Archäologie zu melden sind.

- I Das gesamte anfallende Niederschlagswasser wird im Bebauungsplangebiet bewirtschaftet. Es ist kein Anschluss an das öffentliche Regenwassernetz vorgesehen.
- J In Bezug auf den Abstand der Bebauung zur Wassertransportleitung müssen bei Vorliegen genauerer Baudetails Absprachen mit dem für den Betrieb der Wassertransportleitung zuständigen Unternehmensträger getroffen werden. Der zuständige Unternehmensträger behält sich eine Freigabe der Bauvorhaben vor. Während der Bautätigkeit ist sicherzustellen, dass die Wassertransportleitung vor jeglichen Beeinträchtigungen geschützt wird. Bei der Wassertransportleitung DN 500 handelt es sich um ein Leitungssystem mit sehr großer Kapazität an Trinkwasser. Im Falle eines Wasserrohrbruchs ist mit sehr großen Wassermassen und Unterspülungen des Hochbaus zu rechnen. Dieses muss in die Planung einbezogen werden.
- K Erlaubnispflichtig sind folgende Benutzungen des Grundwassers:
Bauwasserhaltung, also das Abpumpen und damit Absenken von Grundwasser zur Trockenlegung der Baugrube und Einleiten des geförderten Wassers in das Grundwasser oder im Ausnahmefall in ein oberirdisches Gewässer,
das durch Baukörper oder Baugrubenumschließungen verursachte zeitweise oder andauernde Aufstauen, Umleiten und Absenken von Grundwasser,
das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser (Baukörper oder Baustoffe, z.B. Hochdruckinjektionen, Bohrpfähle, Fundamente, Gebäude im Grundwasser).
Für Grundwasserabsenkungen während der Bauphase sind spätestens acht Wochen vor Baubeginn bei der unteren Wasserbehörde schriftlich die wasserrechtlichen Erlaubnisse einzuholen.
Nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist beim Entnehmen von Grundwasser > 5.000 m³ pro Jahr eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls nötig. Dadurch verlängert sich ggf. die Antragsbearbeitung entsprechend.

Bebauungsplan 09.13.00 – Bornkamp / Schärenweg -

Fassung zum Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 1 BauGB

Stand: 05.05.2023



Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
1.1	Lage und Abgrenzung des Plangebietes	4
1.2	Anlass und Erfordernis der Planaufstellung / Planänderung	4
1.3	Planungsrechtliches Verfahren	4
2.	Ausgangssituation	5
2.1	Bisherige Entwicklung und Nutzung	5
2.2	Natur und Umwelt	7
2.3	Denkmalschutz und Archäologie	9
2.4	Eigentumsverhältnisse	9
2.5	Bisheriges Planungsrecht	9
3.	Übergeordnete Planungen	10
3.1	Ziele und Grundsätze der Landesplanung	10
3.2	Darstellungen des Flächennutzungsplanes	11
3.3	Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)	11
3.4	Lübeck 2030, Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2019	11
3.5	Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept	12
3.6	Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck	12
3.7	Landschaftsschutzgebiet	12
4.	Ziele und Zwecke der Planung	12
4.1	Städtebauliches Entwurfskonzept	13
5.	Inhalt der Planung	14
5.1	Flächenbilanz	14
5.2	Künftige Entwicklung und Nutzung	15
5.2.1	Art der baulichen Nutzung	15
5.2.2	Bedingte Zulässigkeit von Nutzungen	17
5.2.3	Auflösend bedingtes Baurecht und Fläche für den Gemeinbedarf „Gemeinschaftsunterkunft für Flüchtlinge und Asylbegehrende“	17
5.2.4	Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche	18
5.2.5	Gemeinschaftsanlage	21
5.3	Erschließung	22
5.3.1	Anbindung an das vorhandene Straßennetz	22
5.3.2	Interne Erschließung	22
5.3.3	Stellplätze, öffentliche Besucherparkplätze, Fahrradstellplätze	23
5.3.4	Öffentliche Widmung der Verkehrsflächen	25
5.3.5	Straßenbegleitgrün	25
5.3.6	Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer	25
5.3.7	Geh-, Fahr- und Leitungsrechte	27
5.4	Ver- und Entsorgung	28
5.4.1	Schmutzwasser	28

5.4.2	Niederschlagswasser	29
5.4.3	Löschwasserversorgung	32
5.5	Lärmschutz	32
5.5.1	Gewerbelärm	33
5.5.2	Verkehrslärm	34
5.5.3	Schutz gegen Außenlärm	36
5.5.4	Sportlärm	37
5.5.5	Ruhige Gebiete	37
5.6	Erschütterung durch Güterzüge	38
5.7	Grün-, Natur- und Landschaft	38
5.7.1	Private Grünflächen	38
5.7.2	Öffentliche Grünflächen	39
5.7.3	Pflanz- und Erhaltungsbindungen	40
5.8	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	41
5.9	Gestaltung	42
5.10	Nachrichtliche Übernahme und Hinweise im Bebauungsplan	43
6.	Wesentliche Auswirkungen der Planung	43
6.1	Auswirkungen auf die Wohnraumversorgung	43
6.2	Wohnfolgebedarfe	44
6.2.1	Soziale Infrastruktur	44
6.3	Verkehrliche Auswirkungen	45
6.4	Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur	45
6.5	Auswirkungen auf die Umwelt	45
6.5.1	Auswirkungen auf Natur- und Landschaft	45
6.5.2	Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote	46
6.5.3	Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen	49
6.5.4	Berücksichtigung des Hochwasserschutzes	51
6.5.5	Sonstige Umweltauswirkungen	51
6.6	Auswirkungen auf ausgeübte und zulässige Nutzungen	51
7.	Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes	51
8.	Finanzielle Auswirkungen	52
9.	Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten	52
9.1	Verfahrensübersicht	52
9.2	Rechtsgrundlagen	55
9.3	Fachgutachten	55

Anlagen:

- Städtebaulicher Entwurf, Stand 11/2021

1. Einleitung

1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet liegt im Stadtteil St. Jürgen, Stadtbezirk Strecknitz. Es umfasst die zwischen dem Bahnhalteteil Hochschulstadtteil und der Wohnsiedlung Bornkamp gelegene Freifläche, die heute in Teilen mit Containern für eine Flüchtlingsunterkunft bestanden ist, sowie Teile des nördlich angrenzenden Kleingartengeländes. Abweichend vom Aufstellungsbeschluss soll auch eine Teilfläche des durch den Kleingartenverein Vorrader Straße genutzten Fläche in den Geltungsbereich einbezogen werden, da hier ein Spiel- und Bolzplatz für die Bewohner des Wohngebietes Bornkamp angelegt werden soll.

Begrenzt wird das ca. 5,1 ha große Plangebiet

- im Osten durch die B207 neu,
- im Süden durch die Straße Bornkamp,
- im Westen durch die östliche Grenze der Grundstücke Großer Belt 2 - 16 und Falstering 2 - 8a und
- im Norden durch das Gelände des Vereinsheims des Kleingartenvereins Vorrader Straße.

Der Geltungsbereich umfasst im Einzelnen die folgenden Flurstücke: Teile des Flurstücks 386, das Flurstück 20/11 und Teile des Flurstücks 1 aus Flur 1 der Gemarkung Strecknitz.

1.2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung / Planänderung

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplanes ist die Entwicklung eines Wohngebietes für unterschiedliche Nutzergruppen (allgemeines Wohnen, Studierenden- und Flüchtlingswohnen) auf bisher brachliegenden Teilflächen des Wohngebietes Bornkamp. Auf der Fläche war bisher ein Sportplatz vorgesehen. Mit der Aufgabe der Planungen für einen Sportplatz kann auch der zugehörig geplante Lärmschutz entfallen.

Unter Berücksichtigung des dringenden Wohnbedarfs der Hansestadt Lübeck wird von einer gemäß Aufstellungsbeschluss zu prüfenden Ansiedlung hochschulaffiner Dienstleistungen abgesehen und der Entwicklung von Wohnraum Vorrang eingeräumt.

Im westlichen Bereich des Plangebiets befindet sich zurzeit ein Containerdorf, das als Flüchtlingsunterkunft genutzt wird. Diese Nutzung soll zunächst für die Dauer ihres Bestehens planungsrechtlich gesichert werden. Danach soll das langfristig verfolgte Planungsziel mit Verlegung des Schärenwegs und der Umnutzung der Flächen des Lärmschutzwalles zu Wohnbaufläche umgesetzt werden.

Des Weiteren ist die Anlage eines Spiel- und Bolzplatzes im Norden des Plangebiets vorgesehen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes ist erforderlich, da die geplanten Vorhaben gemäß der für das Plangebiet bisher geltenden Bebauungspläne 09.07.00 – Bornkamp, Teilbereich II (Wohngebiet) – , 09.11.00 – Bundesstraße B 207 (neu), Teilbereich I - und 09.12.00 – Kleingartenanlage Vorrader Straße, Teilbereich I- die geplanten Nutzungen nicht genehmigungsfähig sind.

1.3 Planungsrechtliches Verfahren

Da die für das Plangebiet bisher geltenden Regelungsinhalte des Bebauungsplans 09.07.00 – Bornkamp, Teilbereich II (Wohngebiet) – für die geplante Entwicklung eines Wohngebietes

geändert werden müssen, wird für das Plangebiet ein neuer Bebauungsplan aufgestellt. Dieser neu aufzustellende Bebauungsplan mit der Bezeichnung 09.13.00 – Bornkamp / Schärenweg - wird für seinen Geltungsbereich die Festsetzungen der hier bisher geltenden Bebauungspläne 09.07.00, TB II, 09.11.00, TB 1 und 09.12.00, TB I vollständig ersetzen.

Der Bebauungsplan 09.13.00 – Bornkamp / Schärenweg – wird im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a i.V.m. § 13b BauGB aufgestellt.

Mit dem am 13.05.2017 neu in das Baugesetzbuch aufgenommenen § 13b ist die Anwendung des beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB ausdrücklich auf Außenbereichsflächen und sonstige Flächen erweitert worden, die an im Zusammenhang bebaute Ortsteile anschließen, sofern mit der Planung die Zulässigkeit von Wohnnutzungen auf einer Grundfläche von weniger als 10.000 qm begründet werden soll. Diese Voraussetzungen liegen für den Bebauungsplan 09.13.00 vor.

Darüber hinaus werden durch den Bebauungsplan keine Vorhaben begründet, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach dem Gesetz über die UVP oder nach Landesrecht unterliegen. Des Weiteren bestehen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter.

Im beschleunigten Verfahren gelten zu Teilen die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und Abs. 3 Satz 1 BauGB. Entsprechend wird von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB abgesehen. Die Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz entfällt (§ 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB).

Die Anwendung des beschleunigten Verfahrens für Außenbereichsflächen ist gemäß § 13b Satz 2 BauGB an die Bindung geknüpft, dass der Satzungsbeschluss nach § 10 Abs. 1 BauGB bis zum 31.12.2024 erfolgen muss.

Der geltende Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck stellt das Plangebiet als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Kleingartenfläche dar. Der Flächennutzungsplan wird gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB nach Satzungsbeschluss über den Bebauungsplan durch Berichtigung angepasst werden (122. Änderung durch Berichtigung).

2. Ausgangssituation

2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

Siedlungsstrukturelle Einbindung und vorhandene Freiraumstrukturen

Das westlich an das Plangebiet grenzende Wohngebiet wird durch eine überwiegend ein- und zweigeschossige Einfamilienhausbebauung unterschiedlicher Bauformen (Reihenhäuser, Doppelhäuser und freistehende Einfamilienhäuser) geprägt. Es ist parallel zur Straße Schärenweg durch einen 3-4 m hohen, begrünten Lärmschutzwall vom Plangebiet abgegrenzt. Dieser wurde gemäß Festsetzung des geltenden Bebauungsplanes vor einigen Jahren als Schutz gegen die Lärmemissionen der geplanten Sportplatznutzung errichtet.

Östlich der Straße Schärenweg befindet sich eine ca. 45 x 105 m große Fläche, die mit temporär errichteten Unterkünften für Geflüchtete („Neustädter Häuschen“) bebaut ist. Der daran anschließende Bereich ist eine weitgehend ebene Brachfläche mit nur geringem Gehölzbestand. Im Nordosten liegt ein Teilbereich innerhalb eines ca. 1 bis 2 m hohen Erdwalls. Hier befinden sich kleinere Haufwerke von Bodenmaterial.

Im Süden stellt die von West nach Ost ansteigende Böschung der Rampe der Bahn- und Bundesstraßenüberquerung im Zuge der Straße Bornkamp eine stadträumliche Zäsur für

das Plangebiet dar und trennt diese von den südlich anschließenden Freiflächen, die von Feuchtfleichen und Kleingewässer geprägt sind.

Die nördliche Abgrenzung erfolgt im westlichen Teil durch den abknickenden Schärenweg sowie eine von West nach Ost verlaufende Fuß- und Radwegeverbindung über den Bahnübergang und die B207n zum Hochschulstadtteil. Der Weg wird beidseitig gesäumt durch Bäume und Gehölze. Im nördlichen Anschluss befinden sich Landwirtschaftsflächen.

Im nordöstlichen Teil wird das Plangebiet erweitert durch eine extensiv genutzte Wiesenfläche nördlich der Fuß- und Radwegverbindung. Die Wiesenfläche ist von drei Seiten von Gehölzen umgeben. Im Norden schließt das weitere Gelände um das Vereinsheim des Kleingartenvereins Vorrader Straße an.

Im Osten wird der Bahnhofpunkt ebenfalls durch Bäume und Gehölze gegenüber dem Plangebiet abgeschirmt. Parallel zum Bahnhofpunkt verläuft zwischen Bahnlinie und B207n ein Lärmschutzwall.

Verkehrliche Erschließung

Erschlossen wird das Plangebiet bereits heute über die Straße Schärenweg, die am Fußpunkt der Bahn- und Straßenüberbrückung an die Straße Bornkamp anschließt. Auf dem Teilstück von Süden nach Nordwesten, parallel zum Lärmschutzwall ist die Straße nur teils ausgebaut. Es sind hier keine befestigten Fußwege vorhanden. Mit der Herstellung der Park&Ride-Parkplätze im Nordwesten des Plangebiets wurde auf dem von Westen nach Osten verlaufenden Teilstück ein einseitiger, befestigter Fußweg ergänzt. Der Schärenweg endet am nordöstlichen Rand des Plangebiets in einer Wendeanlage für PKW.

Aufgrund der Höhenlage/Böschung kann an die Straße Bornkamp selbst nicht angebaut werden.

ÖPNV-Anbindung

Durch den unmittelbar angrenzenden Bahnhofpunkt Hochschulstadtteil sowie die in der Straße Bornkamp gelegene Bushaltestelle ist das Plangebiet gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden.

Die Einzugsbereiche der Haltestelle „Schärenweg“ der Linie 2 und der Haltestelle „Alexander-Fleming-Straße“ der Linie 1 befinden sich ca. 240 m bzw. 370 m Luftlinie von der geplanten Siedlung entfernt. Die Anbindung an den ÖPNV genügt somit den Standards des 4. Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) der Hansestadt Lübeck 2019-2023.

Über den Bahnhofpunkt „Hochschulstadtteil“ der Bahnlinie Lübeck-Lüneburg besteht auch eine Anbindung an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn. Der Bahnhofpunkt ist über die Straße Schärenweg für den Autoverkehr erschlossen. Park&Ride-Parkplätze befinden sich am nordöstlichen Ende der Straße.

Fuß- und Radverkehr

Ein im Südwesten an den Schärenweg anschließender Fuß- und Radweg führt von Westen nach Osten entlang des Böschungsfußes der Brückenrampe und stößt hier auf eine Treppenanlage, die über die Böschung der La-Rochelle-Brücke verläuft und an den Gehweg der Straße Bornkamp anschließt. Von hier verläuft der Weg weiter nach Norden und mittels einer Rampe zum Bahnsteig. Vor der Rampe sind Fahrradstellplätze angeordnet.

An der Wendeanlage im Nordosten wurden überdachte Fahrradständer errichtet. Eine Zugangsrampe führt vom straßenbegleitenden Fußweg hinunter zum Bahnhofpunkt.

Im nördlichen Teil des Plangebiets verläuft eine Fußwegeverbindung, die aus Westen aus der Siedlung Bornkamp kommend, in die Feldmark des Landschaftsschutzgebiets „Ringstedtenhof“ Richtung Norden in Richtung Kleingartenverein „Vorrader Straße“, Siedlung Rothebek und Ringstedtenhof führt. Eine Abzweigung dieses Weges nach Osten verbindet den Bornkamp über einen beschränkten Bahnübergang und einer Ampelanlage über die B207n mit dem Hochschulstadtteil.

2.2 Natur und Umwelt

Topographie

Die ansonsten relativ ebene Fläche fällt bei Höhen zwischen 16,2 m bis 14,6 m über NHN von Norden nach Süden um ca. 1,5 m ab. Im Bereich der Flüchtlingsunterkünfte ist das Gelände mit Sand und einer Schicht Betonrecyclingmaterial aufgefüllt worden. Hier liegt das Gelände zwischen 16,9 m und 16,1 m über NHN.

Aufgrund der Höhenlage von über 14,6 m über NHN liegt das Plangebiet nicht in einem potenziellen Überschwemmungsgebiet oder einem überschwemmungsgefährdeten Gebiet, sodass Belange des Hochwasserschutzes bei der Planung nicht zu berücksichtigen sind.

Bodenversiegelung

Die Versiegelung im Plangebiet wird von der asphaltierten Straße Schärenweg, den gepflasterten Stellplätzen, den gepflasterten Zuwegungen zum Bahnhofpunkt und den Gebäuden der Flüchtlingsunterkunft bestimmt. Der übrige Teil des Plangebiets ist unversiegelt.

Altlasten

Nach derzeitigem Kenntnisstand liegen keine Hinweise auf Altlasten vor.

Potenzielle Kampfmittelbelastung

Gemäß Schreiben des Kampfmittelräumdienstes vom 26.11.2015 und 15.07.2021 handelt es sich im Plangebiet um keine Kampfmittelverdachtsfläche. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass Zufallsbefunde nie gänzlich auszuschließen sind.

Boden, Grundwasser

Im gesamten Untersuchungsgebiet stehen oberflächlich sandige Auffüllungen bzw. Oberboden an. Unter den sandigen Auffüllungen steht örtlich noch der alte Oberboden an.

Unterhalb der Auffüllungen und des Oberbodens folgen überwiegend schwach schluffige Feinsande, die bereichsweise in unterschiedlicher Tiefe auch schluffig sind. Unterlagert werden die Sande von Geschiebemergel, der örtlich von Geschiebelehm überdeckt wird. Die Unterkante der Geschiebeböden wurde bis zur max. Endtiefe der Sondierungen von 12,0 m nicht durchstoßen.

Grundwasser wurde, abhängig von der jeweiligen Geländehöhe, in Tiefen zwischen 0,8 m und 4,1 m unter Gelände eingemessen. Der Grundwasserspiegel fällt entsprechend der Geländeneigung und dem Gefälle des wasserstauenden Geschiebemergelhorizontes von nordwestlicher Richtung nach Südosten von NHN + 15,94 m auf NHN + 11,84 m ab. Abhängig von den Niederschlägen sind Grundwasserspiegelschwankungen und Stauwasserbildungen auch bis zur Geländeoberkante möglich.

Vegetationsbestand

Der westliche Teil des Geltungsbereichs umfasst eine genutzte Containerdorfanlage mit einem sandigen Fußballplatz. Westlich davon grenzt ein ruderal bewachsener Lärmschutzwall den Geltungsbereich zur Siedlung Bornkamp hin ab.

Im Nordwesten bildet eine von Westen nach Osten verlaufende, von einem Fußweg begleitete Knickstruktur die Grenze des Geltungsbereichs.

Im Nordosten befindet sich eine Brache mit Hochstauden und niedrigem Pappeljungwuchs. Diese Fläche wird im Westen und Süden von Wegen in Gehölzreddern abgegrenzt. Hier dominieren z.T. ältere Eichen.

Auf dem östlichen Teil des Geltungsbereichs befinden sich Lagerflächen für Bodenmaterialien, z.T. schon älter und ruderalisiert. Diese sind bewachsen mit Brombeeren, Hochstauden und Gehölzjungwuchs und weisen z.T. einen hohen Grasanteil auf. Zwischen der Containerdorfanlage und der Bodenlagerstätte hat sich ein schon stärker geschlossener junger Gehölzbestand (Pioniergehölz) entwickelt.

Am östlichen Rand des Geltungsbereichs befinden sich oberhalb und auf dem zur Bahnlinie abfallenden Böschungsbereich lückige Gehölzbestände mittleren Alters (ganz überwiegend Eichen) auf ruderalisierten Flächen.

Im Süden des Geltungsbereichs befinden sich mehr oder weniger geschlossene Hochstaudenbestände. Die Grenze im Süden bildet die wegen der Überführung über die Bahnlinie und die B207n hochgelegene Straße Bornkamp mit z.T. steiler ruderalisierter Böschung.

Landschaftsbild

Die im Norden an das Plangebiet angrenzenden Flächen des Kleingartenvereins „Vorrader Straße“ und die mit Knicks strukturierten Grünlandflächen des Landschaftsschutzgebiets „Ringstedtenhof“ sind Teil des Grünzugs „Ringstedtenhof und Bornkamp“, der eine Zäsur zwischen der Siedlung südlich der Vorrader Straße und der Siedlung Bornkamp bildet. Der Siedlungsrand der bestehenden und geplanten Bebauung wird nach Norden durch eine durchgehende, lineare Knick- und Gehölzstruktur in die Landschaft eingebunden. Im Osten zerschneiden die Bahnlinie und die B207n die Landschaft. Das geplante Baugebiet liegt etwas höher als die Bahnlinie und ist durch eine mit Gehölzen bewachsene Böschung gegen diese abgeschirmt. Zwischen Bahnlinie und B207n befindet sich ein mit Gehölzen bepflanzter Lärmschutzwall. Im Süden dominiert die steile Böschung der La-Rochelle-Brücke das Landschaftsbild. Der Lärmschutzwall im Westen grenzt die bestehende Bebauung scharf von dem Plangebiet ab. Damit eine Verbindung zwischen den beiden Siedlungsteilen entstehen kann, soll der Lärmschutzwall abgetragen werden.

Natur- und Artenschutz

Die Gehölze und Ruderalflächen des Plangebiets dienen als Lebensräume und Lebensstätten von Brutvogelarten, Fledermäusen und anderen Tieren. Zur Berücksichtigung der Fauna gemäß den Vorgaben des Artenschutzes nach § 44 BNatSchG wurde eine Kartierung des Zauneidechsenvorkommens, eine faunistische Potentialabschätzung und Artenschutzprüfung durchgeführt.

Bei der Überplanung von Sukzessionsgehölzen, Ruderalflächen, begrüntem Lärmschutzwall, Lagerflächen und des Containerdorfs mit Sportplatz sind Betroffenheiten von Brutvogelarten der Gehölze und von Wald- und Zauneidechsen möglich. Es werden Vermeidungsmaßnahmen (Bauzeitenregelungen, Absammeln von Waldeidechsen) sowie Ausgleichsmaßnahmen (Gehölzpflanzung, ein Ersatzlebensraum für Zauneidechsen) erforderlich.

Aufgrund dessen werden im Bebauungsplan Maßnahmen zur Bauzeitenregelung und das notwendige Absammeln von Waldeidechsen festgesetzt und Ausgleichsmaßnahmen räumlich verortet. Für den flächigen Gehölzausgleich wurde der Ausgleichsbedarfs ermittelt. Durch Umsetzung der Maßnahmen kann das Eintreten eines Verbotstatbestands nach § 44 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Da es sich um eine anthropogen beeinflusste Brachfläche handelt (sie ist von allen Seiten von Verkehrswegen umgeben, im westlichen Teil mit den Flüchtlingsunterkünften bebaut und im nordöstlichen Teil als Bodenlagerplatz genutzt), wird insgesamt von keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter aufgrund der Planung ausgegangen.

2.3 Denkmalschutz und Archäologie

Belange des Denkmalschutzes sind nicht betroffen.

Es handelt sich hier in Teilen um bisher weitgehend ungestörte Landschaftsteile, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte erwartet werden können auch da in weiten Teilen des Plangebiets bislang kein Oberboden entfernt wurde und bei vorherigen Baumaßnahmen Auffüllungen auf dem Oberboden vorgenommen wurden. Systematische archäologische Prospektionen haben im Plangebiet bislang nicht stattgefunden, vereinzelt sind im Umfeld Fundstellen in der archäologischen Landesaufnahme dokumentiert. So findet sich südlich der überplanten Fläche eine Fundstelle, die bis in die Jungsteinzeit (4100-1700 v. Chr.) zurückreicht. Weitere Fundstellen sind daher nicht auszuschließen. Daher sind baubegleitende archäologische Untersuchungen vorzusehen. Bei entsprechender Befundlage können dadurch Zeitverzögerungen im Bauablauf eintreten.

2.4 Eigentumsverhältnisse

Die im Bebauungsplan nachrichtlich als Bahnanlagen dargestellten Flächen befinden sich im Eigentum der DB Netz AG. Alle weiteren Flächen im Planumgriff sind Flächen der Hansestadt Lübeck.

Die Fläche des zukünftigen Bolzplatzes ist zurzeit an den Gemeinnützigen Kreisverband Lübeck der Gartenfreunde e.V. verpachtet und wird fristgerecht gekündigt.

2.5 Bisheriges Planungsrecht

Bepanter Innenbereich gemäß § 30 BauGB

Für das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplanes 09.13.00 gelten bisher die Bebauungspläne 09.07.00, TB II, 09.11.00, TB 1 und 09.12.00, TB I.

Der 2004 beschlossene und in Kraft getretene Bebauungsplan 09.07.00 – Bornkamp, Teilbereich II (Wohngebiet) setzt die Straßen Bornkamp (einschließlich Fuß- und Radweg am Böschungsfuß) und Schärenweg als öffentliche Straßenverkehrsflächen fest. Die zwischen Schärenweg, Bornkamp und Bahnhofpunkt gelegene Freifläche ist als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Sportplatz festgesetzt. Die Sportplatzfestsetzung schließt auch die westlich des Schärenweges gelegene Fläche des zugehörigen Lärmschutzwalls ein. Den am nördlichen Rand des angrenzenden Wohngebietes verlaufenden Grünzug setzt der Bebauungsplan als öffentliche Parkanlage fest.

Der Bebauungsplan 09.11.00 – B 207 neu II, Teilbereich I ist am 07.06.2000 in Kraft getreten. Es setzt die Wegeparzelle auf dem Flurstück 20/11 als Verkehrsgrün und die begleitenden Knickstrukturen als Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von

Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzung sowie Gewässern und als geschütztes Biotop fest. Außerdem wird die Bahntrasse als Bahnanlage dargestellt.

Der B-Plan 09.12.00– Kleingartenanlage Vorrader Straße -, Teilbereich I ist am 04.08.1999 in Kraft getreten und setzt für das Gelände des Kleingartenvereins private Grünfläche Dauerkleingärten und Gemeinschaftsstellplätze fest. Die umgebenden Knickstrukturen sind als Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzung sowie Gewässern festgesetzt. Im östlichen Bereich verläuft parallel zur Bahnlinie ein 3,5 m breites Leitungsrecht zugunsten der Stadtwerke Lübeck.

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung

Das Plangebiet liegt innerhalb des im Regionalplan für den Planungsraum II (Stand 2004) festgelegten baulich zusammenhängend bebauten Siedlungsgebietes des Oberzentrums Lübeck. Die B 207n ist als überregionale Straßenverbindung dargestellt.

Die das Siedlungsgebiet im Norden, Süden und Westen umgebende Landschaft ist als Regionaler Grünzug dargestellt.

Die Schwerpunkte der wohnbaulichen und gewerblichen Entwicklung sollen sich innerhalb der baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiete befinden. Diesem Grundsatz entspricht die geplante Wohnungsbauentwicklung am Schärenweg. Das Quartier ist über die B207n günstig an das überörtliche Straßennetz angebunden.

Als Oberzentrum ist Lübeck ein Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung; ein wohnbaulicher Entwicklungsrahmen ist deshalb nicht einzuhalten. Das Entwicklungspotential des geplanten Quartiers liegt bei bis zu ca. 245 Wohneinheiten (inklusive ca. 120 Studentenwohnplätzen) für verschiedene Nutzergruppen und kann somit zur Deckung des akuten Wohnungs- und Wohnbauflächenbedarfs der Hansestadt Lübeck beitragen (siehe 3.4 Lübeck 2030, Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2019).

Gemäß Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP) hat die Innenentwicklung bei der Wohnungsbauentwicklung in den Städten und Gemeinden Vorrang vor der Außenentwicklung. Der Vorrang der Innenentwicklung ist dabei als Ziel der Raumordnung (siehe LEP, 2.5.2, Z6) bei allen raumbedeutsamen Planungen zu beachten. Dementsprechend hat beinhaltet auch das Entwicklungskonzept für die Region Lübeck (Stand 2003) bezüglich der Zielen für die Entwicklung von Siedlungsflächen den Vorrang der Innenentwicklung (z.B. Reaktivierung von brach gefallenen Infrastrukturflächen) aus landschaftlichen und stadtwirtschaftlichen Gründen (z.B. Auslastung der vorhandenen Infrastruktur), sofern Überlastungstendenzen vermieden und ausreichende Freiräume erhalten bleiben. Dabei sollen neue Bauflächen in Zuordnung zu den vorhandenen Siedlungskernen (städtebauliche Abrundungen) ausgewiesen werden.

Mit der Lage zwischen dem Hochschulstadtteil und dem Wohngebiet Bornkamp und der Nutzung einer Brachfläche stellt die Entwicklung des Plangebietes als Wohngebiet mit direktem Bahnanschluss eine städtebauliche Abrundung dar. Es handelt sich um eine städtebaulich integrierte Lage. Das Gebiet ist durch die vorhandene, für die Zuwegung des Bahnhofpunktes gebaute Straße Schärenweg, schon zu einem Teil erschlossen und es besteht durch das Containerdorf im Westen eine, wenn auch temporär angelegte, bauliche Nutzung.

Vorhandene Freiraumbeziehungen sollen erhalten und durch z.B. die mittige Grünverbindung entwickelt werden.

Die Ziele und Inhalte der Bauleitplanung berücksichtigen in vollem Umfang die übergeordneten Ziele und Grundsätze der Landesplanung.

3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der Flächennutzungsplan (FNP) für die Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung stellt das Plangebiet als Grünfläche dar. Abweichend von der Sportplatz-Festsetzung des Bebauungsplanes 09.07.00, TB II stellt der Flächennutzungsplan noch die Zweckbestimmung Kleingartenfläche entsprechend der vormals vorgesehenen Nutzung dar, sodass der Flächennutzungsplan für die betreffende Fläche auch nicht die bisher für das Plangebiet verfolgten Planungsziele wiedergibt. Insofern besteht unabhängig von den aktuellen Zielen der Bebauungsplanung bereits heute ein Änderungsbedarf für den FNP.

Unter Berücksichtigung des Planungszieles, das Plangebiet (mit Ausnahme der am nördlichen Rand vorgesehenen Fläche für einen Bolzplatz) langfristig vollständig als Wohngebiet zu entwickeln, soll das Plangebiet künftig überwiegend als Wohnbaufläche dargestellt werden. Die Änderung des FNP für den Teilbereich Bornkamp/Schärenweg wird gemäß § 13a BauGB i.V.m. § 13b BauGB im Wege der Berichtigung nach Satzungsbeschluss über den Bebauungsplan erfolgen.

3.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)

Das ISEK 2010 beinhaltet für den Hochschulstadtteil mit Ausnahme der Schaffung eines Bahnhaltdepotpunktes, der inzwischen realisiert wurde, keine konkreten Ziele und Maßnahmen, die im Rahmen der Bauleitplanung für das Plangebiet zur berücksichtigen wären.

3.4 Lübeck 2030, Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2019

Gemäß dem aktuellen Wohnungsmarktbericht 2018 (Stand: Nov. 2019), der das Wohnungsmarktkonzept 2013 unter Berücksichtigung der aktuellen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose von Oktober 2015 fortschreibt, wird Lübeck in den nächsten 10 Jahren bis 2025 voraussichtlich einen über die Bestandserneuerung hinausgehenden zusätzlichen Bedarf von ca. 3.900 Wohnungen haben.

Gleichwohl wird auch für die nächsten Jahre ein erheblicher Bedarf an Einfamilienhausgrundstücken gesehen, um insbesondere junge Familien am Ort zu halten bzw. entsprechende Zuzüge zu generieren. Der Wohnungsmarktbericht geht dementsprechend von einer Verteilung des zusätzlichen Bedarfs zu zwei Dritteln auf den Geschosswohnungsbau (ca. 2.600 WE bis 2025) und einem Drittel auf den Bau von Einfamilienhäusern (ca. 1.300 WE bis 2025) aus. Diesem Bedarf stehen nach aktueller Zusammenstellung des Wohnungsmarktberichtes von 2019 potenzielle Wohnbauflächen für rd. 3.000 Geschosswohnungen und etwa 1.400 Einfamilienhäuser gegenüber, wobei die Aktivierbarkeit der Potenzialflächen nicht an allen Standorten gewährleistet ist. Unter Berücksichtigung der Bauflächen mit bestehendem Baurecht für Wohnungsbau und all der Flächen, auf denen in den nächsten zwei Jahren voraussichtlich Baurecht geschaffen werden kann, werden gemäß Wohnungsmarktbericht 2015 mittelfristig Bauflächen für rd. 1.800 Wohneinheiten entwickelt werden können (davon 1.400 im Geschosswohnungsbau).

Die im Plangebiet Bornkamp/Schärenweg nach derzeitigem Planungsstand vorgesehene Entwicklung von bis zu 245 Wohneinheiten (inkl. 120 Studierendenwohnplätzen) tragen zur Deckung des dringenden Wohnungsbedarfs bis 2022 bei. Im aktualisierten Wohnungsmarktbericht 2019, in dem alle Potenzialflächen der Wohnbauflächenentwicklung einschließlich der Flächen mit bereits bestehendem Baurecht und bereits laufenden Bauleitplanverfahren

zusammengestellt sind, wird der Standort als mittelfristig für eine Bebauung zur Verfügung stehende Wohnbaufläche berücksichtigt.

Bei den im Wohnungsmarktbericht 2019 aufgezeigten Potentialflächen handelt es sich sowohl um Maßnahmeflächen der Innenentwicklung als auch um die Entwicklung von Wohnbauflächen an den äußeren Siedlungsändern. Unter Berücksichtigung der landesplanerischen Ziele sollen dabei vorrangig Innenentwicklungsflächen für die Schaffung von Wohnraum genutzt werden. Da sämtliche im Wohnbauflächenbericht 2019 aufgezeigten innenstadtnahen Potenzialflächen mittelfristig für den Wohnungsbau in Anspruch genommen werden sollen, zugleich aber andere Standorte eine deutlich längere Planungs- und Entwicklungszeit erfordern als das Projektgebiet Bornkamp/Schärenweg, wird die Entwicklung von Wohnbauflächen im Plangebiet insbesondere zur Deckung des dringenden Wohnbedarfs der Hansestadt Lübeck für unverzichtbar erachtet.

3.5 Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept

Das Stadtteilzentrum St. Jürgen – Hochschulstadtteil / Campus Center liegt fußläufig weniger als 500 m entfernt. Eine ausreichende Versorgung des Plangebietes ist somit gegeben.

3.6 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck

Das Plangebiet liegt nicht in einem großräumigen, besonders wertvollen Landschaftsbereich, grenzt aber unmittelbar an einen solchen an. Der nordwestlich angrenzende Bereich Ringstedtenhof ist entsprechend seiner Bedeutung als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt.

Gemäß dem Landschaftsplanerischen Entwicklungskonzept „Erholung“ des Landschaftsplanes der Hansestadt Lübeck liegt das Plangebiet weder in einem dort ausgewiesenen Erholungsgebiet noch in einem ausgewiesenen Grünzug. Nördlich des Plangebietes grenzt unmittelbar der Grünzug 2.5 „Ringstedtenhof und Bornkamp“ an das Plangebiet an. Über das Plangebiet verläuft dabei im Zuge des Schärenweges eine Hauptwegeverbindung zwischen dem nördlich angrenzenden Landwirtschafts- und Kleingartenflächen und dem südlich des Plangebietes verlaufenden Lisa-Dräger-Weg. Von der La-Rochelle-Brücke läuft der Lisa-Dräger-Weg zurzeit entlang der Straße Bornkamp durch die Siedlung. Eine mehr an die Landschaft angebundene Wegeführung am Siedlungsrand soll mit dieser Planung umgesetzt werden (siehe 5.3).

3.7 Landschaftsschutzgebiet

Nördlich des Plangebietes befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Ringstedtenhof“. Es umfasst die extensiv bewirtschafteten landwirtschaftlichen Flächen mit einer hohen Kleingewässer- und Knickdichte. Die Kleingartenanlage parallel zur Bahn ist nicht Teil des Landschaftsschutzgebietes.

4. Ziele und Zwecke der Planung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes 09.13.00 soll vor allem die planungsrechtliche Voraussetzung für die Entwicklung eines Wohngebietes für 240 bis 250 Wohneinheiten für unterschiedliche Nutzergruppen (allgemeines Wohnen und Studentenwohnen) geschaffen werden. Unter Berücksichtigung des dringenden Wohnbedarfs der Hansestadt Lübeck wird von einer gemäß erstem Aufstellungsbeschluss vom 06.07.2015 zu prüfenden Ansiedlung hochschulaffiner Dienstleistungen abgesehen und der Entwicklung von Wohnraum Vorrang eingeräumt.

Mit dem Bauleitplanverfahren werden im Einzelnen vor allem folgende Planungsziele verfolgt:

- Befristete Zulässigkeit der Flüchtlingsunterkunft,
- Umnutzung des ehemals als Sportplatz vorgesehenen Geländes durch die Entwicklung eines Wohngebietes zur baulichen Abrundung des Wohngebiets „Bornkamp“,
- Umsetzung eines Bebauungskonzeptes für 240 – 250 Wohneinheiten mit unterschiedlichen Bauformen und Wohnungstypen für unterschiedliche Nutzergruppen,
- Entfernung des westlich des Schärenweges befindlichen Lärmschutzwalls und Verschwengung des Schärenweges nach Osten für die Entwicklung von Doppelhausgrundstücken im Anschluss an die Bestandsbebauung im Westen des Plangebietes,
- Städtisch geprägte Einfamilienhausbebauung mit Hausgruppen aus zweigeschossigen Reihenhäusern gegliedert durch eine private Grünfläche im mittleren Bereich des Plangebietes,
- Drei- bis viergeschossige Mehrfamilienhäuser als Riegelbebauung parallel zur Bahnlinie als Lärmschutzbebauung,
- Dreigeschossiges Studierendenwohnheim im Süden am Eingang des Wohngebietes,
- Landschaftliche Einbindung des neuen Wohngebiets durch Erhaltung randlicher Baum- und Gehölzbestände im Norden zum angrenzenden Landschaftsschutzgebiet und als Abgrenzung im Osten zur Bahnlinie,
- Schaffung von Wegebeziehungen im Plangebiet und Anbindung an die öffentlichen Erholungswege und den Bahnhofpunkt,
- Spiel- und Bolzplatz im Norden des Plangebietes,
- Konzept zur Bewirtschaftung des Oberflächenwassers mit vollständiger Rückhaltung und Versickerung im Plangebiet.

4.1 Städtebauliches Entwurfskonzept

Dem Entwurf des Bebauungsplans liegt das im Anhang beigefügte städtebauliche Konzept zugrunde. Im Einzelnen sind folgende Nutzungen vorgesehen:

Errichtung eines Studierendenwohnheims mit ca. 120 Plätzen im Süden

Vorgesehen ist die Errichtung eines Gebäudes mit bis zu drei Geschossen (zuzüglich Staffelgeschoss). Die bauliche Ausgestaltung des Wohnheims ist noch offen, insofern ist die Baukörperdarstellung im städtebaulichen Entwurf als Chiffre bzw. Platzhalter zu verstehen.

Geschosswohnungsbau mit ca. 80 Wohneinheiten im Osten und Jugend- und Nachbarschaftstreff

Am östlichen Rand des Plangebietes ist eine weitgehend geschlossene 3- (zuzüglich Staffelgeschoss) bis 4- geschossige Bebauung in Nord-Süd-Richtung vorgesehen, die zugleich als Lärmschutzbebauung für die westlich anschließenden Flächen dient. Aufgrund einer nicht überbaubaren Wassertransportleitung ist die Bebauung von der Bahntrasse abgerückt und die erforderlichen Stellplätze sind im Osten des Grundstücks angeordnet. Vorgesehen ist die Errichtung von Mietwohnungen, wobei mindestens eines der Gebäude im geförderten Wohnungsbau errichtet werden soll.

Des Weiteren wird in Zusammenarbeit mit dem Bereich Jugendarbeit die Integration eines Jugend- und Nachbarschaftstreffs geprüft.

Spiel- und Bolzplatz im Norden

Im Norden in ca. 70 m Entfernung von der geplanten Bebauung und durch die Gehölzstrukturen beidseitig des Rad- und Fußweges abgeschirmt, ist ein öffentlicher Spiel- und Bolzplatz geplant. Ein entsprechendes Angebot wurde im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gefordert.

Reihenhauszeilen mit 37 Wohneinheiten im mittleren Bereich

Im mittleren Bereich des Plangebietes sind vier in Ost-West-Richtung ausgerichtete Reihenhausbänder vorgesehen, die in der Mitte durch einen Grünzug in zwei Teilbereiche getrennt werden. Die Süd-Ausrichtung der Gebäude begünstigt die Nutzung von Solarenergie; die Süd-Terrassen und Gärten bieten eine hohe Wohnqualität.

6 Doppelhäuser mit 14 Wohneinheiten im Westen

Auf der Fläche des heutigen Lärmschutzwalls sollen Doppelhausgrundstücke entstehen. Die Gebäudeausrichtung mit Terrassen und Gärten im Westen der Grundstücke trägt gleichermaßen den Wohnbedürfnissen der künftigen Bewohner Rechnung, wie auch ein hinreichender Abstand zu den westlich angrenzenden bestehenden Doppel- und Reihenhäusern gewahrt wird.

5. Inhalt der Planung**5.1 Flächenbilanz**

Bebauungsplangebiet		Ca. 51.220 m²
davon		
Allgemeines Wohngebiet		Ca. 23.050 m²
WA 1 für freistehende Einfamilienhäuser (Doppelhäuser)	Ca. 3.650 m ²	
WA 2 für Einfamilien-Reihenhäuser (westlich)	Ca. 4.260 m ²	
WA 3 für Einfamilien-Reihenhäuser (östlich)	Ca. 3.860 m ²	
WA 4 für Geschosswohnungsbau	Ca. 5.780 m ²	
WA 5 für Geschosswohnungsbau	Ca. 1.970 m ²	
WA 6 für Studierendenwohnen	Ca. 3.530 m ²	
Verkehrsflächen		Ca. 12.030 m²
Straßenverkehrsflächen Planstraße A	Ca. 4.910 m ²	
Besondere Zweckbestimmung (Schärenweg neu)	Ca. 1.470 m ²	
Besondere Zweckbestimmung (Geh- und Radwege)	Ca. 2.300 m ²	
Straßenbegleitgrün	Ca. 3.350 m ²	
Bahnflächen		Ca. 7.680 m²
Fläche für Versorgung (Pumpstation)		Ca. 40 m²

Private Grünflächen		Ca. 3.430 m²
Retentionsfläche Teilgebiete WA 2 und WA 3	Ca. 1.560 m ²	
Kleingarten	Ca. 1.870 m ²	
Öffentliche Grünflächen		Ca. 4.990 m²
Spiel- und Bolzplatz	Ca. 3.900 m ²	
Wegeverbindung	Ca. 1.090 m ²	

5.2 Künftige Entwicklung und Nutzung

5.2.1 Art der baulichen Nutzung

Teilräumlich gegliedertes Wohngebiet

Da die künftigen Baugrundstücke vorwiegend dem Wohnen dienen sollen, wird für das gesamte Gebiet allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO festgesetzt.

Zur Sicherung des angestrebten Charakters als ruhiges Wohnquartier werden im gesamten Gebiet die ansonsten in allgemeinen Wohngebieten ausnahmsweise zulässigen Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen als mit einem ruhigen Wohngebiet unvereinbare Nutzungen ausgeschlossen.

Aufgrund der kleinteiligen Wohnnutzung und der Erschließung über einen verkehrsberuhigten Bereich und Geh-, Fahr- und Leitungsrechte in den Teilgebieten WA 1 bis WA 3 werden Gemeinbedarfseinrichtungen und nicht störende Handwerksbetriebe für diesen Bereich auf solche Nutzungen beschränkt, die keine wesentlichen Besucherverkehre erzeugen. Auch Räume für freie Berufe im Sinne des § 13 BauNVO können hier nur ausnahmsweise zugelassen werden, sofern von ihnen kein wesentlicher Besucherverkehr ausgeht.

Unzulässigkeit von Ferienwohnungen und von Beherbergungsbetrieben

Da Ferienwohnungen in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohnnutzungen häufig Störungen des Dauerwohnens nach sich ziehen, denen im Konfliktfall nur mit Mitteln des Polizei- und Ordnungsrechts begegnet werden kann, werden Ferienwohnungen im Sinne des § 13a BauNVO im gesamten Plangebiet ausgeschlossen, gleiches gilt für Beherbergungsbetriebe.

Der Ausschluss von Ferienwohnungen und Beherbergungsbetrieben trägt außer zur Sicherung der Wohnruhe auch dazu bei, dass die geplanten Wohneinheiten dauerhaft für das Wohnen zur Verfügung stehen und nicht durch finanziell lukrativere Nutzungen der Fremdenbeherbergung verdrängt werden.

Berücksichtigung einer 30 % Quote für den sozialen Wohnungsbau

Nach dem Beschluss der Bürgerschaft „Kurswechsel in der Wohnungspolitik“ (VO/2019/07446 beschlossen am 28.03.2019) mindestens 30 Prozent der Wohneinheiten im geförderten Wohnungsbaubau zu errichten, müssen bei ca. 130 Wohneinheiten (ohne die Studierendenwohnungen) ca. 39 geförderte Wohneinheiten entstehen.

Da das Baugesetzbuch nur die Ausweisung von klar abgrenzten Flächen zulässt, auf den ganz oder teilweise Wohngebäude mit Mitteln aus dem sozialen Wohnungsbau errichtet werden, ist die Festsetzung einer 30%-Quote planungsrechtlich nicht möglich. Im Rahmen

der Grundstücksvergabe durch die Hansestadt Lübeck oder der Entwicklungsträgerin „Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck GmbH“ (KWL) kann jedoch sichergestellt werden, dass mindestens 30 % der erstellten Wohneinheiten im geförderten Wohnungsbau entstehen. Dabei muss die 30%-Quote nicht zwingend in jedem einzelnen Teilgebiet, sondern kann auf den Baugrundstücken mit Geschosswohnungsbau insgesamt erfüllt werden.

Zur Förderung der sozialen Durchmischung können auch geförderte und freifinanzierte Wohnungen in den Gebäuden kombiniert werden.

Wohnraum für geflüchtete Menschen

Im Februar 2018 hat die Bürgerschaft den Antrag der GAL-Fraktion „Wohnraum für Studierende, Auszubildende und Flüchtlinge“ (VO Nr. 5781) mit Mehrheit angenommen. Dieser Antrag fordert die Verwaltung auf zu prüfen, wie ein integratives Wohnprojekt für Auszubildende, Studierende und (junge) Geflüchtete in Lübeck entstehen kann. Der Auftrag wird im Zuge des Bebauungsplanverfahrens 09.13.00 - Bornkamp / Schärenweg – bearbeitet.

Minderjährige unbegleitete Geflüchtete werden in Wohngruppen betreut, die von sozialen Trägern betrieben werden. Die zuständigen städtischen Bereiche haben geäußert, dass Ihrer Meinung nach ein integratives Wohnprojekt an dem Bedarf geflüchteter erwachsener Menschen vorbeigehe. Diese wollten eine dauerhafte Wohnmöglichkeit und seien an integrativen Projekten mit Studierenden, die auf eine begrenzte Dauer ausgelegt sind, eher nicht interessiert.

Das Ziel ist es deshalb dauerhaften Wohnraum für geflüchtete Menschen zu schaffen. Dies entspricht auch dem Aufstellungsbeschluss. Im Zuge des Verkaufs der Grundstücke für Wohnungsbau mit einem zu bestimmenden Anteil geförderter Wohnungen kann die Hansestadt Lübeck dazu Benennungs- oder Besetzungsrechte (§ 11 Schleswig-Holsteinisches Wohnraumförderungsgesetz – SHWoFG) für eine bestimmte Anzahl Wohnungen vertraglich vereinbaren. Die zuständige Stelle hat damit das Recht, einen (Besetzungsrecht) oder mindestens drei (Benennungsrecht) wohnberechtigte Wohnungssuchende zu benennen. Ziel ist eine ausgewogene Mischung von freifinanzierten Wohnungen, geförderten Wohnungen ohne Benennungs- oder Besetzungsrechte und geförderten Wohnungen mit Benennungs- oder Besetzungsrechten. Über diesen Weg können Geflüchtete und weitere Gruppen, die Zugangsschwierigkeiten zum freien Wohnungsmarkt haben, mit Wohnraum versorgt werden.

Zum Erreichen dieses Ziels kann auch eines der Grundstücke für Mehrfamilienwohnen (oder zwei oder alle drei) in das Vermögen der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH als Tochter der Hansestadt Lübeck eingelegt werden und mit dieser die Errichtung von sozialem Wohnungsbau auf diesem Grundstück vereinbart werden.

Studierendenwohnen

Das Teilgebiet WA 6 am Eingang des neuen Wohngebiets soll von der Hansestadt Lübeck oder von der Erschließungsträgerin „Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck GmbH“ (KWL) öffentlich für die Errichtung von Studierendenwohnen ausgeschrieben werden. Das Studentenwerk Schleswig-Holstein hat Interesse geäußert sich an der Ausschreibung beteiligen zu wollen und diese Fläche für ein Studentenwohnheim von der Hansestadt Lübeck als Erbpachtgrundstück zu übernehmen. Aufgrund seiner satzungsbedingten, sozialen Verpflichtung betreibt und stellt das Studentenwerk 100% sozialen Wohnraum zur Verfügung. Das Unternehmen nimmt dazu Förderungen für sozialen Wohnraum (WoFöR) in Anspruch. Bedingt dadurch ist das Studentenwerk für Neubauten an eine Baukosten- und Mietobergrenze gemäß den Richtlinien für soziale Wohnraumförderung gebunden.

Jugend- und Nachbarschaftstreff

In Zusammenarbeit mit dem Bereich Jugendarbeit wird im Norden des Teilgebiets WA 4 die Integration eines Jugend- und Nachbarschaftstreffs geprüft. Hier soll ein zweigeschossiges Gebäude mit insgesamt ca. 200 m² auf zwei Ebenen mit Veranstaltungsräumen, Büros und Beratungsmöglichkeiten entstehen. Aufgrund des Lärmschutzes muss das Gebäude, auch wenn für die Nutzung nur ein zweigeschossiges Gebäude benötigt wird, mindestens eine Gebäudehöhe von 9 m erreichen.

5.2.2 Bedingte Zulässigkeit von Nutzungen

Das künftige Wohngebiet wird Emissionen aus Gewerbe- und Verkehrslärm ausgesetzt sein, die im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung berechnet wurden. Im Ergebnis werden für die geplante Wohnbebauung Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Ein wirksamer aktiver Lärmschutz (z.B. Lärmschutzwand oder -wall) müsste zur Erreichung des Schutzziels auch für die oberen Geschosse eine Höhe von mehr 12 m haben.

Da eine solche Lärmschutzanlage für städtebaulich unverträglich erachtet wird, wird hier der Errichtung einer weitgehend geschlossenen Lärmschutzbebauung parallel zur Bahnlinie der Vorzug gegeben (siehe hierzu auch Kap. 5.5 Lärmschutz). Gemäß der schalltechnischen Untersuchung können durch eine weitgehend geschlossene, 9 m hohe Bebauung die Immissionsgrenzwerte an der westlichen, lärmabgewandten Seite des Geschosswohnungsbaus sowie für den Großteil der geplanten Reihenhausbebauung eingehalten werden. Lediglich in der Nacht kommt es durch Verkehrslärm zu Überschreitungen der Orientierungswerte im nordöstlichen Reihenhausbaufeld. Beurteilungspegel ≥ 50 dB(A) stellen sich nicht ein, sodass eine nächtliche Lüftung von Schlafräumen mit Fenstern in Spaltlüftungsstellung möglich ist.

Da die Riegelbebauung parallel zur Bahnlinie Voraussetzung für wohngebietsverträgliche Lärmbelastungen der angrenzenden Wohngrundstücke ist, wird die Zulässigkeit von Wohnnutzungen auf den übrigen Wohngrundstücken (WA 1 bis WA 3) durch bedingte Festsetzung nach § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB an die vorherige Errichtung der Lärmschutzbebauung im WA 4 und WA 5 geknüpft.

5.2.3 Auflösend bedingtes Baurecht und Fläche für den Gemeinbedarf „Gemeinschaftsunterkunft für Flüchtlinge und Asylbegehrende“

Im westlichen Bereich des Plangebiets befindet sich zurzeit ein Containerdorf, das als Flüchtlingsunterkunft genutzt wird. Auf einer rechteckigen Fläche von ca. 38 m x 100 m befinden sich 64 Container (61 Einzel- und 3 Doppelcontainer, davon 56 Wohncontainer, 2 Gemeinschaftseinheiten, 3 Nutzeinheiten und 3 Büros), die parallel zum Schärenweg jeweils in 4er Blöcken kombiniert in zwei Reihen aufgestellt sind. Zwischen den Containergruppen und den zwei Reihen sind 5 m breite Bewegungsflächen freigehalten.

In der Mitte der Anlage in der östlichen Reihe wurde ein Containerblock ausgespart, wodurch ein kleiner Platz als Treffpunkt entsteht. Nördlich und westlich dieses Platzes sind die 3 Doppelcontainer als Gemeinschaftsräume und Küche angeordnet. Hier stehen auch die 3 Bürocontainer und ein Container für die Heizungsanlage. Im Norden der Anlage befindet sich der Müllplatz und im Osten ist ein sandiger Bolzplatz als Bewegungsfläche für Kinder und Jugendliche angelegt worden.

Die Nutzung soll für die Dauer ihres Bestehens planungsrechtlich gesichert werden. Aus diesem Grund wird für die betreffende Fläche gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 1 BauGB festgesetzt, dass die Nutzung als Gemeinbedarfsfläche mit Zweckbestimmung Gemeinschaftsunterkunft

für Flüchtlinge und Asylbegehrende bis zur Aufgabe der Gemeinschaftsunterkunft längstens bis zum 31.12.2033 zulässig ist. Neben der Gemeinschaftsunterkunft sind auch die jeweils dazugehörigen Nebenanlagen (Müllplatz), Außenanlagen und Parkieranlagen auf der Fläche zulässig. Da die Unterkunft in ihrer jetzigen Ausprägung bis zum Abbau erhalten bleiben und nicht verändert werden soll, werden eine eingeschossige Bebauung und eine zulässige Grundfläche von 1.800 m² festgesetzt. Die festgesetzte Grundfläche entspricht der Grundfläche der vorhandenen Container.

Die Festsetzung der befristeten Zulässigkeit der Gemeinschaftsunterkunft für Flüchtlinge erfolgt in einer Nebenzeichnung, die neben der Gemeinbedarfsfläche auch die vorhandene Straße (Schärenweg) und den vorhandenen Lärmschutzwall einschließt.

Mit der Aufgabe der Flüchtlingsunterkunft soll die in der Hauptzeichnung festgesetzte Folgenutzung der geplanten Doppel- und Reihenhausbebauung mit zugehöriger Erschließungsstraße ermöglicht werden.

5.2.4 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

Maß der baulichen Nutzung

Zur Sicherung der geplanten unterschiedlichen Bebauungsstruktur werden im Plangebiet teilgebietsbezogene Festsetzungen zur maximalen Grundflächenzahl (GRZ), zur maximal zulässigen Grundfläche (GR), zur maximal zulässigen Geschossfläche (GF), zur maximalen Geschossigkeit (Anzahl der Vollgeschosse) und zur maximalen Gebäudehöhe (Oberkante) getroffen.

Da in den Teilgebieten WA 1 (Doppelhäuser) und WA 4 (Mehrfamilienhäuser) jeweils ein durchgehendes Baufenster eine gewisse Flexibilität der Bebauung ermöglicht, wird die zulässige Grundfläche der Gebäude durch die Festsetzung einer Grundflächenzahl von 0,4 bestimmt. Bei den Reihenhäusern (Teilgebiete WA 2 und WA 3) ergibt sich die zulässige Grundfläche jeweils aus der durch die Baugrenzen festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche und der maximal zulässigen Gebäudetiefe.

In den Teilgebieten WA 5 und WA 6 sind jeweils maximal zulässige Grundflächen und für das WA 6 zusätzlich eine zulässige Geschossfläche angeben. Dabei ist die Geschossfläche nach den Außenmaßen der Gebäude in allen Vollgeschossen zu ermitteln. Auch die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen Geschossen als Vollgeschossen sind einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände vollständig mitzurechnen.

Für das Teilgebiet WA 5 errechnen sich daraus eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,26 und eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,08. Diese niedrige Dichte ist durch die Einschränkung der Bebaubarkeit des Grundstücks wegen des notwendigen Abstandes zur Wassertransportleitung zu erklären. Auf dem Teilgebiet WA 6 soll neben der Bebauung und den notwendigen Stellplätzen auch noch Freiraum für den Aufenthalt bleiben, deshalb werden durch die Festsetzung die Höchstgrenzen nach BauNVO nicht voll ausgeschöpft. Es ergibt sich für dieses Teilgebiet eine GRZ von 0,34 und eine GFZ von 1,15.

Da bei der Ermittlung der Grundfläche (GR) auch die Flächen von Balkonen und Terrassen (letztere soweit sie unmittelbar an Gebäude anschließen) einzurechnen sind, ermöglicht der Bebauungsplan in allen Teilgebieten des WA Überschreitungen der zulässigen GR durch die vorgenannten Bauteile um bis zu 30 %. Terrassen müssen nicht innerhalb der Baugrenzen liegen und dürfen diese überschreiten.

In den Teilgebieten WA 1 bis WA 3 soll eine kosten- und flächensparende Bauweise umgesetzt werden. Aufgrund der kleinen Grundstücke reicht die gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO generell mögliche Überschreitung der zulässigen GR um 50% durch Stellplätze, Nebenanlagen i.S.d. § 14 BauNVO in diesen Teilgebieten nicht aus, um die oberirdischen Stellplätze mit ihren Zufahrten sowie die privaten Erschließungswege und sonstigen benötigten Nebenanlagen realisieren zu können. Daher wird im WA 1 eine Überschreitungsmöglichkeit für die o.g. Anlagen jeweils um jeweils bis zu 70 vom Hundert und in den WA 2 und WA 3 um bis zu 80 vom Hundert zugelassen. Trotz dieser Überschreitung stehen ausreichend private Freiflächen auf den Grundstücken und außerdem die gemeinsam zu nutzenden Grünflächen (zentrale Grünfläche und Spiel- und Bolzplatz) im Plangebiet zur Verfügung. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt werden durch die Begrünung der Dachflächen und die Verpflichtung zur Niederschlagswasserversickerung vermieden.

Entsprechend dem städtebaulichen Entwurfskonzept wird mit den Festsetzungen zur dritten Dimension der geplanten Bebauung (maximale zulässige Vollgeschosse, maximale Höhe der Gebäude) eine städtebaulich gewünschte höhenmäßige Abstufung der neuen Gebäude erreicht. Die Baukörper der Bebauung im Süden des Plangebiets entlang der Brückenböschung sollen sich in der Höhe von bis zu vier Vollgeschossen (Teilgebiet WA 5 an der Bahnlinie) auf bis zu drei Vollgeschosse (an der Einfahrt in das Baugebiet) abstaffeln. Bei den äußeren Baukörpern wird durch die Höhenfestsetzung jeweils die Errichtung von Staffelgeschossen ausgeschlossen (Teilgebiet WA 6 Abschnitt a und WA 5). Auf dem mittleren, dreigeschossigen Baukörper (Teilgebiet WA 6 Abschnitt b) soll ein Staffelgeschoss (das kein Vollgeschoss ist) zulässig sein. In den weiteren Teilgebieten werden die Geschosse oberhalb der zulässigen Vollgeschosse (je II in den Teilgebieten WA 1 bis WA 3, je III im Teilgebiet WA 4) auf ein Staffelgeschoss beschränkt. Die Staffelgeschosse müssen gegenüber dem darunterliegenden Geschoss an mindestens einer Seite je nach Gebäudetiefe um mindestens um 3,0 m bzw. 4,0 m zurückspringen. Das Zurücktreten wird dabei für die Teilgebiete WA 4 und WA 6 Abschnitt b jeweils für die der Straße zugewandte Seite vorgegeben, damit die Baukörper zur Straße dreigeschossig erscheinen. Für das Teilgebiet WA 4 ist dies die der Nachmittagssonne zugewandte Seite ruhige Seite, die sich für die Anlage von Dachterrassen besonders anbietet. Für das Teilgebiet WA 4 sind aufgrund des Lärmschutzes mindestens zwei Geschosse vorgeschrieben, damit z.B. auch das Gebäude des geplanten Jugend- und Nachbarschaftstreffs mindestens zwei Geschosse aufweist. Auch dieses Gebäude muss die hier als Lärmschutzbebauung notwendige Gebäudehöhe von 9,0 m erreichen.

Die Festsetzungen zur maximalen Höhe (Oberkante) der Gebäude orientieren sich an der jeweils möglichen Geschossigkeit (Anzahl der Vollgeschosse + Staffelgeschoss). So wird die Gebäudehöhe für die Reihen- und Doppelhausbebauung mit bis zu drei Geschossen einheitlich auf 10,5 m und für den maximal viergeschossigen Geschosswohnungsbau auf 13,5 m begrenzt. Für die Lärmschutzbebauung parallel zur Bahnlinie wird neben der maximalen Gebäudehöhe auch ein Mindestmaß von 9,0 m festgesetzt, da sich die Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung auf diese Höhe der Lärmschutzbebauung beziehen.

Da die Detailplanung für den Straßenausbau und die Geländehöhen erst nach der Planreife erarbeitet wird, liegen noch keine festen Bezugshöhen vor. Aus diesem Grund wird dem jeweiligen Bauvorhaben als Bezugshöhe die zugeordnete private oder öffentliche Erschließungsfläche zugeordnet. Bezugspunkt ist die Oberkante (Endausbauhöhe) der Mitte der Erschließungsfläche in der Grundstücksmitte. Gebäude, die länger als 20 m sind, können der Höhenentwicklung der Erschließungsfläche angepasst werden. Ausnahmen von der Festsetzung sind ggf. gemäß § 31 Abs. 1 BauGB im Einzelfall zu prüfen.

Da sich das Teilgebiet WA 5 in der Höhe nicht auf eine öffentliche oder private Erschließung beziehen lässt, ist für das Baufeld eine Geländehöhe (in m über NHN) festgesetzt, die sich

an der Geländehöhe im Bestand orientiert. Soweit die später hergestellten Geländehöhen von der Höhe des festgesetzten Bezugspunktes abweichen, soll ggf. gemäß § 31 Abs. 2 BauGB von der Höhenfestsetzung des Bebauungsplans befreit werden.

Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

Als zulässige Bauweise für die geplanten Einfamilienhäuser im Nordwesten des Plangebiets werden entsprechend des Bebauungskonzeptes Doppelhäuser (WA 1) bzw. Hausgruppen (WA 2 und WA 3) festgesetzt. Ergänzend wird für die Teilgebiete WA 2 und WA 3 eine Mindestbreite der Reihenhäuser von 5,5 m und maximale Gebäudetiefe von 12,0 m festgesetzt, um hier sehr schmale Reihenhaustypen zu vermeiden.

Um eine Ausnutzung der Baufenster bis an die Baugrenzen zu ermöglichen, dürfen die Baugrenzen in den Teilgebieten WA 4 und WA 5 durch Balkone um bis zu 2,0 m auf bis zur Hälfte der jeweiligen Außenwandlänge überschritten werden. Im Teilgebiet WA 6 ist dies nur jeweils an der östlichen und südlichen Baugrenze zulässig, das die Balkone sonst zu dicht an die öffentlichen Verkehrsflächen heranreichen.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung haben ergeben, dass Unterbrechungen der Riegelbebauung (WA 4 und WA 5) nicht zu deutlich erhöhten Beeinträchtigungen der dahinterliegenden Reihenhausbauung führen. Der Abstand zwischen den Baukörpern darf jedoch 12 m nicht überschreiten.

Damit eine Lärmschutzbebauung auf der ganzen Länge entsteht, werden jeweils Baulinien im Norden und Süden der Baufenster festgesetzt. Planerische Zielsetzung sind mindestens drei Baukörper mit zwei Durchlässen durch den auch ein Luftaustausch erfolgen kann. Einer dieser Durchlässe entsteht durch die Wegeverbindung zum Bahnhofpunkt zwischen den Teilgebieten WA 4 und WA 5. Die durchgehende Baugrenze im Teilgebiet WA 4 soll Flexibilität für die möglichen Baukörper schaffen. Damit auch wie geplant hier mindestens ein Durchlass zwischen den Baukörpern entsteht, wird die Baukörperlänge auf 70 m begrenzt.

Für das Teilgebiet WA 6 wird ein größeres Baufenster definiert, um hier einen größeren Spielraum für die Anordnung von Gebäudekörpern für ein Studierendenwohnheim zu schaffen.

Höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden

Um eine gebietsverträgliche Nutzungsdichte zu sichern, wird in Teilgebieten WA 1 bis WA 3 die Zahl der Wohnungen pro Wohngebäude begrenzt. In den Gebäuden soll keine Vielzahl an Kleinstwohnungen, sondern familieneigneter Wohnraum entstehen. Je Doppelhaushälfte werden zwei Wohnungen zugelassen, damit hier auch die Einrichtung einer Einliegerwohnung möglich ist. In den Teilgebieten WA 2 und WA 3 wird die Anzahl der Wohnungen auf eine pro Reihnhaus eingeschränkt. Eine höhere Anzahl von Wohneinheiten pro Gebäude würde zudem ein höheres Verkehrsaufkommen, einen höheren Stellplatzbedarf und daraus resultierend einen höheren Versiegelungsgrad zur Folge haben.

Einschränkung von Stellplätzen, Garagen und Nebenanlagen

Zur konkreten Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes werden auch Festsetzungen zur Zulässigkeit von untergeordneten Nebenanlagen und Einrichtungen gemäß § 14 Abs. 1 BauNVO getroffen.

Zur Freihaltung einer gärtnerisch gestaltbaren Vorgartenzone und Gewährleistung eines ruhigen Straßenbildes wird die Anlage von Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO auf den straßenseitigen Grundstücksflächen in den Teilgebieten WA 1 und WA 4 in einer

Tiefe von 5,0 m ausgeschlossen, im Teilgebiet WA 6 in einer Tiefe von 3,0 m. Ausgenommen davon sind Standplätze für Abfallbehälter, Fahrradstellplätze mit offenen Überdachungen oder niedrige Fahrradboxen.

Ebenfalls zur Freihaltung einer gärtnerisch gestaltbaren Vorgartenzone und eines ruhigen Straßenbildes wird im Teilgebiet WA 1 die Zulässigkeit für Carports und Garagen auf die überbaubaren Flächen und auf die für Nebenanlagen festgesetzten Flächen beschränkt.

Die erforderlichen Kfz-Stellplätze sind gemäß städtebaulichem Konzept oberirdisch und auf den jeweiligen Baugrundstücken geplant. In WA 2 und WA 3 soll der Stellplatz vor dem jeweiligen Reihenhaus angeordnet werden. Um die Vorgartenzone von Bebauung freizuhalten und damit für ausreichende Belichtung der Wohnräume im Erdgeschoss gesorgt ist, sind Carports und oberirdische Garagen hier generell unzulässig. Geräteschuppen dürfen nur in den für Nebenanlagen gekennzeichneten Flächen neben den Gebäuden und an den südlichen Grundstücksgrenzen errichtet werden.

In den Teilgebieten WA 4, WA 5 und WA 6 sind Gemeinschaftsstellplätze vorgesehen. Stellplätze sind nur in den festgesetzten Flächen für Stellplätze (für WA 4 und WA 5 hauptsächlich auf den Flächen östlich der Wassertransportleitung) zulässig. Aufgrund der durchgehenden Baugrenze in WA 4 ist die Lage der Zufahrt hier noch nicht zu bestimmen (siehe Kapitel 5.3.3).

Damit Stellplätze, Carports, Garagen und Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO zu den öffentlichen Flächen (öffentliche Verkehrs- und Grünflächen), den privaten Erschließungen der Teilgebiete WA 2 und WA3 und zur privaten Grünfläche zwischen diesen Teilbereichen eingegrünt werden können, sollen diese nicht direkt an die aufgezählten Flächen herangebaut werden.

Zur Integration von Tiefgaragenteilen außerhalb von Gebäuden in die gärtnerisch gestalteten Flächen sind diese mit einer mindestens 40 cm hohen vegetationsfähigen Überdeckung zu versehen und zu begrünen. Die Mindestüberdeckung darf nur für die Anlage von Wegen und Terrassen unterschritten werden. Wege und Terrassen dürfen maximal 25% der gesamten Fläche bedecken.

5.2.5 Gemeinschaftsanlage

Da die Bewirtschaftung des Oberflächenwassers in den Teilgebieten WA 2 und WA 3 auf den kleinen Grundstücken der Reihenhäuser nicht möglich ist (vgl. Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**), wird das Oberflächenwasser in die private Grünfläche zwischen diesen Teilgebieten geführt und hier zurückgehalten und versickert. Die private Grünfläche wird als Gemeinschaftsanlage festgesetzt. Die Teilgebiete WA 2 und WA 3 werden zusammen mit der privaten Grünfläche und der darin enthaltenen Rückhaltungs- und Versickerungsanlagen geplant und hergestellt (siehe Kapitel und 5.7.1). Die Wege werden von der Hansestadt Lübeck hergestellt. Der zentrale mittige Weg bleibt in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck und wird von dieser unterhalten (siehe Kapitel 5.3.7). Nach der Fertigstellung der Bebauung wird die Fläche außer dem zentralen mittigen Weg anteilig mit den Reihenhäusern veräußert und die Pflege der Gehölzflächen und Versickerungseinrichtungen vertraglich auf die Eigentümergemeinschaft übertragen.

5.3 Erschließung

5.3.1 Anbindung an das vorhandene Straßennetz

Das gesamte Wohngebiet Bornkamp ist nur über eine Zufahrt über die La-Rochelle-Brücke an das Straßennetz der Hansestadt Lübeck angebunden. Für den Notfall bei einer Blockierung der La-Rochelle-Brücke besteht für Feuerwehr- und Rettungswagen eine Notzufahrt zum Wohngebiet von Norden her über die Vorrader Straße und die Zuwegung zum Kleingartenverein Vorraderstraße e.V. am Ringstedtenhof bis zum Schärenweg. Am Schärenweg verhindern Poller ein unbefugtes Befahren dieser Verbindung.

Das neu geplante Baugebiet wird von der Straße Bornkamp aus erschlossen. Die Einmündung soll mit großen Sichtdreiecken besonders Richtung La-Rochelle-Brücke übersichtlich gestaltet werden, damit Gefahrensituationen mit kreuzenden Fuß- und Radfahrern vermieden werden.

5.3.2 Interne Erschließung

Neue Quartiersstraße

Wohnheim-, Geschosswohnungsbau- und die östlichen Reihenhausgrundstücke werden über eine neue Quartierstraße erschlossen, die im Südwesten an die Straße Bornkamp anschließt und hinter dem Studierendenwohnheim nach Osten und dann nach Norden bis zum Park&Ride-Parkplatz verläuft. Die neue Haupteinschließung trennt zugleich die höher bebauten Grundstücke im Osten und Süden des Plangebietes von den niedriger bebauten Reihenhausgrundstücken. Die Straße soll als Zone 30 Straße mit einseitig geführtem Fußweg gestaltet werden und wird als Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Im Anschluss an den Bornkamp (Querschnitt A-A) ist eine Gesamtbreite von 16,6 m vorgesehen. Hier sind ein 0,3 m breiter Randstreifen, ein Gehweg von 2,5 m Breite und eine 6,0 m Fahrbahn geplant. Daran schließen sich senkrecht orientierte Parkplätze mit 5,0 m Breite, ein 2,50 m breiter Gehweg und wieder ein 0,3 m Randstreifen mit Beleuchtung an. Die Entwässerungsmulde dient der Aufnahme des Oberflächenwassers und eine 3,0 m breite Gehölzpflanzung zur Abgrenzung von der Bestandsbebauung.

Im südlichen Bereich nördlich des Studierendenwohnens (Querschnitt E-E) sind bei einer Gesamtbreite von 11,55 m an zwei Stellen mehrere, parallel zur Fahrbahn orientierte Parkplätze mit 2,25 m Breite vorgesehen. Die wechselseitige Anordnung dient zur Verkehrsberuhigung. Die Parkplatzflächen sollen mit Baumscheiben zur Fahrbahn hin abgegrenzt werden. Der Gehweg verläuft hier nur einseitig auf der südlichen Straßenseite. Hier ist im Bereich von Parkplätzen der Straßenquerschnitt mit einer 3,0 m breiten Entwässerungsmulde mit Rigole, einer Fahrbahn von 3,5 m und Parkplätzen von 2,25 m Breite geplant. Auch hier soll ein 2,50 m breiter Gehweg und ein 0,3 m Randstreifen mit Beleuchtung vorgesehen.

Im östlichen Bereich parallel zur Bahnlinie (Querschnitt D-D) ist bei einer Gesamtbreite von 11,05 m auch nur auf der östlichen Straßenseite ein Gehweg vorgesehen. Auf der westlichen Seite befinden sich Entwässerungsmulden, die zum Teil mit parallel zur Fahrbahn befindlichen Parkplätzen kombiniert sind. Auch auf der östlichen Seite befinden sich Parkflächen, die alternierend zu den gegenüberliegenden angeordnet sind, was zur Verkehrsberuhigung beitragen soll. Die Parkflächen und die Mulden ohne unterirdische Rigolen sollen mit Baumscheiben kombiniert werden.

Hier ist der Straßenquerschnitt in Bereichen ohne Parkplätze mit einer 2,50 m breiten Mulde, einer Fahrbahn von 5,75 m, einem Gehweg in der Breite von 2,50 m und einem 0,3 m breiten Randstreifen mit Beleuchtung geplant.

Der Straßenquerschnitt mit Parken auf der westlichen Straßenseite setzt sich auch einer 2,5 m breiten Mulde, einem Parkplatz von 2,25 m Breite, einer Fahrbahn mit 3,50 m, einem Gehweg mit 2,50 m Breite und einem 0,3 m breiten Randstreifen mit Beleuchtung zusammen.

Mit Parken auf der östlichen Straßenseite ist der Straßenquerschnitt wieder mit einer 2,50 m breiten Mulde, einer Fahrbahn mit 3,5 m, Parkflächen von 2,25 m Breite und auch mit einem 2,50 breiten Gehweg und einem Randstreifen mit Beleuchtung mit 0,3 m.

Innerhalb der festgesetzten Verkehrsfläche ist eine Wendeanlage für Pkw entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen am östlichen Ende der Planstraße „A“ geplant.

Verlegung des Schärenweges

Für die Anlage von tiefen Doppelhausgrundstücken ist eine Verschiebung des Schärenweges in östlicher Richtung erforderlich. Die neue Straße soll gleichermaßen die Doppelhausgrundstücke wie die westlichen Reihenhausgrundstücke erschließen. Die Straße soll als verkehrsberuhigter Bereich mit Mischverkehrsfläche mit hoher Aufenthaltsfunktion (insbesondere auch für Kinderspiel) ausgebildet werden. Bei einer Gesamtbreite von 7,0 m sind wechselseitig 2,5 m breite Parkstreifen, jeweils mit einer Baumscheibe kombiniert, vorgesehen. Der Schärenweg „neu“ (Querschnitt B-B) wird als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung, verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt.

Der Straßenquerschnitt der westlichen Mischverkehrsfläche ist mit einem 0,2 m breiten Randstreifen, einer Fahrbahn mit 4,0 m Breite, Parkflächen von 2,5 m und Randstreifen mit Beleuchtung mit 0,3 m Breite.

Im Norden soll der neue Schärenweg über eine schmale Straße (im Einrichtungsverkehr - Querschnitt C-C) auf der vorhandenen Trasse mit der neuen Haupteinzelverkehrsstraße verbunden werden. Auch diese ist als verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt.

Der Straßenquerschnitt der Mischverkehrsfläche im Norden soll mit einem Randstreifen mit Beleuchtung von 0,3 m Breite und einer 4,0 m breiten Fahrbahn ausgeführt werden.

Die Kosten für die Verlegung des Schärenweges und der dort vorhandenen Leitungen werden auf rund 360.000 Euro geschätzt. Diese Kosten werden nicht vom Leitungsträger übernommen, sondern sind in die Kosten der Erschließung einzurechnen. Da auch der Schärenweg in seinem heutigen Verlauf nach dem Verlegen der für das Wohngebiet notwendigen Erschließungsleitungen an der jetzigen Stelle neu auf- und endausgebaut werden müsste, entstehen kaum Mehrkosten für die Erstellung des Straßenendausbaus des zu verlegenden Teilstücks.

5.3.3 Stellplätze, öffentliche Besucherparkplätze, Fahrradstellplätze

Benötigte private Stellplätze und Fahrradstellplätze sind von den Investoren/Bauträgern auch für die Mehrfamilienhäuser und die Studentenwohnheime im Baugenehmigungsverfahren auf den privaten Grundstücken nachzuweisen. Die folgenden Anforderungen gemäß dem Entwurf der Stellplatzsatzung der Hansestadt Lübeck sind zu berücksichtigen.

Private Stellplätze

Für die Doppelhäuser sind Stellplätze, Carports und ggf. auch Garagen auf den Grundstücken vorgesehen. Es wird bei Einfamilienhäusern im Baugenehmigungsverfahren ein Stellplatz pro Wohneinheit gefordert. Den Einfamilienhausbesitzern, außer denen der Mittelreihenhäuser, steht es aber frei weitere Stellplätze auf ihren Grundstücken vorzusehen. Ein Carport oder eine Garage ist auch aus diesem Grund bei den Doppelhäusern in mind. 5 m

Abstand von der Straßenbegrenzungslinie zu errichten, sodass ggf. (wenngleich nicht als beste Lösung) das Zweitauto davorstehen kann.

Die Stellplätze für die Reihenhäuser sollen jeweils vor den Hausscheiben angeordnet werden. Die Zuwegungen zu den Reihenhäusern sind als private Erschließungsstiche geplant.

Für Mehrfamilienhäuser werden im Baugenehmigungsverfahren in der Regel in vergleichbaren Lagen 0,8 – 0,9 Stellplätze pro Wohneinheit gefordert, im sozialen Wohnungsbau 0,6 Stellplätze pro Wohneinheit. Auch diese Anzahlen können durch den Bauträger erhöht werden. Für die Studierendenwohnungen ist 1 Stellplatz pro 4 Wohneinheiten nachzuweisen. Wenn durch ein Mobilitätskonzept ein geringeres Erfordernis an Stellplätzen für das Studierendenwohnen nachgewiesen werden kann, könnte die Anzahl der Stellplätze auf 1 Stellplatz pro 8 bis 10 Wohnungen reduziert werden.

Für den Geschosswohnungsbau und das Studierendenwohnheim sind die oberirdischen Stellplätze im Osten der Gebäude geplant. Bei den Gebäuden parallel zur Bahnlinie befinden sich die Stellplätze auf der Abstandsfläche, die aufgrund der hier verlaufenden Wasserversorgungsleitung notwendig ist. Die Zufahrt zu den Stellplätzen erfolgt im WA 4 über eine Durchfahrt zwischen den Gebäudekörpern und sollte zur Minimierung der Versiegelung möglichst jeweils für zwei Gebäude zusammengefasst werden. Die Zufahrt zu den Stellplätzen des WA 5 ist mit dem öffentlichen Gehweg zum Bahnhofpunkt kombiniert. Auch die Stellplatzanlage des südlichen Baukörpers von WA 4 könnte hierüber erschlossen werden.

Öffentliche (Besucher-) Parkplätze

Die Anzahl der Stellplätze im städtebaulichen Entwurf ist als Platzhalter zu sehen, da eine detaillierte Straßenplanung erst im Vorfeld der Erschließung erfolgt. Es ist im Bereich der Anbindung an den Bornkamp die Anlage von öffentlichen (Besucher-) Parkplätzen vorgesehen. Des Weiteren sind öffentliche Parkplätze entlang der neuen HAUPTERSCHLIEßUNG und im verkehrsberuhigten Bereich angeordnet. Die vorhandenen Park&Ride-Parkplätze im Nordosten des Plangebiets bleiben bestehen und sollen künftig nicht mehr über den ursprünglichen Verlauf des Schärenwegs, sondern vorrangig über die neue HAUPTERSCHLIEßUNGSSTRAßE angefahren werden.

Gemäß dem Entwurf der Stellplatzsatzung sind mindestens 0,125 Parkplätze pro Wohneinheit und 0,04 pro Studentenwohnheimplatz für Besucher im öffentlichen Straßenraum bereitzustellen. Bei 51 Wohneinheiten in Einfamilienhäusern, ca. 80 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau und 120 Studentenwohnungen ist die Anzahl von mindestens 21 Besucherparkplätzen zu erstellen. Im Straßenentwurf der Fassung zum Auslegungsbeschluss kann diese Anzahl im öffentlichen Straßenraum mehr als erfüllt werden. Die vorhandenen Park+Ride-Parkplätze im Nordosten des Gebietes werden nicht in die Berechnungen der Besucherparkplätze eingerechnet.

Fahrradstellplätze

Für Fahrradstellplätze ist bei Einfamilienhäusern kein Nachweis erforderlich. Die notwendigen Fahrradabstellplätze für Mehrfamilienhäuser je Wohneinheit werden nach der Anzahl der Zimmer ermittelt. Für eine Einzimmerwohnung ist 1 Fahrradabstellplatz erforderlich und die Anzahl steigt je Zimmer um 0,5, d.h. für eine 5 Zimmerwohnung sind 3 Fahrradabstellplätze notwendig.

Für das Studierendenwohnheim ist je Bewohner:in ein Fahrradabstellplatz sowie zusätzlich 0,2 Fahrradabstellplätze für Besucher:innen vorzusehen. Bei einem Studierendenwohnheim mit 120 Wohnheimplätzen sind 144 Fahrradabstellplätze einzurichten.

Grundsätzlich sind Abstellanlagen für Fahrräder zu verwenden, die vom ADFC empfohlen werden oder eine gleichwertige Qualität besitzen. Fahrradabstellplätze für Bewohner:innen sind an verschließbaren und komfortabel erreichbaren Orten herzustellen. Das heißt sie sind ebenerdig, über einen Aufzug, eine Rampe oder eine ausreichend breite Treppe mit angemessener Steigung und Schieberinne erreichbar und selbstschließende Türen sind nur mit zeitlicher Verzögerung zulässig.

Für das Studierendenwohnheim sind mindestens $\frac{1}{4}$ der Fahrradabstellplätze für die Bewohner:innen an einem verschließbaren Ort herzustellen. Diese können an interessierte Studierende mit hochwertigen Fahrrädern vermietet werden. Die weiteren Stellplätze können draußen, jedoch überdacht erstellt werden.

Fahrradabstellplätze für Besucher:innen müssen für diese zugänglich sein und sollen möglichst in Nähe der Hauseingänge errichtet werden.

Zur Erschließung des Bahnhofpunkts gehören zwei öffentliche Stellplatzanlagen für Fahrräder, davon ist die im Norden auch überdacht. Falls der Bedarf an Fahrradstellplätzen in Zukunft steigt, kann die in Zukunft nicht mehr benötigte Wendeanlage im Norden zur Fahrradabstellanlage ausgebaut werden. Aus diesem Grund wird der Wendehammer als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Fahrradabstellanlage“ festgesetzt.

Carsharing und E-Mobilität

Im Schärenweg befindet sich bereits heute eine Carsharing-Station. Die Parkplätze für dieses Angebot können in Absprache mit dem Anbieter auf die öffentlichen Besucherparkplätze am Eingang des Plangebiets verlegt und um Ladesäulen für E-Fahrzeuge ergänzt werden.

5.3.4 Öffentliche Widmung der Verkehrsflächen

Die festgesetzten Verkehrsflächen einschließlich der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sollen in einem weiteren Verfahren öffentlich gewidmet werden.

5.3.5 Straßenbegleitgrün

Für eine bessere Lesbarkeit des Bebauungsplanes werden die größeren straßenbegleitenden, begrünt und zu begrünende Flächen von der Straßenverkehrsfläche differenziert als Straßenbegleitgrün festgesetzt. Dies sind die nördliche Straßenböschung des Bornkamps, die geplante breite Muldenfläche und Heckenpflanzung westlich der Parkplätze an der Einfahrt in den Schärenweg und die Grünfläche nördlich und östlich der Park&Ride-Parkplätze im Norden des Plangebiets.

5.3.6 Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer

Für den Fuß- und Radverkehr ist ein dichtes Wegenetz vorgesehen. Entlang der neuen Quartierserschließung sind separat geführte Fußwege geplant. Eine eigenständige Fuß- und Radwegverbindung in Nord- Südrichtung ist durch den mittigen Grünzug vorgesehen und heute schon durch die Anbindung des Bahnhofpunktes von der La-Rochelle-Brücke über die Treppenanlage oder barrierefrei entlang der Brückenböschung bis zum Bahnhofpunkt und von hier Richtung Norden vorhanden. Die fußläufige Querung in Ost-West-Richtung ist über die Privatstraßen der Reihenhausezeilen und Wegeverbindungen im zentralen Grünzug gewährleistet.

Im Norden des Plangebiets schließen diese Wege an die Fuß- und Radwegverbindungen durch das Landschaftsschutzgebiet Richtung Ringstedtenhof und nach Osten Richtung Fuß- und Radweg an der B207n und Hochschulstadtteil an.

Zentrale Wegeverbindung in der privaten Grünfläche

Die zentrale Wegeverbindung von Süden nach Norden in der privaten Grünfläche dient der straßenunabhängigen, fußläufigen Erschließung und auch dem Radverkehr. Da diese Wegeverbindung für das Gebiet eine große Bedeutung hat und für die Öffentlichkeit jederzeit nutzbar sein soll, wird der Weg als öffentlicher Geh- und Radweg festgesetzt. Er wird in Abstimmung mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr vom Erschließungsträger hergestellt, in die Verwaltung der Hansestadt Lübeck (HL) übertragen und zur Sicherstellung der Nutzbarkeit durch die Öffentlichkeit von der HL gepflegt. Der Weg soll eine Breite von 2,5 m erhalten und mit einer wassergebundenen Wegedecke ausgeführt werden. Der Weg soll so gestaltet werden, dass er höher als die Retentionsflächen liegt und so bei normalen Niederschlagsmengen (bis 10-jähriges Regenereignis) nicht überflutet wird und keine Einschränkung der Benutzbarkeit der Wegebeziehung entsteht. Geringfügige Abweichungen von der Lage des festgesetzten Wegeverlaufs können ausnahmsweise zugelassen werden, da die Detailplanung der Fläche noch erfolgt.

Auch die Durchwegungen von Westen nach Osten werden vom Erschließungsträger erstellt. Die Wege erhalten eine Breite von 1,5 m und sollen auch mit einer wassergebundenen Wegedecke ausgeführt werden. Diese Wege bleiben aber Teil der privaten Grünfläche und es wird ein Gehrecht für die Allgemeinheit eingerichtet (siehe auch Kapitel 5.3.7), damit eine fußläufige Durchwegung über die privaten Erschließungsflächen der Reihenhäuser und über die private Grünfläche von Westen nach Osten möglich ist.

Wegeverbindung zum Bahnhofpunkt

Zwischen den Teilgebieten WA 4 und WA 5 wird eine Fuß- und Radwegverbindung zum Bahnhofpunkt geschaffen. Zur Verminderung der versiegelten Flächen soll dieser öffentliche Weg gleichzeitig als Erschließung der Stellplatzanlagen der Bebauung im Norden und Süden des Weges genutzt werden. Das anfallende Oberflächenwasser soll in einer wegebegleitenden Mulde aufgefangen und versickert werden.

Wiedereröffnung Wegeverbindung Lisa-Dräger-Weg

Ein landschaftlich besser eingebundener, direkter Verlauf des „Lisa-Dräger-Wegs“ nach der Querung der La-Rochelle-Brücke soll wiedereingerichtet werden. Dies ist auch von der Politik gewünscht (Anfrage im Bauausschuss VO/2019/08039 zum Lisa-Dräger-Weg). Durch die Wiedereröffnung der Wegeverbindung in Verlängerung des Schärenwegs über die Straße Bornkamp hinweg nach Süden bietet man eine Alternative zum derzeitigen rund 380 Meter langen Verlauf entlang der zentralen Erschließungsstraße Bornkamp und zwischen Parkplätzen bis der Spaziergänger wieder auf dem Lisa-Dräger-Weg am Siedlungsrand ist.

Der vormals in Verlängerung des Schärenwegs befindliche Schotterweg, der der EBL als Zuwegung zu dem Regenrückhaltebecken diente, wurde nicht mehr benötigt und rückgebaut. Aktuell ist somit zwar ein gut nutzbarer Weg von Westen bis zum Regenrückhaltebecken vorhanden, von dort besteht jedoch derzeit lediglich ein verwilderter Trampelpfad den Hang hinauf bis zur Straße Bornkamp, weil eine Pfosten-Draht-Einzäunung an der Straße von der weiteren Nutzung abhält. Die Einzäunung wurde seinerzeit vorgenommen, um die Spaziergehenden über den Gehweg entlang der Fahrstraße Am Bornkamp zu lenken.

Es ist vorgesehen den letzten Abschnitt der Pfosten-Draht-Einzäunung sowie ggf. Gestrüpp und Ablagerungen zu entfernen, um die Zugänglichkeit der Fläche für die Öffentlichkeit wieder zu ermöglichen. Auf dem Wege der Aneignung kann sich dann der im Ansatz vorhandene Trampelpfad weiter ausbilden und der Pfad als zusätzliches Angebot für die Naherholung wieder entstehen. Auch kann dann hier wieder gerodet werden. Eine Verkehrssicherungspflicht entsteht hierdurch nicht, da es sich um einen Pfad im Außenbereich und keinen offiziellen Weg handelt. Der offizielle Lückenschluss verläuft weiterhin straßenbegleitend über die Straße am Bornkamp und dann in südliche Richtung, wo er wieder auf den in der Landschaft geführten Lisa-Träger-Weg stößt. Sollte die Nutzung gut angenommen werden, behält sich die Verwaltung vor, zu gegebener Zeit die Anlage eines gepflasterten bzw. im flacheren Bereich eines Weges mit wassergebundener Decke zu prüfen.

Als Ausgleichsmaßnahme für die Beeinträchtigung des Lebensraumes für die Wald- und Zauneidechsen ist wegbegleitend ein Hundeschutzzaun von der Straße Bornkamp bis zum östlichen Regenrückhaltebecken vorgesehen. Der genaue Verlauf des Zauns wird vor Ort mit der Naturschutzbehörde abgestimmt. Zwischen Zaun und Bebauung muss ausreichend Platz für den an der Böschung mäandrierenden Trampelpfad und eine Rodelstrecke für den Winter sein.

Da auch der Weg südlich der Bebauung am Bornkamp zwischen den beiden Regenrückhaltebecken durch die Öffnung an der Böschung höher frequentiert werden wird und freilaufende Hunde die Tiere in den wertvollen Feuchtgebietsflächen südlich der Bebauung am Bornkamp vermehrt stören könnten, wird auch zwischen Weg und dem Schutzbereich ein Hundeschutzzaun errichtet.

5.3.7 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Da ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht lediglich eine öffentlich-rechtliche Bindungswirkung hat, sind die damit zu regelnden unten aufgeführten Rechte bei der Veräußerung der betroffenen Grundstücke grundbuchlich zu sichern.

Erschließungswege Reihenhäuser

Die Geh-, Fahr- und Leitungsrechte (G-F-L) nördlich der Reihenhauseilen dienen der Erschließung für die Anlieger, einem Gehrecht für die Allgemeinheit, sowie des Baus und Betriebs der Ver- und Entsorgungsleitungen für die Reihenhäuser in den Teilgebieten WA 2 und WA 3.

Gehrecht für die Allgemeinheit in der privaten Grünfläche

Damit fußläufig eine große Durchlässigkeit des Wohngebietes über die privaten Erschließungsflächen der Reihenhäuser und über die private Grünfläche von Westen nach Osten gegeben ist, werden vom Erschließungsträger diese Verbindungen in der zentralen privaten Grünfläche erstellt. Diese Wegeteile bleiben aber Teil der privaten Grünfläche und es wird auf diese Flächen ein Gehrecht für die Allgemeinheit ($G_{\text{Allg.}}$) eingerichtet (siehe auch Kapitel 5.3.6).

Leitungsrecht Wassertransportleitung

Die als Leitungsrecht „Wassertransportleitung“ gekennzeichnete Trasse ist mit Leitungsrechten zugunsten des für den Betrieb der Wassertransportleitung zuständigen Unternehmers zu belasten und grundbuchlich zu sichern. Es ist ein Schutzstreifen mit jeweils 4 m östlich und westlich der hier verlaufenden Wassertransportleitung inkl. Steuerkabel einzuhalten. Innerhalb dieser Schutzstreifenbreite von 8,0 m ist keine Bebauung mit Nebenanla-

gen und keine tiefwurzelnde Bepflanzung zulässig. Bei einer Überbauung mit Überfahrten oder der Anlage von Stellplätzen in diesem Bereich ist eine Regelüberdeckung von 1,2 m einzuhalten. Die Schutzstreifenbreite ist frei und für den zuständigen Unternehmensträger jederzeit zugänglich zu halten.

Leitungsrecht Abwasserdruckrohr

Die als Leitungsrecht für das Abwasserdruckrohr gekennzeichnete Trasse ist mit Leitungsrechten zugunsten –des Entsorgungsträgers - für den Betrieb der Abwasserleitung zuständigen Unternehmensträgers - zu belasten und grundbuchlich zu sichern. Es ist ein Schutzstreifen mit jeweils 2 m nördlich und südlich der hier verlaufenden Druckrohrleitung einzuhalten. Innerhalb dieser Schutzstreifenbreite von 4,0 m sind keine Bebauung mit Nebenanlagen und keine tiefwurzelnde Bepflanzung zulässig. Bei Umsetzung der aus städtebaulichen Gründen festgesetzten Eingrünung der Grundstücksgrenzen gemäß Nr. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** ist bei der Pflanzung eine Wurzelschutzbahn zum Schutz der Leitung zu verwenden. Die Schutzstreifenbreite ist frei und für den zuständigen Unternehmensträger zugänglich zu halten.

5.4 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung mit Strom, Gas und Wasser sowie die Entsorgung des Schmutzwassers bindet an die vorhandenen Hauptleitungen an.

Die Wärme- und Stromversorgung kann ggf. ganz oder teilweise durch Blockheizkraftwerke, Solarenergie oder ein Nahwärmenetz erfolgen. Aufschluss über eine klimafreundliche und wirtschaftlich sinnvolle Kombination von regenerativen Energiequellen für das Plangebiet kann ein Energiegutachten liefern. Eine Beauftragung durch den Erschließungsträger wird angestrebt.

5.4.1 Schmutzwasser

Die Entwässerung des Plangebietes erfolgt im Trennverfahren. Hinsichtlich der schmutzwassertechnischen Erschließung ist eine Anbindung an das bestehende Schmutzwassernetz erforderlich. Das Schmutzwasser wird Richtung Osten unter dem geplanten Geh- und Radweg zur Bahnlinie und dann Richtung Süden unter dem vorhandenen Geh- und Radweg in die vorhandene Druckrohrleitung eingeleitet. Die Druckrohrleitung muss während der Bauphase geschützt werden. Aufgrund der Höhenentwicklung des Plangebiets und der Anschlusshöhe des Schmutzwasserkanals im Bornkamp ist es voraussichtlich nicht möglich, das Gebiet im Freigefälle anzuschließen und muss daher gepumpt werden. Es wird im Plangebiet eine Fläche für eine öffentliche Pumpstation zwischen den Teilgebieten WA 5 und WA 6 vorgesehen. Das Pumpwerk wird in die Fläche der Stellplatzanlage für das Studierendenwohnheim integriert. Die Zufahrt des Stellplatzes kann gleichzeitig als Zufahrt zum Pumpwerk genutzt werden. Dies ist als Wegerecht im Rahmen der Grundstückskaufvertrages grundbuchlich zu sichern.

Problematisch ist die Abführung des Schmutzwassers im weiteren Verlauf des Kanalnetzes. Die verstärkte Bautätigkeit von Siedlungs- und Gewerbeflächen in den letzten Jahren, auch im Bestand nach § 34 BauGB, überfordern das vorhandene Netz in einigen Bereichen. Dies gilt vor allem für die Bereiche in denen das Abwasser noch in Mischsystem, also Niederschlagswasser- und Schmutzwasser gemeinsam, abgeführt wird und Schmutzwasserkanäle, die hydraulisch mit dem Mischsystem gekoppelt sind. Bei einer Überlastung des Kanalnetzes

z.B. bei Starkregenereignissen kommt es zu Abschlügen von Abwässern aus der Mischwasserkanalisation in Gewässer. Für diese Einleitungen gibt es bestehende Erlaubnisse. Die meisten Einleitungen von ungeklärten Abwässern in Gewässer entsprechen nicht den seit 1992 geltenden allgemein anerkannten Regeln der Technik. Um die Abschlüge zu verringern, muss das System entlastet und nicht weiter belastet werden.

Seit Ende 2019 liegt der Entwurf des ersten Teils des Masterplans Stadtentwässerung vor, der gemeinsam von der unteren Wasserbehörde und den Entsorgungsbetrieben Lübeck erarbeitet wurde. Das Ziel bis 2037 das Einleiten von Mischwasser in Gewässer abzustellen wird nicht erreicht werden können. Es werden aber auch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen aufgenommen, die die Situation der belasteten Gewässer verbessern können.

Aufgrund der unbefriedigenden Situation in den Gewässern und des geltenden Verschlechterungsverbots können Neubaugebiete nur an das vom Mischwasserproblem betroffene Abwassersystem angeschlossen werden, wenn an anderer Stelle im Mischwassernetz eine entsprechende Entlastung geschaffen wird.

Auch auf dem Weg des anfallenden Schmutzwassers aus dem Bornkamp durch das Kanalnetz bis zum Zentralklärwerk befinden sich Abschnitte im Mischwassersystem. Deshalb gilt der Anschluss als indirekter Anschluss an das Mischsystem. Aus diesem Grund ist die Zustimmung der unteren Wasserbehörde für einen Anschluss des neuen Baugebiets an die Schmutzwasserkanalisation notwendig. Diese prüft, ob ein Ausgleich im Netz an anderer Stelle geschaffen wurde.

Eine Mehrbelastung des Kanalnetzes kann im Verlauf zu Schmutzwasserabschlügen am Regenüberlauf Hafestraße und am Zentralklärwerk führen. Es darf zum einen nur zusätzliches Schmutzwasser an das Kanalnetz angeschlossen werden, das Niederschlagswasser ist im Gebiet zu bewirtschaften. Und zum anderen ist ein dem Projekt direkt zugeordneter Ausgleich durch die Trennung und den Umschluss des Hauptsammlers Ratzeburger Allee zu schaffen. Diese Maßnahme wird schon jetzt kontinuierlich von den Entsorgungsbetrieben umgesetzt.

5.4.2 Niederschlagswasser

Das Plangebiet liegt im natürlichen Einzugsbereich des Niemarker Landgrabens, der im weiteren Verlauf in die Wakenitz mündet. Der Niemarker Landgraben ist bereits überlastet (teilweise Rückstau aus der Wakenitz) und mit den vorhandenen Zuläufen aus dem Bornkamp (Ringstettenhöfer Graben) und dem Hochschulstadtteil als Vorflut an der Kapazitätsgrenze. Dies führt auch dazu, dass die Niederschlagswasserableitung in tiefer liegenden Teilen des vorhandenen Wohngebiets Bornkamp sehr angespannt ist.

Wegen der in Kapitel 5.4.1 aufgezeigten Mischwasserproblematik und der Belastung des Entwässerungssystems des vorhandenen Wohngebiets Bornkamp soll kein Niederschlagswasser zusätzlich in die Entwässerungsanlagen und die Kanalisation einfließen. Das Oberflächenwasser soll vollständig im geplanten Gebiet bewirtschaftet, also hier zurückgehalten, verdunstet und versickert werden. Da eine Einleitung von Niederschlagswasser nicht möglich ist, wurde ein wasserwirtschaftlicher Begleitplan beauftragt, die Berechnungen basieren auf dem Erlass A-RW1 zur Niederschlagswasserbeseitigung.

Im Rahmen der wasserwirtschaftlichen Begleitplanung wurde in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde, der Naturschutzbehörde und dem Bereich Stadtgrün und Verkehr ein Konzept erstellt, welches die Dimensionierung von Rückhaltungs-, Retentions- und Versickerungsflächen errechnet hat und deren Lage und Ausgestaltung empfiehlt.

Das Gelände des Plangebiets ist bis auf die Böschungen des Lärmschutzwalls und der Böschung der Straße Bornkamp relativ eben und neigt sich Richtung Südosten. In dem Bereich des Geländes auf dem die Bebauung geplant ist, liegt der höchste Punkt in der nordwestlichen Ecke in der Kurve des Schärenwegs auf 17 m NHN und der tiefste Punkt in der südöstlichen Ecke nördlich des Fußweges zum Bahnhaltelpunkt auf 14,5 m NHN. Das Gelände weist in diesem Bereich einen Höhenunterschied von ca. 2,50 m auf. Im Bereich der bestehenden Wohncontainer wurde der Mutterboden entfernt und der Boden mit Betonrecycling aufgefüllt, sodass hier eine leichte Geländeerhöhung besteht.

Um Aussagen über die Versickerungsfähigkeit des Bodens und den Grundwasserstand machen zu können, wurde eine Baugrunduntersuchung durchgeführt. Dabei wurden insgesamt 22 Sondierungsbohrungen im April 2018 untersucht und bereits vorliegenden Bohrungen aus dem Jahr 2015 hinzugezogen.

Die Untersuchung hat ergeben, dass der nördliche Bereich sich nicht für eine Versickerung eignet, da der Grundwasserstand hoch ist und bindige Böden vorherrschen. Im südlichen Bereich wurden Feinsande angetroffen und ein relativ niedriger Grundwasserstand (zwischen 2,5 und 2,7 m), sodass hier Oberflächenwasser versickert werden kann. Die Fließrichtung des Grundwassers entspricht in etwa der Fließrichtung des Oberflächenwassers Richtung niedrigsten Punkt des Geländes in der südöstlichen Ecke Richtung Bahnlinie.

Um den Oberflächenabfluss zu reduzieren und damit die Versickerungs- sowie die Verdunstungsrate zu erhöhen, ist es Ziel den Versiegelungsgrad durch die neue Bebauung im geplanten Wohnquartier möglichst gering zu halten. Der Erhalt einer hohen Verdunstungsrate wirkt sich positiv auf das städtische Klima aus, so wird beispielsweise der Trockenheit im Sommer samt Überhitzung entgegengewirkt. Im Bebauungsplan werden diesbezüglich intensive Dachbegrünung bzw. Retentions-Gründächer und wasserdurchlässiger Ausbau von Stellplätzen, Grundstückszufahrten und Wegen (soweit möglich) festgesetzt. Für die verschiedenen Flächen ist im Bebauungsplan jeweils der zu erreichende Abflussbeiwert bestimmt. Bei der Dachbegrünung ist dieser jeweils bei einem 10-jährigen Regenereignis zu erreichen. Von den festgesetzten Abflussbeiwerten kann abgewichen werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass das anfallende Niederschlagswasser trotzdem vollständig auf den zugeordneten Flächen zurückgehalten, verdunstet und versickert werden kann. In den Teilgebieten WA 1 und WA 4 bis WA 6 ist dieser Nachweis grundstücksbezogen zu führen. Die Teilgebiete WA 2 und WA 3 müssen dafür in einem Gesamtkonzept betrachtet werden, da hier das Niederschlagswasser gemeinschaftlich bewirtschaftet wird.

Gemäß den vorhandenen Verhältnissen wurde das Baugebiet in 7 unterschiedliche Einzugsbereiche aufgeteilt und die Bemessung der Rückhaltungs- und Versickerungsanlagen auf ein 10-jähriges Regenereignis ausgelegt. Die Spiel- und Sportfläche im Norden des Gebietes wurde hier nicht betrachtet, da auf der unversiegelten Rasenfläche eine flächige Versickerung erfolgen kann.

Die Niederschlagsentwässerung der versiegelten, privaten Flächen erfolgt in der Regel auf den zugehörigen Grundstücken. Im Bebauungsplan sind die dafür vorgesehenen Flächen gekennzeichnet. Die Abwasserbeseitigungspflicht wird auf die Grundstückseigentümer übertragen. Die Abflüsse der Dachflächen sind nur gering durch die Luft verschmutzt, daher können diese ohne vorherige Behandlungsmaßnahme versickert werden. Die Bodenpassage bewirkt eine ausreichende Reinigung. In der Hauptsache erfolgt die Niederschlagswasserbeseitigung über offene Mulden. Rigolen werden nur in den Teilflächen mit guter Versickerungsfähigkeit verwandt.

Da die Versickerungsfähigkeit des Bodens im Bereich der acht Reihenhauserzeilen zum großen Teil schlecht ist und die notwendigen Rückhaltungsanlagen auf den kleinen Grundstü-

cken selbst nicht unterzubringen sind, erfolgt die Zurückhaltung und Versickerung auf der als Gemeinschaftsanlage (siehe Kapitel 5.2.5) festgesetzten privaten Grünfläche zwischen den Teilgebieten WA 2 und WA 3. Die offenen Mulden sind über ein Überlaufsystem miteinander zu verbinden, sodass sich Niederschlagswasser gleichmäßig verteilen kann. Der öffentliche Weg und die mit Gehrechten für die Allgemeinheit belegten Fußwege sind so anzulegen, dass im Fall eines normalen Regenereignisses (10-jähriges) keine Einschränkung der Benutzbarkeit der Wegebeziehung entsteht.

Die Entwässerung der Erschließungsstraßen erfolgt über eine eigene Speicherung, Behandlung und Versickerung innerhalb der Straßenverkehrsflächen bzw. des Straßenbegleitgrüns. Auch hier sind Mulden und in den Bereichen mit guter Versickerungsfähigkeit auch Mulden/Rigolensysteme geplant. Die Mulden ohne unterirdische Rigolen sollen mit standortgerechten Bäumen kombiniert werden, die auch zeitweise Staunässe vertragen. Über die Querneigung der Straße und offene Rinnen wird das Oberflächenwasser in die Mulden geleitet. Auch hier ist für die Reinigung des Oberflächenwassers die Bodenpassage ausreichend. Durch die (teilweise) offenen Systeme ergeben sich zusätzliche Gestaltungsmöglichkeiten, außerdem wird so das Thema Niederschlagswasser und Wasserhaushalt den Bewohnern nähergebracht. Zusätzlich tragen offene Systeme zu besseren klimatischen Bedingungen im innerstädtischen Bereich bei.

Die Einstauhöhen in den oberirdischen Rückhalteanlagen dürfen aus Sicherheitsgründen maximal 30 cm betragen, dann kann auf eine Einzäunung der Flächen verzichtet werden.

Starkregenvorsorge

Die Entwässerungsbausteine (Mulden, bzw. Mulden/Rigolen Elemente) sind auf ein 10-jähriges Regenereignis und das hierzu gehörende maximale Stauvolumen ausgelegt. Tritt ein Niederschlagsereignis mit einer größeren Niederschlagsmenge auf, so muss betrachtet werden, welche Fließwege entstehen und wie hierfür zusätzlicher Stauraum geschaffen werden kann, damit die Gebäude und die angrenzende Bahnstrecke ausreichend geschützt werden.

Das Gelände neigt sich nach Süd-Ost, in Richtung Bahngleise und Zufahrtsbrücke. Ein Überlauf in das benachbarte Vernässungsgebiet ist an dieser Stelle unter der Brücke nur schwer möglich, sodass das Niederschlagswasser auf dem Gelände verbleiben soll.

Es werden die benötigten Stauvolumina des 100-jährigen Regenereignisses betrachtet. Das vorliegende Gutachten zeigt, dass mit Hilfe von Geländemodellierungen das benötigte Stauvolumen für das 100-jährige Regenereignis schadlos in den Grünflächen, der Straßenfläche und auf den Stellplätzen aufgefangen werden kann, sodass die Grundstücke und die angrenzende Bahnlinie weitgehend vor Überflutung bis hin zum 100-jährigen Niederschlag geschützt werden. Damit Vorsorge getroffen ist, falls zukünftig bei einem Regenereignis noch größere Mengen Niederschlag anfallen, wird zusätzlich ein Notwasserweg festgesetzt. Dieser verläuft in Richtung des Geländegefälles in Verlängerung der von Norden nach Süden verlaufenden Planstraße „A“ weiter nach Süden über die Stellplatzfläche des Teilgebiets WA 6. Der Notwasserweg soll als Rinne ausgeführt werden. Das anfallende Wasser kann schadlos in der Stellplatzfläche eingestaut und im Bereich der im Bebauungsplan festgesetzten Anlage zur Niederschlagswasserrückhaltung bzw. -versickerung eingestaut und versickert werden.

Die in den folgenden drei Absätzen angegebenen Höhen sind im Rahmen der wasserwirtschaftlichen Begleitplanung für die notwendigen Einstauvolumina errechnet worden und nicht als Ausführungshöhen zu verstehen. Aufgrund von möglichen Bauungenauigkeiten sollten

die Höhen in der Erschließungsplanung überprüft und so angepasst werden, dass diese in der Bauausführung umsetzbar sind.

Für die Mehrfamilienbebauung parallel zur Bahnlinie kann das anfallende Niederschlagswasser in der Grünfläche zwischen den Mulden und der Stellplatzfläche eingestaut werden. Das Gelände muss mindestens 0,03 m tiefer als die Oberkante Fußboden sein. Es ist darauf zu achten, dass zum Gelände der Bahn auf ganzer Strecke der zum Teil vorhandene kleine Wall fortgeführt wird, damit das Wasser nicht auf die Bahnfläche gelangen kann. Auch für das Studentenwohnen kann das Wasser auf der Grünfläche in einem zum angrenzenden Gelände abgesenkten Bereich um die Mulde herum zurückgehalten werden.

Das anfallende Oberflächenwasser der Planstraße „A“ welches bei Starkregenereignissen nicht in dem Muldensystem an der südlichen und östlichen Erschließungsstraße aufgenommen werden kann, wird in einer Höhe von 0,06 m auf der Straßenfläche zurückgehalten. Um einen Überlauf in Richtung Bahnstrecke/ Brücke zu verhindern, muss in diesem Bereich der Bordstein den Ablauf verhindern. Die Überfahrten zu den Stellplätzen dürfen hier nicht mit Absenkungen erfolgen, sondern sind mit Rampen zu gestalten. Um einen Überlauf der Mulden in Richtung der Reihenhäuser auszuschließen sind die Grundstücke um 0,06 m höher zu modellieren.

Bei den Doppelhäusern muss die Gartenfläche um mindestens 0,02 m tiefer als die Oberkanten des fertigen Fußbodens (OKFF) liegen. Das Niederschlagswasser, welches auf dem Bereich der Reihenhausebenen anfällt wird in den zugehörigen Grünbereich in der Mitte der Fläche geleitet. Für einen Einstau für das 100-jährige Regenereignis muss die gesamte Grünfläche um mind. 0,04 m tiefer liegen als OKFF. In der Ausführungsplanung werden genauere Details erarbeitet.

Um generell Schäden in den Gebäuden durch Starkregen zu verhindern, wird eine Sockelhöhe von mind. 15 cm über dem an das Haus angrenzende Geländeniveau festgesetzt.

5.4.3 Löschwasserversorgung

Für das geplante Baugebiet ist zur Sicherstellung der erforderlichen Löschwasserversorgung der Löschwasserbedarf auf Grundlage des DVGW-Arbeitsblattes W 405 zu ermitteln. Für die Festlegung des Löschwasserbedarfes sind die Zahl der Vollgeschosse (N) und die mögliche Geschossflächenzahl (GFZ) vorzugeben. Gemäß DVGW-Arbeitsblatt W 405 besteht für die im B-Plan festgesetzte Wohnbebauung (bis zu viergeschossige Bebauung inkl. Staffelgeschosse) ein Löschwasserbedarf von mind. 96 m³/h für zwei Stunden als Grundschutz. Dieser Löschwasserbedarf wird als Grundschutz für das Bebauungsplangebiet festgelegt. Spätere vom Bebauungsplan abweichende Bauungen können zur Sicherstellung der Löschwasserversorgung einen höheren Löschwasserbedarf erfordern, der dann als Objektschutz vom Bauherrn nachzuweisen ist.

5.5 Lärmschutz

Für den vorliegenden Bebauungsplan wurde eine schalltechnische Untersuchung in Bezug auf Gewerbe- und Verkehrsgeräusche erstellt (siehe Kap. 9.3 Fachgutachten).

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans 09.13.00 will die Hansestadt Lübeck die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine neue Wohnbebauung schaffen. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden die Auswirkungen des geplanten Vorhabens dargestellt und bewertet. Dabei wurden die Belastungen aus Gewerbelärm und Verkehrslärm getrennt ermittelt. Im Rahmen der Vorsorge bei der Bauleitplanung erfolgt üblicherweise eine Beurteilung anhand der Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005, Teil 1 „Schallschutz im

Städtebau“, wobei zwischen gewerblichem Lärm und Verkehrslärm unterschieden wird. Andererseits kann sich die Beurteilung des Verkehrslärms auf öffentlichen Verkehrsflächen an den Kriterien der 16. BImSchV („Verkehrslärmschutzverordnung“) orientieren.

Die DIN 18005, Teil 1, verweist für die Beurteilung von gewerblichen Anlagen auf die TA Lärm, sodass die Immissionen aus Gewerbelärm auf Grundlage der TA Lärm beurteilt werden.

5.5.1 Gewerbelärm

Das Plangebiet ist durch die Geräuschimmissionen des östlich benachbarten Einkaufszentrums (Campus Center) belastet. Zur Beurteilung der zu erwartenden Lärmsituation innerhalb des Plangeltungsbereichs wurden die Beurteilungspegel sowohl tags als auch nachts ermittelt.

Für den Tageszeitraum zeigt sich, dass der Immissionsrichtwert für allgemeines Wohngebiet von 55 dB(A) an der geplanten schienen- und straßennahen Bebauung eingehalten ist. In der Nachtzeit werden für den Lastfall a (Parkdeck) an der schienen- und straßennahen Bebauung maximale Beurteilungspegel von gerundet 42 dB(A) prognostiziert. Damit wird der nächtliche Immissionsrichtwert der TA Lärm für allgemeines Wohngebiet von 40 dB(A) um 2 dB überschritten.

Für den nächtlichen Lastfall b (Anlieferungen) ergibt sich an der schienen- und straßennahen Bebauung ein maximaler Beurteilungspegel von gerundet 46 dB(A). Der nächtliche Immissionsrichtwert der TA Lärm wird um 6 dB überschritten.

Im Westen des Plangebietes in dem Bereich der geplanten Reihen- und Doppelhäuser werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für allgemeines Wohngebiet für den nächtlichen Lastfall a (Parkdeck) nicht überschritten. Es werden maximale Beurteilungspegel von 40 dB(A) an dem nordöstlichsten Baufeld berechnet. Der nächtliche Immissionsrichtwert für allgemeines Wohngebiet von 40 dB(A) wird erreicht, jedoch nicht überschritten. Für den nächtlichen Lastfall b (Anlieferungen) werden maximale Richtwertüberschreitungen von 3 dB im Bereich der Reihen- und Doppelhäuser prognostiziert.

Aufgrund der nächtlichen Richtwertüberschreitungen im Plangebiet sind Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte hinsichtlich kurzzeitiger Geräuschspitzen ist aufgrund der Entfernung nicht zu erwarten.

Die Prognoseergebnisse zeigen, dass im Bereich der Wohnbebauung Falsterring / Großer Belt die Immissionsrichtwerte für allgemeines Wohngebiet eingehalten sind.

Mit Lärmschutzbebauung

Die prognostizierten Beurteilungspegel zeigen, dass mit Berücksichtigung der Abschirmung der Lärmschutzbebauung für die geplanten Reihen- und Doppelhäuser im westlichen Teil des Plangeltungsbereiches der nächtliche Immissionsrichtwert für allgemeines Wohngebiet (WA) in nahezu allen geplanten Baufeldern eingehalten werden kann. Für das nordöstlichste Baufeld werden maximale Beurteilungspegel von gerundet 41 dB(A) berechnet. Der nächtliche Immissionsrichtwert wird um 1 dB überschritten. Diese Überschreitung liegt im Rahmen der Prognosegenauigkeit.

An der geplanten mehrgeschossigen Wohnbebauung (Lärmschutzbebauung) sind weitere Schallschutzmaßnahmen erforderlich, um eine Vereinbarkeit der gewerblich genutzten Nachbarschaft und der Wohnnutzung herzustellen. Es werden an den lärmzugewandten

Gebäudeseiten maximale nächtliche Beurteilungspegel von gerundet 46 dB(A) prognostiziert.

Grundsätzlich gilt für den Schutz gegenüber Gewerbelärm, dass aktive Maßnahmen erforderlich sind, die dazu führen, dass die Immissionsrichtwerte vor den betroffenen Fassaden eingehalten werden. Nach TA Lärm liegt bei bebauten Flächen der maßgebliche Immissionsort 0,5 m außen vor der Mitte des geöffneten vom Geräusch am stärksten betroffenen Fensters eines Aufenthaltsraums.

Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand oder einer Wall-Konstruktion parallel zur Bahnlinie sind aus städtebaulicher Sicht nicht vertretbar, da für eine ausreichende Abschirmwirkung in allen Geschossen der geplanten Bebauung eine Lärmschutzwand mit Gesamthöhe von 12 m und höher erforderlich wäre.

Vom Gutachter wird empfohlen, offenbare Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen an den lärmabgewandten Gebäudeseiten anzuordnen bzw. offenbare Fenster von Aufenthaltsräumen an den lärmzugewandten Außenwänden mit verglasten Vorbauten oder Vorhangscheiben zu versehen.

Eine weitere Möglichkeit, die Vereinbarkeit der geplanten Wohnbebauung mit der gewerblich genutzten Nachbarschaft herzustellen, besteht darin, Schallschutzmaßnahmen an der Geräuschquelle (Campus Center) wie z.B. eine massive Brüstung auf dem Parkdeck und absorbierende / abschirmende Maßnahmen im Bereich der Ladezone umzusetzen. Da es sich hier um einen privaten Betreiber handelt, kann eine Umsetzung nicht eingefordert werden. Aus diesem Grund werden Maßnahmen an den neu zu errichtenden Wohngebäuden festgesetzt.

5.5.2 Verkehrslärm

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden die Belastungen aus Verkehrslärm berechnet. Als maßgebende Quellen wurden die Straßen Berliner Allee B207n, Bornkamp und Paul-Ehrlich-Straße sowie die DB-Strecke 1121 Lübeck – Lüneburg berücksichtigt. Die Berechnung der Schallausbreitung erfolgte auf Grundlage der Rechenregeln der RLS-90 für den Straßenverkehrslärm und der Anlage 2 der 16. BImSchV für den Schienenverkehrslärm.

Die Straßenverkehrsbelastungen und die Schwerverkehrsanteile (Kfz mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht, SV) basieren auf Daten der Hansestadt Lübeck aus den Jahren 2016 und 2017 und wurden auf den Prognose-Horizont 2025 hochgerechnet. Die Verkehrsbelastungen für den DB-Schienenverkehr wurden von der Deutschen Bahn AG, Berlin zur Verfügung gestellt. Hier wurde der Ist-Zustand 2017 und die 2017 von der Bahn erwartete Prognose für 2025 betrachtet.

Bei freier Schallausbreitung würde der Tages-Orientierungswert für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) nur in etwa einem Drittel des Plangebiets (im westlichen, schienen- und straßenentfernten Bereich), eingehalten. An der geplanten Bebauung im schienen- und straßennahen Bereich werden maximale Beurteilungspegel von tags 61 dB(A) prognostiziert. Der Orientierungswert von 55 dB(A) wird um 6 dB(A) überschritten. Der Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) tags wird um 2 dB(A) überschritten.

In der Nacht kommt es (bei freier Schallausbreitung) im gesamten Plangebiet zu Überschreitungen des zugehörigen Orientierungswertes. An der geplanten Bebauung im schienen- und straßennahen Bereich werden maximale Beurteilungspegel von nachts 56 dB(A) prognostiziert. Der nächtliche Orientierungswert für allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) wird um

11 dB überschritten. Der Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) nachts wird um 7 dB(A) überschritten.

Die Anhaltswerte für Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden im Plangebiet nicht erreicht.

Aufgrund der Orientierungswertüberschreitungen sind Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand oder einer Wall-Konstruktion parallel zur Bahnlinie sind aus städtebaulicher Sicht nicht vertretbar, da für eine ausreichende Abschirmwirkung in allen Geschossen der geplanten Bebauung eine Abschirmeinrichtung mit einer Gesamthöhe von 12 m über Flur und höher erforderlich wäre.

Mit Lärmschutzbebauung

Unter Berücksichtigung der parallel zur Bahnlinie liegenden Bebauung (WA 4) ergeben sich für die geplante Reihenhausbauung im westlichen Teil des Plangebiets maximale Beurteilungspegel von gerundet 56 dB(A). Dabei wurden die Gebäude mit einer Gebäudehöhe von 9 m berücksichtigt. Der Tages Orientierungswert von 55 dB (A) wird lediglich um 1 dB überschritten. Diese Überschreitung liegt im Rahmen der Prognoseungenauigkeit.

In der Nacht liegen die Überschreitungen der Orientierungswerte maximal bei 5 dB an dem nordöstlichsten Baufeld für die geplanten Reihenhäuser. Beurteilungspegel ≥ 50 dB(A) stellen sich nicht ein, sodass eine nächtliche Lüftung von Schlafräumen mit Fenstern in Spaltlüftungsstellung entsprechend VDI 2719 möglich wäre.

Es wird empfohlen, für die Riegelbebauung parallel zur Bahnlinie (Teilgebiete WA 4 und WA 5) schutzbedürftige Aufenthaltsräume sowie Außenwohnbereiche (Terrassen und Balkone) vorzugsweise an den lärmabgewandten Gebäudeseiten zu orientieren.

Insbesondere vor dem Hintergrund, dass durch die Gewerbe Geräuscheinwirkung Richtwertüberschreitungen für das Teilgebiet WA 4 zu erwarten sind und gegenüber Gewerbelärm bauliche Schallschutzmaßnahmen für Außenwohnbereiche, wie z.B. verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten), nach aktueller Rechtsprechung nicht zulässig sind, da diese auch als zu schützende Aufenthaltsräume anzusehen sind, welche auch Möglichkeiten zur Belüftung aufweisen müssen (Hessischer VGH, Urteil vom 22.04.2010 - 4 C 306/09.N). Für das Teilgebiet WA 5 wären bauliche Schallschutzmaßnahmen, wie z.B. verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten) mit teilgeöffneten Bauteilen, möglich, da die prognostizierte Gewerbe geräuschimmission keine Überschreitungen an der lärmzugewandten Fassade des Baukörpers erwarten lässt. Für die verbleibenden Überschreitungen sind für beide Teilgebiete passive Schallschutzmaßnahmen entsprechend festzusetzen.

Zusammenfassend zeigt sich, dass mit Berücksichtigung der geplanten "Lärmschutzbebauung" die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete in großen Teilen des Plangebietes eingehalten werden können. Die Überschreitungen begrenzen sich auf den schienen- und straßennahen Bereich an der geplanten "Lärmschutzbebauung". Mit den beschriebenen Maßnahmen ist ein ausreichender Schallschutz für das Planvorhaben des B-Plan 09.13.00 gegenüber Verkehrslärm herzustellen.

Die Prognoseergebnisse zeigen darüber hinaus, dass im Bereich der Wohnbebauung Falscherring/ Großer Belt die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete überwiegend eingehalten sind.

Besondere Auswirkungen aus dem Ziel-/Quellverkehr im neuen Baugebiet sind ebenfalls nicht zu erwarten.

5.5.3 Schutz gegen Außenlärm

Gemäß DIN 4109 (Januar 2018) ergeben sich Anforderungen an den passiven Schallschutz zum Schutz der Wohn- und Büronutzungen vor von außen eindringenden Geräuschen. Die Dimensionierung des passiven Schallschutzes erfolgt über die maßgeblichen Außenlärmpegel gemäß DIN 4109 (Januar 2018) unter Berücksichtigung der parallel zur Bahnlinie liegenden Bebauung (WA 4). Der maßgebliche Außenlärmpegel ist in der Abbildung 1 dargestellt.



Abb. 1: Maßgeblich resultierender Außenlärmpegel (MALP) nach DIN 4109 (nachrichtlich Lärmpegelbereiche - LPB)

5.5.4 Sportlärm

Aufgrund von § 22 Abs. 1a BImSchG¹ ist Kinderlärm, der z.B. von Ball- und Spielplätzen für Kinder ausgeht, privilegiert und es dürfen bei der Beurteilung der Geräuscheinwirkungen Immissionsgrenz- und -richtwerte nicht herangezogen werden. Diese Privilegierung gilt nicht für Bolzplätze, auf denen auch Jugendliche spielen können. Diese sind geräumiger angelegt und haben ein anderes Lärmprofil als Kinderspielplätze. Aus diesem Grund muss der im Norden des Plangebietes vorgesehene Bolzplatz in einer angemessenen Entfernung von der Wohnbebauung geplant werden. Der Bolzplatz soll mit einer Rasenspielfläche ausgeführt werden. Es ergibt sich eine Entfernung von der Mitte des Spielfeldes zur nächsten Baugrenze der Mehrfamilienhäuser von 71 m. Bei Verwirklichung des angedachten Jugend- und Nachbarschaftstreffs vergrößert sich der Abstand zur geplanten Wohnbebauung auf ca. 85 m.

Die nächste Baugrenze der nordöstlichsten Reihenhauszeile befindet sich in einem Abstand von 82 m von der Spielfeldmitte. Mit einer Störwirkung auf die geplante Bebauung wird aufgrund der Entfernung zu dieser und auch da der Bolzplatz durch zwei dichte Knickgehölzstrukturen entlang des Weges zum Bahnübergang vom Wohngebiet optisch abgetrennt ist, nicht gerechnet. Außerdem muss bei der Mehrfamilienbebauung parallel zur Bahnlinie die nördliche und die östliche Fassade wegen des Gewerbe- und Straßenlärms Lärmschutz aufweisen, der die Wohnnutzung auch gegen ggf. auftretende Geräusche des Bolzplatzes schützt. Ungeschützte Außenwohnbereiche auf dem nördlichen Mehrfamilienhausgrundstück sind in diesem Bereich nur zugelassen, wenn die Wohnung über einen zweiten geschützten Außenwohnbereich verfügt. Die Außenwohnflächen der am nächsten gelegenen, geplanten Reihenhäuser liegen geschützt im Lärmschatten hinter dem Haus.

5.5.5 Ruhige Gebiete

Der Landschaftsraum nördlich des Baugebietes Bornkamp ist im Lärmaktionsplan (2018/2019) als ruhiges Gebiet (gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG) gelistet. Die ruhige Achse „1.22 Ringstedtenhof“ grenzt an seiner südlichen Grenze an das geplante Baugebiet und der Spiel- und Bolzplatz liegt innerhalb des ruhigen Gebiets. Die ruhige Achse reicht im Osten bis an die Bahnlinie heran und ist hier von den Emissionen des Bahn- und Straßenverkehrs und des Gewerbelärms vorbelastet.

Grundsätzlich sind in ruhigen Gebieten Erhöhungen der Lärmbelastung zu vermeiden. In Kapitel 3.4.2 nennt der Lärmaktionsplan als Maßnahmen und Zielsetzung: „Als Maßnahme zum Schutz der ausgewiesenen Gebiete ist es zweckmäßig, die Immissionen der angrenzenden, maßgeblichen Emittenten auf diese Flächen in Zukunft zu reduzieren oder mindestens auf dem aktuellen Niveau zu halten, so dass eine Verschlechterung der Situation ausgeschlossen werden kann.“

Durch die Wohnnutzung im neuen Baugebiet kommt es nicht zu einer Lärmzunahme im ruhigen Gebiet. Es kommt jedoch zu einer gewissen Erhöhung des Verkehrs auf dem Schärenweg und auf der neuen Haupteinfahrt (Planstraße „A“). Auf dem Schärenweg ist die Lärmimmission auf das ruhige Gebiet aufgrund der Verkehrsführung und Anlage als gemischte Verkehrsfläche, auf der hauptsächlich langsamer Anwohnerverkehr fährt zu vernachlässigen. Die neue Haupteinfahrt auch Richtung P&R Parkplatz liegt weiter im Osten als der derzeitige Schärenweg und damit mehr im Einfluss der Lärmemissionen von

¹ § 22 Abs. 1a BImSchG: Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen, Kinderspielplätzen und ähnlichen Einrichtungen wie beispielsweise Ballspielplätzen durch Kinder hervorgerufen werden, sind im Regelfall keine schädliche Umwelteinwirkung. Bei der Beurteilung der Geräuscheinwirkungen dürfen Immissionsgrenz- und -richtwerte nicht herangezogen werden.

der Bahn und der B207n. Die Emissionen des neu erzeugten Verkehrs sind gegen diese Lärmemissionen untergeordnet. Auch der Spiel- und Bolzplatz liegt in dem von bereits bestehendem Verkehrslärm betroffenen Bereich und wird nicht zu einer Lärmzunahme in den wirklich ruhigen Bereichen der ruhigen Achse im westlichen Teil Richtung Ringstedtenhof führen.

5.6 Erschütterung durch Güterzüge

Die neue Bebauung erfolgt in einem Abstand von ca. 40 m zur Bahnstrecke. Durch die heute hier verkehrenden Schienenbusse ist kaum eine Beeinträchtigung der Wohnqualität durch Erschütterungen zu erwarten. Güterzüge fahren zurzeit nur selten auf der Strecke. Im Rahmen des Lärmgutachtens wurden die zukünftigen Zugverkehre auch im Zusammenhang mit einem Ausbau der Strecke im Zuge der Ertüchtigung der Hinterlandanbindung Schiene der festen Fehmarnbelt-Querung prognostiziert. Hier wurden sechs Güterzüge am Tage und zwei in der Nacht erwartet.

Die Strecke ist Teil des Ausbauprojekts Schiene Lübeck – Schwerin / Büchen - Lüneburg (Projektnummer 2-036-V01 Bundesverkehrswegeplan 2030). Das Gesamtprojekt wurde als Entlastungsstrecke für den Knoten Hamburg in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Für die Strecke Lübeck – Büchen - Lüneburg (Teilprojekt 2-036-V04) war unter anderem eine Elektrifizierung und Begradigung geplant. Da das Projekt S 4 Ost als Teil des Knotens Hamburg (K-002-V01) effektiver die Verkehrsbedürfnisse erfüllt, wird das Teilprojekt „ABS Lübeck – Büchen – Lüneburg“ derzeit nicht weiterverfolgt.

Des Weiteren sollen mit dem Deutschlandtakt des Bundes auch Güterzüge nach Fahrplan verkehren. Nach dem Entwurf des Gutachtens zum Deutschlandtakt ergeben sich für die Strecke Skandinavienkai –Büchen-Lauenburg mehr Güterzüge pro Tag. Eine Umsetzung ist in den kommenden elf Jahren geplant.

5.7 Grün-, Natur- und Landschaft

5.7.1 Private Grünflächen

Private Grünfläche in der Mitte des Plangebietes

Die in der Quartiersmitte vorgesehene private Grünfläche soll hauptsächlich als Retentionsfläche für das Niederschlagswasser der anliegenden Reihenhäuser (Teilgebiete WA 2 und WA 3) dienen. Die Fläche ist zugleich Fläche für Gemeinschaftsanlagen (siehe Kapitel 5.2.5) Die Dimensionierung der Rückhalte- und Versickerungsflächen wurde im wasserwirtschaftlichen Gutachten errechnet (siehe auch Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Die Gestaltung der Retentions- und Versickerungsmulden soll naturnah erfolgen und die Mulden sollen möglichst flach ausgeformt werden, sodass auf eine Einzäunung verzichtet werden kann.

Der private Grünzug nimmt zudem Wegebezüge zum nördlich angrenzenden Frei- und Erholungsraum sowie von Ost nach West durch das Plangebiet auf. Der von Norden nach Süden verlaufende Geh- und Radweg soll eine Breite von 2,50 m erhalten. Die auch für die Allgemeinheit nutzbaren von Osten nach Westen verlaufenden Gehwege in der zentralen Grünfläche werden in 1,50 m Breite vom Erschließungsträger angelegt (siehe Kapitel 5.3.7). Die Wege in der privaten Grünfläche sollen in wassergebundener Bauweise erstellt werden. Der zentrale öffentliche Weg ist so viel höher als die Retentionsmulden anzulegen, dass dieser bei normalen Regenereignissen (10-jähriges) nutzbar bleibt und nicht durch das eingestaute Wasser überflutet wird. Dieser Weg bleibt in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck, die

Pflege der Wegeteile der Ost-West-Verbindungen geht auf die Eigentümer der privaten Grünfläche über.

Die umliegenden offenen Flächen sollen als magere Wiesenflächen hergestellt und extensiv gepflegt werden, damit sich hier zur Förderung der Strukturvielfalt blühende Stauden- und Kräuterflächen für Bienen- und Insekten entwickeln können. Die Gestaltung der Randbereiche zu den Teilbereichen WA 2 und WA 3 mit Strauchgruppen und die Pflanzung von Obstgehölzen soll Vögeln Nistmöglichkeiten und Nahrung bieten.

Kleingartenfläche

Der bestehende B-Plan 09.12.00 – Kleingartenanlage Vorraderstraße -, Teilbereich I setzt für die mit dem Spiel- und Bolzplatz überplante Fläche private Grünfläche Dauerkleingärten und Gemeinschaftsstellplätze für die Kleingartenanlage fest. Die für den Spiel- und Bolzplatz benötigte Fläche schneidet die als Gemeinschaftsstellplätze festgesetzte Fläche an. Da diese Gemeinschaftsstellplätze nicht an der festgesetzten Stelle verwirklicht worden sind, sondern nördlich des Gemeinschaftshauses, ist dies hier nicht mehr das verfolgte Planungsziel. Aus diesem Grund wird nunmehr private Grünfläche Dauerkleingärten festgesetzt. Es handelt sich nicht um Kleingärten im engeren Sinn, sondern um Grünflächen zum Vereinsheim gehörig.

5.7.2 Öffentliche Grünflächen

Spiel- und Bolzplatz

Der Bauausschuss hat am 05.11.2018 den Beschluss gefasst, dass ein größerer Ballspielplatz, als er im bisherigen Konzept östlich des geplanten Studierendenwohnheims geplant war, vorzusehen ist. Ein solches Angebot wäre dann nicht mehr als Ballspielplatz, sondern als Bolzplatz einzustufen. Bolzplätze können im Wohngebiet aus Lärmschutzgründen nur mit ausreichendem Abstand zur Wohnbebauung werden. Eine Abstandsfläche um einen Bolzplatz östlich des Studierendenwohnheims würde eine Aufgabe großer Teile der Wohnbauflächen bedeuten. Aus diesem Grund wurden Flächen in der Umgebung auf ihre Eignung für die Anlage eines Bolzplatzes geprüft.

Im Norden des Baugebiets, nördlich der Wegeverbindung zum beschränkten Bahnübergang, befindet sich ein ca. 1,4 ha großes Flurstück auf dem auf einer großen Wiese das Vereinsheim des Kleingartenvereins „Vorrader Straße“ und im Norden des Vereinsheims ein Parkplatz angeordnet sind. Das Vereinsheim wird zumeist an den Wochenenden für private Feiern vermietet. Nur die Fläche im Umkreis von ca. 20 m um das Vereinsheim wird intensiver genutzt, weiter südlich besteht eine extensive Nutzung und es ist ausreichend Platz für die Anlage eines Bolzplatzes vorhanden. Die Fläche ist an den Kleingartenverein verpachtet und muss aus der Zuständigkeit des Kleingartenvereins entlassen werden. Der geschäftsführende Vorstand des Gemeinnützigen Kreisverbandes Lübeck der Gartenfreunde e.V. hat der Anlage eines Bolzplatzes schriftlich zugestimmt.

Der Abstand von der Spielfeldmitte des geplanten Bolzplatzes zum Vereinsheim beträgt ca. 50 m und zur geplanten Wohnbebauung ca. 71 m (bzgl. des Lärmschutzes vgl. Kapitel 5.5.4).

Bezüglich der Realisierung des Spiel- und Bolzplatzes ist es angedacht, dass der Bereich Stadtgrün und Verkehr die Ausgestaltung des Spiel- und Bolzplatzes festlegt und die KWL die Ausführung im Rahmen der Erschließungsplanung übernimmt.

Der Eingang zum Spiel- und Bolzplatz ist an der südwestlichen Ecke vorgesehen, da hier die aufeinandertreffenden Knickstrukturen schon eine Lücke aufweisen. Für den Bolzplatz ist die Errichtung eines Ballfangzaunes hinter dem östlichen, zur Bahnlinie orientierten Tor vorgesehen. Hier ist auch eine Abzäunung zur Bahnlinie notwendig damit sich keine spielenden Kinder ins Bahngleis verirren. Außerdem soll eine Abpflanzung mit Gehölzen nach Norden als Abgrenzung zu den Flächen des Kleingartenvereins und auch nach Osten zur Bahnlinie angelegt werden. Diese Pflanzung dient auch als Teil der notwendigen Ausgleichspflanzung für das zu entfernende Pioniergehölz (siehe auch Kapitel 5.7.3). Nach Süden und Westen ist die Fläche bereits von großen Gehölzen abgegrenzt.

Öffentliche Grünfläche an der nordwestlichen Plangrenze

Die bereits vorhandene Wegeverbindung an der nordwestlichen Plangebietsgrenze, die von Westen aus dem bestehenden Wohngebiet heraus Richtung Osten führt und dann nach Norden abbiegt, wird wie im zuvor gültigen Bebauungsplan als öffentliche Grünfläche festgesetzt.

5.7.3 Pflanz- und Erhaltungsbindungen

Die Feld- bzw. Baumhecken entlang der nordwestlichen Plangebietsgrenze, nördlich und südlich des Weges Richtung beschränktem Bahnübergang/B207n/Hochschulstadteil und westlich des Spiel- und Bolzplatzes bleiben erhalten und dienen als landschaftliche Einbindung des Quartiers zum angrenzenden Landschaftsraum und Landschaftsschutzgebiet „Ringstedtenhof“. Sie fallen unter den Knickschutz nach § 21 Abs. 1 Nr. 4 LNatSchG i.V.m. § 30 BNatSchG. Sie sind entsprechend der Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz (Erlass des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein–V 534-531.04, 20.01.2017) zu pflegen.

Die Gehölzstrukturen parallel zur Bahnlinie grenzen die Außenbereiche der Wohnbebauung und des Gemeinschaftshauses des Kleingartenvereins sowie den Spiel- und Bolzplatz von den Gleis- und Bahnanlagen ab und sind eine optische Trennung zu diesen. Die Gehölze bremsen und filtern auch die Emissionen des Bahnverkehrs wie Abgase, Funkenflug und Abriebe und mindern subjektiv durch die optische Trennung die akustische Beeinträchtigung durch den Bahnverkehr. Aus diesem Grund sollen die vorhandenen Gehölze erhalten bleiben und durch Neupflanzungen ergänzt werden.

Der neu anzulegende 8 m breite Gehölzstreifen nördlich des Spiel- und Bolzplatzes ist als optische Trennung und als Barriere zu den Außenanlagen des Gemeinschaftshauses des Kleingartenvereins geplant. Auch die geplante freiwachsende Hecke westlich der Parkplätze am Eingang des Schärenwegs soll die neuen Verkehrsanlagen optisch zur Bestandsbebauung an der Straße „Großer Belt“ abgrenzen.

Die Flächen aller Neupflanzungen im Plangebiet sind Teil des notwendigen artenschutzrechtlichen Ausgleichs für die Gehölzbrüter für den Verlust von Gehölzen (siehe Kapitel 6.5.2).

Die in der Planzeichnung festgesetzten Pflanzgebote für Bäume dienen der Gestaltung des Straßenraums. Da die Planung der Straßenverkehrsflächen noch nicht vorliegt wird das Pflanzen von 22 mittel- bis großkronigen Laubbäumen textlich festgesetzt. Auch die Mulden, die nicht mit Rigolen kombiniert sind, sollen mit Straßenbäumen bepflanzt werden. Diese tragen zur Verdunstung des anfallenden Wassers bei. Die hier verwendeten Gattungen und Arten müssen einen temporären Wassereinstau tolerieren.

Darüber hinaus werden weitere Maßnahmen zur Begrünung des Wohnquartieres vorgesehen. Aus städtebaulichen Gründen sind zur Einfriedung der privaten Baugrundstücke gegen-

über öffentlichen Verkehrsflächen, zu der Bestandsbebauung im Westen, zur privaten Grünfläche in der Quartiersmitte, zu den privaten Erschließungswegen in den Teilgebieten WA 2 und WA 3, sowie zu den öffentlichen Wegen sind Laubholzhecken zu pflanzen. Wegen der kleinteiligen Bebauungsstruktur sollen in den Teilgebieten WA 2 und WA 3 je Reihenhauseinheit einheitliche Straucharten gepflanzt werden, um ein ruhigeres und einheitliches Bild zu erhalten. Die Hecken sollen eine Höhe von 1,50 m nicht überschreiten. Diese Größe garantiert eine ausreichende Abschirmung der privaten Grundstücke, ist jedoch gleichzeitig niedrig genug, um weiterhin eine soziale Kontrolle zu ermöglichen. Zusätzliche bauliche Einfriedungen dürfen an den Grundstücksgrenzen an denen die Pflanzung einer Hecke vorgeschrieben ist nur als durchsehbare Draht- und Metallzäune in einer Höhe von maximal 1,2 m, an der Grenze der Fläche für Ver- und Entsorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung „Pumpstation“ von maximal 1,4 m errichtet werden. Damit die baulichen Einfriedungen das angestrebte Erscheinungsbild nicht stören, sind diese zum Grundstück hin zu orientieren und die Hecke nach außen.

Private Stellplatzanlagen sind an den Außenkanten mit Hecken einzufassen, um eine ausreichende Eingrünung und Einfassung der parkenden Autos zu erzielen. Es werden konkrete Regelungen zu Einfriedungen durch Hecken getroffen, um gestalterischen Missständen vorzubeugen und eine weitestgehend einheitliche städtebauliche Gestaltung zu erreichen. Aus den gleichen Gründen werden auch Festsetzungen zur Eingrünung von Abfallbehältern getroffen. Die für die Heckenpflanzung zulässigen Pflanzen sind in der Pflanzliste in den textlichen Festsetzungen aufgelistet.

5.8 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Im beschleunigten Verfahren gelten zu Teilen die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und Abs. 3 Satz 1 BauGB. Entsprechend wird von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB abgesehen. Die Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz entfällt (§ 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB).

Ein Ausgleich für den Artenschutz ist davon unabhängig zu leisten. Es werden bei der Umsetzung der Planung Sukzessionsgehölze, Ruderalflächen, Brachen, ein Lärmschutzwall, Lagerflächen und ein Containerdorf mit Bolzplatz überplant. Betroffenheiten von Brutvogelarten der Gehölze, von Wald- und Zauneidechsenvorkommen sind möglich. Es werden Vermeidungsmaßnahmen (Bauzeitenregelungen für Gehölzfällungen, Schutzzaun, Reptilienzaun) sowie Ausgleichsmaßnahmen (Kompensation für Gehölzbrüterarten) erforderlich. Der Gehölzausgleich für die Gehölzbrüter findet innerhalb des Geltungsbereichs und in der unmittelbaren Nähe an der südlichen Brückenböschung des Bornkamps statt (siehe auch Kapitel 6.5.2). Negative Auswirkungen auf die betroffenen Arten sollen dadurch vermieden werden.

Des Weiteren werden zur Minderung der Auswirkungen der Neubebauung auf Natur und Landschaft Dachbegrünungen auf den Hauptgebäuden, falls geplant auf Tiefgaragen und auf Nebenanlagen festgesetzt. Dadurch werden positive Auswirkungen auf das Lokalklima erwartet, wie Luftbefeuchtung durch langsam verdunstendes Wasser, Staubfilterung, Lüfterneuerung und Strahlungsschutz durch Pflanzen.

Vor dem Hintergrund eines möglichst geringen Versiegelungsgrades wird die Verwendung versickerungsfähiger Flächenbefestigungen für neu anzulegende öffentliche Gehwege und Parkplätze, für private Stellplätze, Zufahrten und Zuwegungen vorgeschrieben. Um die natürliche Grundwasserneubildung im allgemeinen Wohngebiet möglichst wenig zu beeinträchtigen

gen, soll anfallendes Niederschlagswasser vollständig im Gebiet bewirtschaftet und möglichst versickert werden.

5.9 Gestaltung

Im Hinblick auf ein städtebaulich ansprechendes Erscheinungsbild trifft der Bebauungsplan Festsetzungen zur äußeren Gestaltung baulicher Anlagen gemäß § 9 Abs. 4 BauGB in Verbindung mit § 84 Abs. 1 LBO Schleswig-Holstein.

Fassadenmaterialien

Für die Doppelhäuser im Teilgebiet WA 1 sowie für die Reihenhauszeilen in den Teilgebieten WA 2 und WA 3 sind jeweils pro Doppelhaus für die zusammengehörenden Hälften bzw. pro Reihenhauszeile einheitliche Materialien und Farben zur Fassadengestaltung zu verwenden. Mit dieser Festsetzung soll ein Mindestmaß an einheitlicher Gestaltung der Gebäude und ein harmonisches und ruhiges Siedlungsbild erreicht werden.

Dächer

Es wird eine Festsetzung getroffen, nach der die Dächer der Haupt- und Nebengebäude nur als Flachdach oder flach geneigtes Dach mit einer Dachneigung von nicht mehr als 10 Grad ausgeführt werden dürfen. Diese Festsetzung korrespondiert mit der Festsetzung, dass Dächer von Haupt- und Nebengebäuden zu begrünen sind.

Sollen Solaranlagen auf den Dächern installiert werden, können die Module aufgrund der vorgeschriebenen Dachbegrünung nur aufgeständert über der Begrünung errichtet werden. Um eine steile Aufständigung der Anlagen und damit eine weitere optische Erhöhung der Gebäudekörper zu vermeiden, wird festgesetzt, dass Solaranlagen maximal 1,0 m über die jeweilige tatsächliche Gebäudehöhe hinausragen dürfen. Diese maximale zusätzliche Höhe gilt auch für sonstige technische Aufbauten wie Lüftungsanlagen. Aufzugräume dürfen bis zu 2,0 m höher sein. Dies gilt auch, wenn hierdurch die als Höchstmaß festgesetzte Gebäudehöhe überschritten wird. Damit diese in der Wahrnehmung zurücktreten, müssen Solaranlagen einen Abstand von mindestens 1,0 m zu den äußeren Dachabschlüssen einhalten, sonstige technische Aufbauten einen Abstand von 2,0 m. Um ein ruhiges, geordnetes Dachbild zu erreichen, müssen die technischen Aufbauten (außer Solaranlagen) räumlich zusammengefasst werden.

Sockelhöhe

Zudem wird eine Regelung zur Sockelhöhe getroffen. Durch eine Begrenzung der Sockelhöhe auf maximal 30 cm sollen zum einen unverhältnismäßige Höhenversprünge zwischen Bebauung und Erschließungsstraße ausgeschlossen werden. Zum anderen wird mit einer Mindestsockelhöhe von 15 cm ein zusätzlicher Schutz der Gebäude bei Starkregenereignissen gewährleistet.

Bezugspunkt ist zum einen die Oberkante des Erdgeschossfertigfußbodens, zum anderen die angrenzende Erschließungsfläche vor der Eingangstür. Dabei kann sowohl der nächstgelegene Gehweg (öffentlich oder privat) als auch die nächstgelegene Straße bzw. Mischverkehrsfläche oder private Erschließung als Bezugspunkt genutzt werden.

Gestaltung nicht überbaubare Grundstücksflächen bebauter Grundstücke

Damit die Vorgartenflächen entlang der öffentlichen Erschließungsstraßen nicht vollständig versiegelt, sondern vielfältig gestaltet und gärtnerisch angelegt werden, wird für die Teilge-

bierte WA 1, WA 4 und WA 6 die Flächen der möglichen Versiegelung begrenzt und eine gärtnerische Gestaltung festgesetzt.

Werbeanlagen

Werbeanlagen für Neubauten sollen in das architektonische Konzept integriert werden, die Fassadengestaltung sollte dabei möglichst unterstützt werden. Werbeanlagen sollen so angeordnet werden, dass ein gut gestaltetes Straßenbild als attraktive Adressenbildung wirksam unterstützt wird. Ein wichtiger Teilaspekt für angemessen in die Umgebung eingefügte Werbeanlagen ist deren Beleuchtung. Diese soll so dezent gesteuert werden, dass die Werbeaussagen in der dunkeln Tageszeit lesbar bleiben, aber keine Dominanz beanspruchen.

Sonstige Gestaltungsfestsetzungen

Die Erläuterungen zu den Festsetzungen zu Staffelgeschossen (siehe Kapitel 5.2.4) und den Einfriedungen (siehe Kapitel 5.7.3) erfolgen thematisch passend in den in Klammern angegebenen Kapiteln.

5.10 Nachrichtliche Übernahme und Hinweise im Bebauungsplan

Landschaftsschutzgebiet

Nördlich des Plangebietes befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Ringstedtenhof“. Die Grenze wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Bahnanlagen

Das im Osten des Plangebiets befindliche planfestgestellte Gelände der Deutschen Bundesbahn mit Bahnhaltepunkt, Gleisanlagen und Böschungen mit Vegetation wird nicht überplant. Es wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Geschützte Biotop gemäß § 30 BNatSchG

Die Feld- bzw. Baumhecken entlang der nordwestlichen Plangebietsgrenze, nördlich und südlich des Weges Richtung beschränktem Bahnübergang/B207n/Hochschulstadteil und westlich des Spiel- und Bolzplatzes fallen unter den Knickschutz nach § 21 Abs. 1 Nr. 4 LNatSchG i.V.m. § 30 BNatSchG und werden daher als nachrichtliche Übernahme in die Planzeichnung aufgenommen.

Hinweise

Soweit sich aus anderen Fachgesetzen, Untersuchungs-, Genehmigungs- oder Abstimmungspflichten oder sonstige für die Umsetzung des Bebauungsplans relevanten Sachverhalte ergeben, wird hierauf in Teil B des Bebauungsplanes im Anschluss an die textlichen Festsetzungen hingewiesen.

6. Wesentliche Auswirkungen der Planung

6.1 Auswirkungen auf die Wohnraumversorgung

Zusätzliche Wohneinheiten

Der Bebauungsplan beinhaltet ein Neubaupotenzial von insgesamt etwa 245 Wohneinheiten (WE), die sich wie folgt auf die nachfolgend genannten Wohnungstypen verteilen:

- 14 WE in Doppelhäusern (Annahme: 1 WE / DH, zzgl. 1 Einliegerwohnung je 6 WE)
- 37 WE in Reihenhäusern und sonstigen Hausgruppen (Annahme: 1 WE / RH, keine Einliegerwohnungen)
- ca. 70 - 80 WE im Geschosswohnungsbau (Annahme: durchschnittliche Wohnungsgröße = 100 m² inklusive 20 % für gebäudeinterne Erschließungsflächen und Nebenräume)
- 120 WE im Studierendenwohnheim

Zu erwartende Anzahl der Bewohner

Bei vollständiger Umsetzung der Planung ist für das geplante Neubaugebiet mit insgesamt 450 – 470 Bewohnern (EW) zu rechnen, die sich wie folgt auf die verschiedenen Wohnungstypen verteilen:

- 155 EW in Einfamilienhäusern (Doppelhäuser und Reihenhäuser) (Annahme: 3,2 EW je Hauptwohneinheit, zzgl. 1,0 EW je Einliegerwohnung)
- 185 EW im Geschosswohnungsbau (Annahme: 2,5 EW je Wohneinheit)
- 120 EW im Studierendenwohnheim

6.2 Wohnfolgebedarfe

6.2.1 Soziale Infrastruktur

Zusätzlicher Bedarf an Kita-Plätzen

Das Wohngebiet Hochschulstadtteil/ Bornkamp ist mit einer Vielzahl von Kindertageseinrichtungen im Umfeld ausgestattet (8 Kitas in näherer Umgebung). Da die im Plangebiet neu entstehenden Wohnungen zur Hälfte durch Studierende genutzt werden, sind zusätzlicher Kinder nur in begrenztem Umfang zu erwarten.

Es ist davon auszugehen, dass die zuziehenden Kinder in den bestehenden Kitas betreut werden können, in denen bei Bedarf das Angebot erweitert werden kann. Zusätzlich wird in erreichbarer Entfernung (für Fahrradfahrende) im neuen Wohngebiet Rothebek eine neue Kita entstehen.

Zusätzlicher Grundschulplatzbedarf

Die aus dem neu entstehenden Baugebiet zu erwartenden Schüler:innen-Zahlen je Jahrgang errechnen sich nach der anerkannten Berechnungsformel

$WE \times 2,8 \times 1,5\% = \text{Kinder je Jahrgang}$

Geht man davon aus, dass in den 120 WE für Studenten eher wenige Kinder wohnen werden (in höchstens 10% der Wohnungen) sind dies hier 12 WE zuzüglich der im städtebaulichen Entwurf geplanten 49 Einfamilienhäuser und 75 WE im Geschosswohnungsbau, ergeben sich 136 WE. Dies ergibt nach der Formel ca. 6 Kindern je Jahrgang. Dieses Aufkommen kann nach Aussage des Bereichs Schule und Sport von der Paul-Klee-Schule aufgefangen werden.

Spielplatzbedarf

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird im Nordosten des Plangebiets ein Spiel- und Bolzplatz mit einer nutzbaren Fläche (ohne Gehölzpflanzungen) von ca. 2.540 m² festgesetzt. Die Richtwerte sehen einen Wert von 1,5 m² bis 2,0 m² Spielplatzfläche pro Einwohner vor (Untersuchung „Die öffentlichen Spielplätze der Hansestadt Lübeck 2010“), was einer

Fläche von ca. 940 m² entspricht. Im Plangebiet wird damit mehr als die doppelte Fläche angeboten, wobei ca. 2/3 der Fläche als Bolzplatz geplant ist, der als Einzugsgebiet das gesamte Wohngebiet Bornkamp hat.

Bezüglich der Realisierung des Spiel- und Bolzplatzes ist es angedacht, dass der Bereich Stadtgrün und Verkehr die Ausgestaltung des Spiel- und Bolzplatzes festlegt und die KWL die Ausführung im Rahmen der Erschließungsplanung übernimmt.

In der DIN 18034 wird eine „Erreichbarkeit [...] für Kinder zwischen 6 und 12 Jahren [...] bis 400 m Fußweg“ festgelegt. Die fußläufige Entfernung zum Spielplatz aus dem geplanten Wohngebiet liegt bei höchstens 280 m, ist also gut.

Des Weiteren ist der Gerätspielplatz an der Kadettrinne fußläufig in 450 m zu erreichen. Auch dieser hat eine neuere, zeitgemäße Ausstattung.

6.3 Verkehrliche Auswirkungen

Mit einer Verkehrssimulation wurde die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im weiteren Verlauf bis zur B207n untersucht. Diese erfolgte auf der Grundlage von Verkehrszählungen von 2016 und 2017 und Prognosezahlen für die Verkehre des zwischenzeitlich an der Maria-Mitchell-Straße errichteten betreuten Wohnens und für die Verkehre, die infolge der geplanten Entwicklung des neuen Wohngebiets zu erwarten sind.

Die Simulation hat gezeigt, dass die Knotenpunkte insgesamt leistungsfähig sind, es aber in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden zu Rückstau kommen kann. Dies ist in der morgendlichen Spitzenstunde an allen drei Knotenpunkten Richtung B207n der Fall. Daher wird nach Verwirklichung der Bebauung am Schärenweg geprüft werden, ob die Maria-Mitchell-Straße und der Lise-Meitner-Weg (Richtung Paul-Ehrlich-Straße) vom Parken am Fahrbahnrand gänzlich freigehalten werden müssen, um keine Engstellen zu schaffen und den Verkehrsablauf nicht zu stören. Falls dies nicht den gewünschten Erfolg hat, wird darüber hinaus geprüft werden, inwieweit die Signalzeitenpläne der Lichtsignalanlagen angepasst werden können.

6.4 Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur

Die geplanten Nutzungen erfordern den Ausbau der technischen Infrastruktur in Bezug auf die Versorgung mit Wasser, Strom, Telekommunikation, Energie usw. und die Entsorgung des Schmutz- und Niederschlagswassers. Konzepte hierzu werden von den Versorgungsträgern entwickelt. Eine wasserwirtschaftliche Begleitplanung zum Umgang mit dem anfallenden Niederschlagswasser wurde erarbeitet (vgl. Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

6.5 Auswirkungen auf die Umwelt

6.5.1 Auswirkungen auf Natur- und Landschaft

Durch die Inanspruchnahme einer anthropogen beeinflussten Brachfläche sowie die Veränderung des Landschaftsbildes können sich wesentliche Auswirkungen auf Natur und Landschaft ergeben. Die geplanten baulichen Maßnahmen führen im Wesentlichen zum Verlust von Brachflächen, Bodenlagerfläche, einem ruderal bewachsenen Lärmschutzwall und von Pioniergeholzbestand mit allgemeiner Bedeutung für den Naturschutz.

Dem steht gegenüber, dass durch die geplante Nutzung, Bauweise sowie geplante Begrünung eine Strukturvielfalt gefördert wird, von der die heimischen Arten und Lebensgemeinschaften profitieren werden.

Hinsichtlich dieser Wirkfaktoren werden somit keine erheblich nachteiligen Auswirkungen erwartet. Ebenso können planbedingte Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter ausgeschlossen werden.

6.5.2 Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote

Bei der Aufstellung der Bauleitplanung sind die Artenschutzbelange des Bundesnaturschutzgesetzes zu berücksichtigen (§§ 44, 45 BNatSchG).

Für das Planvorhaben wurde im Sommer 2019 der Zauneidechsenbestand im Rahmen einer Untersuchung mit drei Begehungen kartiert. Für die Ermittlung der übrigen Arten wurde eine faunistische Potenzialabschätzung vorgenommen. Aus den gewonnenen Ergebnissen wurde eine Artenschutzuntersuchung angefertigt.

Brutvögel

In den jüngeren Sukzessionsgehölzen und Brombeergebüschen im Plangebiet ist mit Arten wie Amsel, Kohl- und Blaumeise, Dorngrasmücke und Klappergrasmücke zu rechnen. Mit geringerer Wahrscheinlichkeit kommen auch Arten wie Fitis und Heckenbraunelle vor. Ein Auftreten anspruchsvollerer und stöempfindlicher Gehölzbrüterarten kann wegen der geringen Flächengröße der Gehölzflächen, des Fehlens von älteren Bäumen und Höhlenstrukturen und der Nähe zu Siedlungen ausgeschlossen werden. Aber in der näheren Umgebung mit z.T. auch breiteren Gehölzsäumen mit z.T. älteren Bäumen sind eine ganze Reihe von Gehölzbrüterarten zu erwarten, darunter auch anspruchsvollere Arten wie Spechte und Eulen. Aufgrund der geringen Größen der Offenlandbereiche und der hier vorhandenen anthropogenen Störungen ist ein Vorkommen von Bodenbrüterarten und Arten der Hochstauden unwahrscheinlich. In den westlich anschließenden Wohngebieten ist mit dem Vorkommen von Arten der menschlichen Siedlungen zu rechnen.

Durch das Vorhaben werden Gehölzbestände überplant. Betroffen sind die in der Fläche stehenden Pioniergehölze und Brombeerbäume. Diese Gehölze stellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten von wenigen Vogelarten dar. Zudem können bei den Eingriffen Tiere gefährdet werden, wenn Fällarbeiten (oder das Abnehmen von Nistkästen) während der Fortpflanzungszeit erfolgen würden.

Außerhalb der Flächeninanspruchnahme befinden sich potenziell deutlich arten- und individuenreicherer Vogelbestände der Gehölze. Da diese Bereiche jedoch bereits erheblich gestört sind (Verkehr auf Wegen, Straßen und Bahn, Bahnhaltestelle, Sportplatz, spielende Kinder, u.a.), sind hier keine besonders empfindlichen Arten/Individuen zu erwarten.

Damit keine Tiere bei der Fällung der Bäume und das Entfernen der Büsche/Brombeerbäume verletzt oder getötet werden, muss dies außerhalb der Brutzeit, d.h. nicht zwischen 01. März und 30. September erfolgen. Von dem Zeitraum kann dann abgewichen werden, wenn durch Kartierung und Negativnachweis gesichert ist, dass keine Nester von Tieren besetzt sind.

Als artenschutzrechtlicher Ausgleich für die Gehölzbrüter für den Verlust von Gehölzen werden im Plangebiet und südlich daran angrenzend neue Gehölze als Fortpflanzungs- und Ruhestätten entwickelt. Da es sich bei den anzunehmenden Arten um ungefährdete verbreitete Arten handelt, muss dieser nicht zwingend vorgezogen bereitgestellt werden, es ist nach LBV-

SH/AfPE (2016) eine zeitliche Lücke hinnehmbar. Das zu entfernende Gehölz hat ca. eine Fläche von 620 m², dazu kommen mehrere Brombeerbestände. Das Pioniergehölz ist ein noch relativ junger Pionierbestand, es fehlen wertgebende Merkmale wie z.B. Höhlen. Daher ist für das Pioniergehölz und die Brombeerbestände ein flächenhafter Ausgleich (ca. 1.000 m²) im Verhältnis 1:1 ausreichend. Der Ausgleich wird im Geltungsbereich des Bebauungsplans durch Flächen zum Anpflanzen von Gehölzen (siehe Kapitel 5.7.3) z.B. nördlich und östlich des Bolzplatzes und parallel zur Bahnlinie festgesetzt. Außerdem wird ein neues Brombeergehölz auf der südlichen Böschung der Straße Bornkamp außerhalb des Geltungsbereichs angelegt. Dadurch werden neue Gehölzflächen von insgesamt ca. 1.200 m² neu geschaffen.

Fledermäuse

Im Bereich der Flächeninanspruchnahme befinden sich keine Bäume mit Höhlen oder ausgeprägten Spalten. Weiterhin fehlen Gebäude mit geeigneten Quartierstrukturen. Daher sind hier keine artenschutzrechtlich relevanten Quartiere zu erwarten. Im Plangebiet und den angrenzenden Gehölzbeständen sind wegen der Vorbelastung durch Straßenbeleuchtung u.a. keine Quartiere, Jagdhabitats und Flugrouten von lichtempfindlichen Arten (Braunes Langohr, Fransenfledermaus) zu erwarten.

Im Bereich der älteren Bäume an den Wegen im Norden und an der Bahnlinie sind potenzielle Quartierbäume in den nördlich und östlich angrenzenden Gehölzsäumen (Naturhöhlen, Fledermauskästen) vorhanden. Auch im westlich angrenzenden Siedlungsbereich kann eine Besiedlung nicht ausgeschlossen werden. Es sind Vorkommen der Arten Große Abendsegler, Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Zwergfledermaus und Mückenfledermaus möglich.

Die Fläche kann als Jagdrevier von Fledermäusen genutzt werden. Aufgrund der Größe und der im Norden und Süden vorhandenen weiteren naturnahen Flächen ist eine essentielle Bedeutung jedoch nicht anzunehmen. Quartiere in der Umgebung sind nicht betroffen, da hier keine besonderen Empfindlichkeiten vorliegen.

Haselmaus

Im Wirkraum Flächeninanspruchnahme befinden sich zwar kleinflächig geeignete Habitats (Brombeergebüsch, Haselsträucher) der Haselmaus. Auf Grund der Kleinflächigkeit, des sehr mäßigen Nahrungsangebots und der Störungen (Fußgänger, Radfahrer, Hunde) ist diese Art hier nicht eher zu erwarten. Bei der Begehung im schon entlaubten Zustand am 16.11.2017 wurden außerdem keine Hinweise auf eine Besiedlung durch Haselmäuse gefunden (Nester, Fraßspuren o.ä.). In der Umgebung können Vorkommen in manchen Bereichen nicht ausgeschlossen werden. Da die Gehölze weitestgehend erhalten bleiben und es sich hier um eine relativ störungsunempfindliche Art handelt (die Art kommt tatsächlich auch in Gehölzstrukturen viel befahrener Straßen wie der B404 vor), sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

Zauneidechse

Die Auswertung der Daten des Artenkatasters des Landes zeigt, dass die Bahnlinie und die Umgebung bis zur Straße Bornkamp stabil durch Zauneidechsen besiedelt sind. Die Ergebnisse der Zauneidechsenuntersuchung bestätigen, dass bislang tatsächlich nur die südexponierte Böschung der Straße Bornkamp von wenigen Zauneidechsen besiedelt ist (Nachweis: 1 adulte Zauneidechse, 1 Schlüpfling). Die Bereiche der Flächeninanspruchnahme sind aktuell nicht besiedelt.

Während der Bauphase ist vor allem auf den Böschungsbereichen des Lärmschutzwalles, der Lagerfläche und an der Bahnlinie möglich, dass Zauneidechsen durch Überfahren/ Erdarbeiten getötet werden. Dies betrifft insbesondere auch Fortpflanzungs- und Überwinterungsvorkommen, da die Tiere in dieser Phase nicht mobil sind.

Des Weiteren wird der Verkehr und der Freizeitdruck südlich der Straße Bornkamp und östlich der schon bestehenden Siedlung (Fußgänger mit Hunden, spielende Kinder, u.a.) dauerhaft zunehmen, sodass hier auch das Risiko von Tötungen sich erhöhen wird.

Zur Vermeidung des Tötungstatbestandes wird vor Beginn der Bautätigkeiten in den Monaten April/Mai ein dauerhafter Schutzzaun gegen Betreten der Fläche und Hunde an der südlichen Böschung des Bornkamps bis hin zur Brücke über die Bahnlinie fachgerecht errichtet. Während der Bauphase wird hier zusätzlich temporär ein Reptilienzaun aufgebaut. Der genaue Verlauf des Schutzzaunes wird vor Ort mit der UNB abgestimmt.

Damit die südliche Böschung des Bornkamps mittelfristig ein geeigneter Lebensraum für die Zauneidechse bleibt, muss in den nächsten Jahren unbedingt eine Entkusselung stattfinden, um zu starke Beschattung durch Gehölzaufwuchs zu vermeiden.

Kammolch

Die Auswertung der Daten des Landes-Artenkatasters zeigt, dass in den Gewässern der weiteren Umgebung des Vorhabens der Kammolch recht regelmäßig vorkommt. Da im Plangebiet selbst keine Gewässer vorhanden sind, kann ein Fortpflanzungsvorkommen des Kammolchs hier jedoch ausgeschlossen werden. Auch dass die südlich des Geltungsbereichs im Bereich von Kleingewässern nachgewiesenen Kammolche zur Überwinterung in den Bereich der Flächeninanspruchnahme wandern ist eher unwahrscheinlich, da es im näheren Umfeld genügend andere und näher gelegene geeignete Flächen gibt (Gartenanlagen und Grenzstrukturen der Siedlung, Regenrückhaltebecken, Gehölze an der Bahn).

Da ein Vorkommen der Art im Geltungsbereich ausgeschlossen werden kann, sind keine Konflikte mit artenschutzrechtlicher Relevanz zu erwarten, und auch für die Vorkommen südlich des Bornkamps sind aufgrund der Entfernung der Laichgewässer zum Geltungsbereich und einer eher geringen Störempfindlichkeit der Art keine relevanten Beeinträchtigungen anzunehmen.

Weitere Arten des Anhang IV

Die hier untersuchten Wirkräume weisen aufgrund ihrer Strukturen keine Eignung für weitere europäisch geschützte Arten auf. Es finden sich keine Gewässer für Amphibien, Libellen u.a. gewässerbewohnende Arten, auch eine Bedeutung als Landlebensraum für Amphibienarten des Anhangs IV sind nicht zu erwarten. Der Baumbestand weist keine Eignung für Käfer des Anhangs IV auf. Auch Insektenarten des Anhangs IV (z.B. Nachtkerzenschwärmer) sind aufgrund fehlender Habitategnung nicht zu erwarten.

„Nur“ national geschützte Arten (Waldeidechse)

Im Rahmen der Zauneidechsenuntersuchung wurde die besonders geschützte Waldeidechse vorwiegend im Süden des Untersuchungsgebietes nachgewiesen. Es wurden maximal 16 Waldeidechsen – davon 11 Schlüpflinge – bei einer Begehung beobachtet.

Maßnahmen für diese Art sind im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu berücksichtigen. An den Böschungen des Bornkamps und an weiteren bahnliniennahen Bereichen wurden bedeutsame Bestände ermittelt. Die nördliche Böschung bleibt zwar erhalten und

ist nicht direkt durch die Bebauung betroffen. Allerdings wird dieser Bereich so verinselt und gestört (Wege, Hunde etc.), dass er seinen Wert für die Waldeidechsen verlieren wird.

Als Kompensation für den Lebensraumverlust wird die Grünflächen südlich der Straße Bornkamp und westlich der Bahnlinie vor Baubeginn eidechsengerecht aufgewertet. Dies geschieht durch die Einrichtung von Versteckstrukturen (Totholz, Steine) und das Offenhalten von Teilflächen (1 x jährliche Mahd auf mind. 60 % der Fläche). Außerdem wird dieser Bereich mit einer Abzäunung gegen Hunde geschützt.

Vor Baubeginn und bis Ende September werden die im Bereich der nördlichen Böschung am Bornkamp gefundenen Waldeidechsen gesammelt und in die schon vorbereiteten Ersatzhabitate umgesiedelt. Der Reptilienzaun (Vermeidungsmaßnahme Zauneidechse, s.o.) wird verhindern, dass die Waldeidechsen zurückwandern und schützt die Tiere vor dem Überfahren.

Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

In Schleswig-Holstein kommen nach LBV-SH / AfPE (2016) 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 coniooides*), Kriechender Scheiberich (*Apium repens*) und Froschkraut (*Luronium natans*). Die Arten kommen im Geltungsbereich nicht vor.

Im Ergebnis kann unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen ein durch das Vorhaben bedingter Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbote ausgeschlossen werden. Ebenfalls auszuschließen ist eine mittelbare Beeinträchtigung, die eine Störung hervorrufen könnte, durch die sich der Erhaltungszustand der lokalen Population einer streng geschützten Art oder europäischer Vogelarten verschlechtern würde.

Die Planung und Umsetzung der notwendigen Maßnahmen zum Schutz der Eidechsen werden entweder von der Stadtplanung in Zusammenarbeit mit der uNB und den Liegenschaften beauftragt oder im Rahmen eines Ausgleichsvertrages an die voraussichtlich mit der Erschließung zu betrauende „Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck GmbH“ (KWL) weitergegeben. Dadurch ist ihre rechtzeitige, vollständige und fachgerechte Umsetzung sichergestellt.

6.5.3 Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen

Die Hansestadt Lübeck hat unter dem Gesichtspunkt der Anpassung der Landnutzungen an den Klimawandel in Lübeck einen thematischen Landschaftsplan „Klimawandel in Lübeck“ erstellt, der in der Entwurfsfassung vorliegt. In diesem Planwerk war das Plangebiet als „Suchraum für Wohnnutzung“ noch nicht vorgesehen.

Integrierte Lage

Das Plangebiet liegt zwischen zwei dicht besiedelten Stadtteilen und ist durch den Schärenweg weitestgehend erschlossen. Durch die Lage am Bahnhofsteil Lübeck-Hochschulstadtteil und nahe der Bushaltestelle der Linie 2 ist die Anbindung an den ÖPNV sehr gut, was zur Reduzierung von zusätzlichem Verkehr beiträgt.

Die Neuversiegelung durch die geplante Wohnbebauung ist zunächst einmal größer als bei der vorausgegangenen Planung eines Sportplatzes. Durch die Errichtung von Geschoss-

wohnungsbauten (einschließlich Studierendenwohnheim) und verdichtete Bauformen bei der Einfamilienhausbebauung (ausschließlich Reihenhäuser und einige wenige Doppelhäuser) wird die Versiegelung im Verhältnis zur Anzahl der neu entstehenden Wohneinheiten vergleichsweise geringgehalten.

Im Rahmen der wasserwirtschaftlichen Begleitplanung wurde ein Konzept erarbeitet, das Niederschlagswasser vollständig im Gebiet zurückzuhalten. Es wird festgesetzt, dass Fußwege und Stellplätze mit wasserdurchlässigen Materialien oder als wassergebundene Decke hergestellt werden müssen. Des Weiteren müssen die Wohngebäude sowie Garagen und Nebenanlagen mit Gründächern ausgeführt werden. Dies wirkt sich durch langsam verdunstendes Wasser positiv auf die Luftbefeuchtung aus. Außerdem tragen die Pflanzen zur Staubfilterung, Lüfterneuerung und zum Strahlenschutz bei.

Kompaktheit, Orientierung, energetische Optimierung, Verschattung, Windschutz

Die Süd-Ausrichtung der Reihenhäuser ermöglicht eine gute Belichtung und Besonnung und begünstigt die Nutzung von Solarenergie. Hierzu tragen auch die Anordnung der Gebäude und ein ausreichender Abstand untereinander bei.

Der umgebende Bewuchs mit höheren Sträuchern und Bäumen bildet einen geeigneten Windschutz.

Versorgungstechnik

Ein Anschluss des Gebietes an das Fernwärmenetz der Stadtwerke Lübeck scheint nicht wirtschaftlich, da für einen Anschluss an die im Hochschulstadtteil vorhandene Versorgungsleitung die Bahnlinie gequert werden müsste. Es wird eine geschlossene, innovative Lösung für das Plangebiet priorisiert.

Am 25.06.2020 hat die Bürgerschaft 49 kurzfristige Maßnahmen zum Klimaschutz in der HL für das Jahr 2020 beschlossen. Auf dem Maßnahmenblatt E04 „Erstellung von Energiekonzepten für alle Verfahren der Bauleitplanung“ ist aufgeführt, dass Energiekonzepte im frühen Planungsstadium erstellt werden sollen. Das Bebauungsplanverfahren Bornkamp/Schärenweg befindet sich schon in einem fortgeschrittenen Planungsstadium, deshalb greift dieser Beschluss für dieses Planverfahren nicht mehr. Dennoch wird im Weiteren in Abstimmung mit Fachbereich 3 bzw. mit der erschließenden „Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck GmbH“ (KWL) geprüft, ob die Beauftragung eines Energiekonzeptes noch sinnvoll ist. Da der Geschosswohnungsbau und das Studierendenwohnheim geförderte Wohnbauten werden, sind die Maßnahmen, die über die gesetzlich vorgeschriebene EnEV voraussichtlich aus wirtschaftlichen Gründen nicht forderbar. Für die Reihen- und Doppelhäuser können ggf. in den Kaufverträgen höhere Anforderungen an Wärmeschutz und / oder die Nutzung regenerativer Energien geregelt werden.

Topografie / Kleinklima

Im Süden stellt die von West nach Ost ansteigende Böschung der Rampe der Bahn- und Bundesstraßenüberquerung im Zuge der Straße Bornkamp eine klimatische Zäsur für das Plangebiet dar und trennt diese von dem südlich anschließenden Kaltluftentstehungsgebiet.

Durch die mittig liegende Grünfläche, die sich nach Norden hin erweitert, ist das Gebiet jedoch an das im Norden anschließende sauerstoffproduzierende Frischluftentstehungsgebiet angebunden und ist durch die Ost-West-Ausrichtung der meisten Baukörper gut durchlüftet. Das Wohngebiet weist aus diesen Gründen ein gutes Kleinklima auf.

6.5.4 Berücksichtigung des Hochwasserschutzes

Aufgrund der Höhenlage von über 14,6 m ü. NHN liegt das Plangebiet nicht in einem potenziellen Überschwemmungsgebiet oder einem überschwemmungsgefährdeten Gebiet, sodass Belange des Hochwasserschutzes bei der Planung nicht zu berücksichtigen sind.

Maßnahmen zum Überflutungsschutz gegen Starkregen wurden in der beauftragten wasserwirtschaftlichen Begleitplanung erarbeitet (siehe Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

6.5.5 Sonstige Umweltauswirkungen

Das Plangebiet ist Verkehrs-, Sport- und Gewerbegeräuschen ausgesetzt. Die für das Vorhaben angefertigte schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Planungsziele unter Berücksichtigung erforderlicher Maßnahmen zum Schallschutz grundsätzlich umsetzbar sind (siehe Kap. 5.5). Für das allgemeine Wohngebiet sind eine Lärmschutzbebauung parallel zur Bahn und passive Schallschutzmaßnahmen zu berücksichtigen. Erhebliche Umweltauswirkungen werden durch die Ausweisung eines allgemeinen Wohngebietes nicht erwartet.

6.6 Auswirkungen auf ausgeübte und zulässige Nutzungen

Negative Auswirkungen der Planung auf angrenzende Wohnnutzungen, die ggf. entschädigungsrechtliche Ansprüche bewirken könnten, sind nicht zu erwarten.

7. Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes

Bodenordnung

Für die Umsetzung des Bebauungsplans sind keine bodenordnenden Maßnahmen nach dem Baugesetzbuch erforderlich.

Notwendige Verträge

Derzeit ist geplant, dass die „Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck GmbH“ (KWL) durch Geschäftsbesorgungsvertrag mit der Erschließung des Quartiers beauftragt wird. Die Vermarktung der Baugrundstücke übernimmt der Bereich Liegenschaften der Hansestadt Lübeck. Zur Sicherung der gestalterischen Qualität ist angestrebt für die Geschossbauten eine Konzeptausschreibung durchzuführen. Alternativ kann auch ein Wettbewerb oder die Beratung im Gestaltungsbeirat vorgegeben werden.

Zwecks Sicherung der Erschließung und des naturschutzrechtlich erforderlichen artenschutzrechtlichen Ausgleichs für bebauungsplanbedingte Eingriffe in Natur und Landschaft wird die Hansestadt Lübeck im weiteren Verfahren einen Erschließungsvertrag sowie einen städtebaulichen Vertrag zur Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen mit der KWL abschließen. Der Erschließungsvertrag wird die Herstellung sämtlicher Verkehrsanlagen innerhalb des Plangebietes beinhalten. Der städtebauliche Vertrag zur Sicherung des artenschutzrechtlich erforderlichen Ausgleichs wird die Durchführung dieser Ausgleichsmaßnahmen innerhalb und außerhalb des Plangebietes zum Inhalt haben. Da es sich um ein Grundstück der Hansestadt Lübeck handelt, ist kein ergänzender städtebaulicher Vertrag notwendig. Vorgaben, die sich nicht im Bebauungsplan regeln lassen, können ggf. in den jeweiligen Grundstückskaufverträgen geregelt werden.

8. Finanzielle Auswirkungen

a) Unmittelbare Kosten

Für die Erstellung von Gutachten (siehe 9.3) und für die Suchschachtungen zur Tiefenbestimmung der Wassertransportleitung sind der Hansestadt Lübeck folgende Kosten von 42.972,99 € entstanden, die sich wie folgt aufteilen:

Artenschutzgutachten mit Eidechsenkartierung	4.848,06 €
Lärmtechnische Untersuchung	10.591,01 €
Neuberechnung result. maßgeb. Außenlärmpegel	2.951,20 €
Baugrunduntersuchung	8.205,04 €
Wasserwirtschaftliche Begleitplanung	7.270,90 €
Suchschachtung Wassertransportleitung	4.546,10 €
<u>Sichtachsenstudie</u>	<u>4.560,68 €</u>
Summe	42.972,99 €

b) Mittelbare Kosten und Einnahmen

Für die Umsetzung der Planung entstehen vor allem Kosten durch die erforderliche Erschließung des Plangebietes (Erschließungspflicht bei Bebauungsplänen (§ 123 BauGB). Außerdem fallen Kosten für den Abtrag des Lärmschutzwalls und die Verlegung der im Schärenweg vorhandenen Leitungen an.

Es ist geplant die Erschließung des neuen Wohngebietes der „Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck GmbH“ (KWL) per Geschäftsbesorgungsvertrag zu übertragen. Diesem Vertrag muss ein Beschluss der Bürgerschaft vorausgehen.

Im Geschäftsbesorgungsvertrag wird geregelt, dass sämtliche im Zusammenhang mit der Baureifmachung des künftigen Wohngebietes entstehenden Kosten (einschließlich Kosten für Ausführungsplanung, Baufeldfreimachung, Erschließung, Ausgleich etc.) vom Bereich Wirtschaft und Liegenschaften zu tragen sind. Entsprechende Mittel sind im Haushalt 2021 und 2022 hälftig angemeldet. Die Vermarktung erfolgt durch den Bereich Liegenschaften. Ein ggf. zu erwartender Gewinnüberschuss verbleibt bei der Hansestadt Lübeck.

Für die künftige Unterhaltung der öffentlichen Grün- und Verkehrsflächen gemäß Flächenbilanz benötigt der Bereich Stadtgrün und Verkehr zusätzliche Vollarbeitszeitkräfte bzw. ein entsprechendes Haushaltsbudget zur Vergabe der Leistungen.

9. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten

9.1 Verfahrensübersicht

Aufstellungsbeschluss

Der Bauausschuss hat am 06.07.2015 die Aufstellung als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB, mit Durchführung der in den §§ 3 und 4 BauGB vorgesehenen Verfahrensschritte der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung beschlossen (VO/2015/02819).

Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit fand mit einer Informationsveranstaltung am 27.03.2018 im Forum der Paul-Klee-Schule statt. Des Weiteren erfolgte ein Aushang im Foyer des Fachbereiches Planen und Bauen in der Zeit vom 26.03.2018 bis einschließlich 10.04.2018 und die Veröffentlichung der Inhalte auf der Internetseite der Hansestadt Lübeck.

Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden folgende wesentliche Anregungen zur Planung vorgebracht:

- Der Gebietscharakter des Bornkamps soll gewahrt bleiben und die Bebauungsstruktur sich am vorhandenen Gebiet orientieren. Es sollen nur Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser entstehen und kein Geschosswohnungsbau. Wenn Geschosswohnungsbau errichtet werden sollte, dann mit weniger Geschossen.
- Es sollen hier kein Studierendenwohnheim, kein sozialer Wohnungsbau und kein Gewerbe entstehen.
- Der Lärmschutzwall soll erhalten bleiben.
- Der Sportplatz soll wie geplant gebaut werden.
- Es sollen Angebote für Kinder und Jugendliche (Spielflächen, Bolzplatz, Skaterbahn, Jugendtreff) geschaffen werden.
- Die Aufnahmefähigkeit der Verkehrsinfrastruktur Bornkamp muss untersucht werden. Hier muss besonders beachtet werden, dass es nur eine Zu- und Abfahrt zum Gebiet über die Brücke gibt.
- Es ist zu wenig Parkraum vorhanden, dies darf sich durch die Neubebauung nicht verschlechtern.
- Die vorhandenen Entwässerungsprobleme dürfen nicht verschlechtert werden.

Beteiligung von Kinder- und Jugendlichen

Kinder und Jugendliche hatten im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung Gelegenheit, sich über die Planung zu informieren und Äußerungen hierzu vorzubringen. Auf eine über die allgemeine Information und Beteiligung hinausgehende besondere Beteiligung von Kindern und Jugendlichen wurde verzichtet, weil es sich bei der Bebauungsplanung gemäß Baugesetzbuch um eine rein flächenbezogene Planung mit Nutzungszuweisungen für gegeneinander abzugrenzende Flächen handelt. Die konkreten gestalterischen Ausformungen des geplanten Jugend- und Nachbarschaftstreffs und des Spiel- und Bolzplatzes beispielsweise, die Gegenstand der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen sein könnten, werden im Detail nicht in der Bebauungsplanung geregelt. Die Objektplanung erfolgt durch die Fachbehörden (Bereich Jugendarbeit und Bereich Stadtgrün und Verkehr) bzw. durch den Investor in Abstimmung mit den Fachbehörden. Erst im Zuge der Objektplanung ist eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen sinnvoll, da dann auch zeitnah Ergebnisse zu sehen sind. Zur Planung des Jugend- und Nachbarschaftstreffs ist vom Bereich Jugendarbeit eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen geplant.

Erneuter Aufstellungsbeschluss

Aufgrund rechtlicher Bedenken, ob die bauliche Entwicklung des Plangebietes als Maßnahme der Innenentwicklung im Sinne des § 13a BauGB anzusehen ist, wurde der Aufstellungsbeschluss unter ergänzender Bezugnahme auf § 13b BauGB in der aktuell geltenden Fassung am 17.09.2018 erneut beschlossen.

Die Anwendung des beschleunigten Verfahrens für Außenbereichsflächen ist gemäß § 13b Satz 2 BauGB an die Bindung geknüpft, dass der Satzungsbeschluss nach § 10 Abs. 1 BauGB bis zum 31.12.2024 erfolgen muss.

Frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 (1) BauGB

Die frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 (1) BauGB fand mit Verschickung vom 19.07.2019 bis zum 16.08.2019 statt. In den eingegangenen Stellungnahmen wurden Anregungen zur Planung vorgebracht, dabei wurden keine grundlegenden Bedenken gegen die Planung geäußert.

Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Die Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB fand parallel zur öffentlichen Auslegung vom 17.11.2020 bis einschließlich 18.12.2020 statt.

In den eingegangenen Stellungnahmen der Behörden wurden Anregungen zur Planung vorgebracht, dabei wurden keine grundlegenden Bedenken gegen die Planung geäußert.

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

Erfolgte Änderungen / Ergänzungen:

Nach Prüfung und Abwägung über die vorgebrachten Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger Öffentlicher Belange haben sich keine Änderungen ergeben, die die Grundzüge der Planung berühren. Zu den redaktionellen und klarstellenden Änderungen siehe den Bericht zur Prüfung und Abwägung der im durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen, redaktionelle Anpassungen nach den förmlichen Beteiligungsschritten.

Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und Beschluss zur Vergrößerung des Geltungsbereiches

Der Entwurf des Bebauungsplans 09.13.00 in der Fassung vom 29.10.2020 und die Erweiterung des Plangeltungsbereichs nach Norden im Bereich des Kleingartengeländes am 19.10.2020 vom Bauausschuss beschlossen.

Der Bebauungsplan hat gemäß der Bekanntmachung am 8./9.11.2020 in der Zeit vom 17.11.2020 bis einschließlich 18.12.2020 öffentlich ausgelegt.

Nach Prüfung und Abwägung über die vorgebrachten Anregungen und Bedenken der Öffentlichkeit ergaben sich keine bebauungsplanrelevanten Hinweise und Änderungen.

Satzungsbeschluss

Aus der öffentlichen Auslegung nach § 3 (2) BauGB und der parallel hierzu durchgeführten Behördenbeteiligung nach § 4a (3) Satz 1 BauGB haben sich keine Änderungsbedarfe ergeben, die die Grundzüge der Planung betreffen und keine externe Betroffenheit ausgelöst hat. Der Bebauungsplan kann als Satzung beschlossen werden.

Berichtigung des Flächennutzungsplanes

Der geltende Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck wird gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB nach Satzungsbeschluss über den Bebauungsplan durch Berichtigung angepasst werden (122. Änderung durch Berichtigung).

9.2 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634 zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802)
- Planzeichenverordnung (PlanzV) in der Fassung vom 18.12.1990, zuletzt geändert am 04.05.2017 (BGBl. I S. 1057)
- Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) vom 22.01.2009, zuletzt geändert durch Gesetz vom 1. Oktober 2019 (GVOBl. Schl.-H. S. 398)
 - Bundesnaturschutzgesetz vom 29.07.2009 (BGBl. I, S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2020)
- Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz) vom 24.08.2010 (GVOBl. S. 301), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 13. November 2019 (GVOBl. Schl.-H. S. 425)

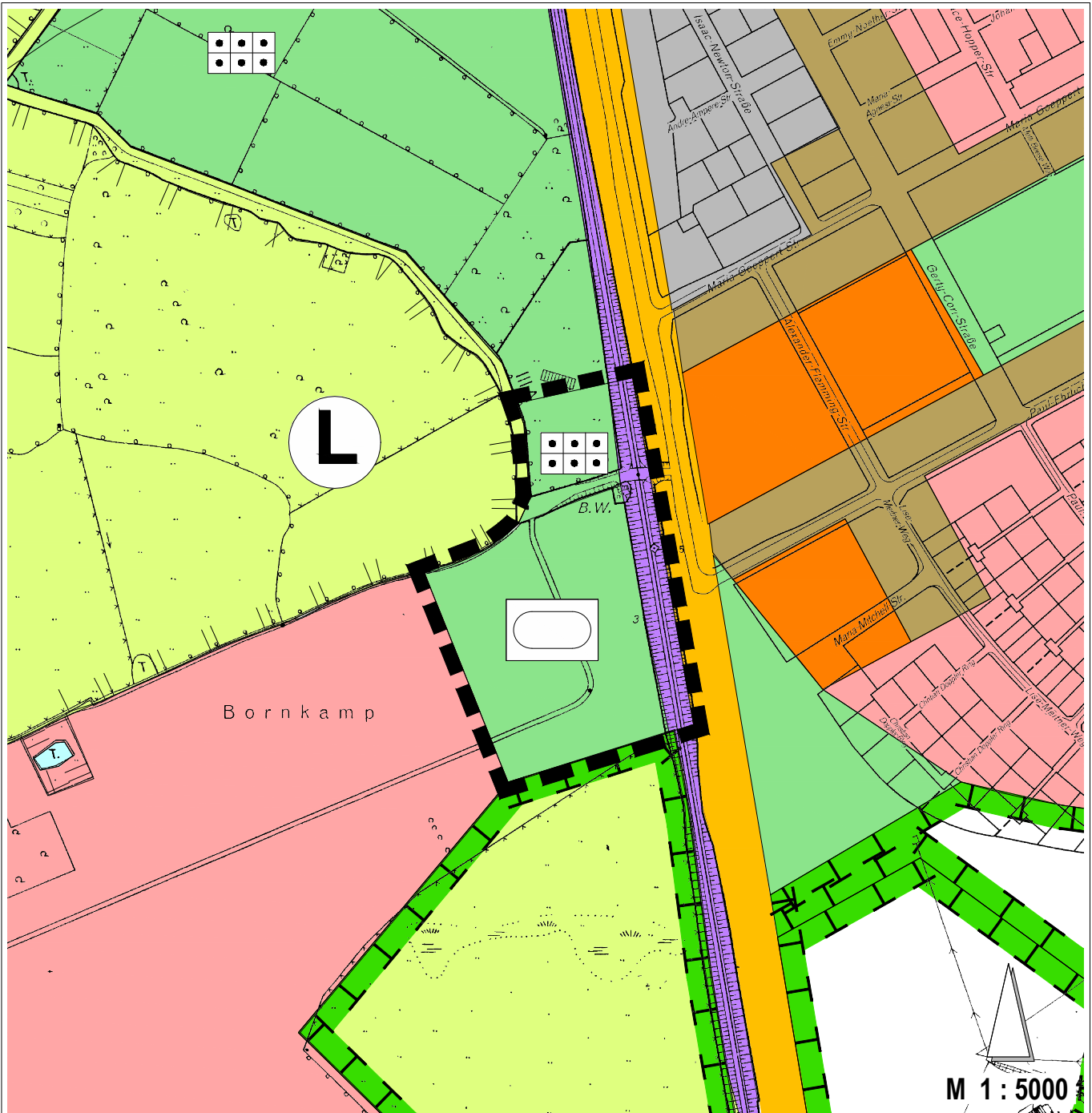
9.3 Fachgutachten

Zum Bebauungsplan wurden folgende Gutachten erstellt:

- Baugrundvorerkundung und –beurteilung, Baukontor Dümcke GmbH, 22.06.2018
- Schalltechnischen Untersuchung, Überarbeitung 1, ALN Akustik Labor Nord GmbH, 13.09.2018
- Neuberechnung der maßgeblich resultierenden Außenlärmpegel, ALN Akustik Labor Nord GmbH, 30.06. und 15.07.2021
- Artenschutzrechtlichen Prüfung mit Kartierung der Zauneidechse, BBS Büro Greuner-Pönicke, 30.10.2019
- Wasserwirtschaftlicher Begleitplan, OtterWasser GmbH, November 2019
- Sichtachsenstudie, ter Balk Landschaftsarchitektur, 30.03.2021

Lübeck, den 05.05.2023


Fachbereich 5, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, 5.610.4



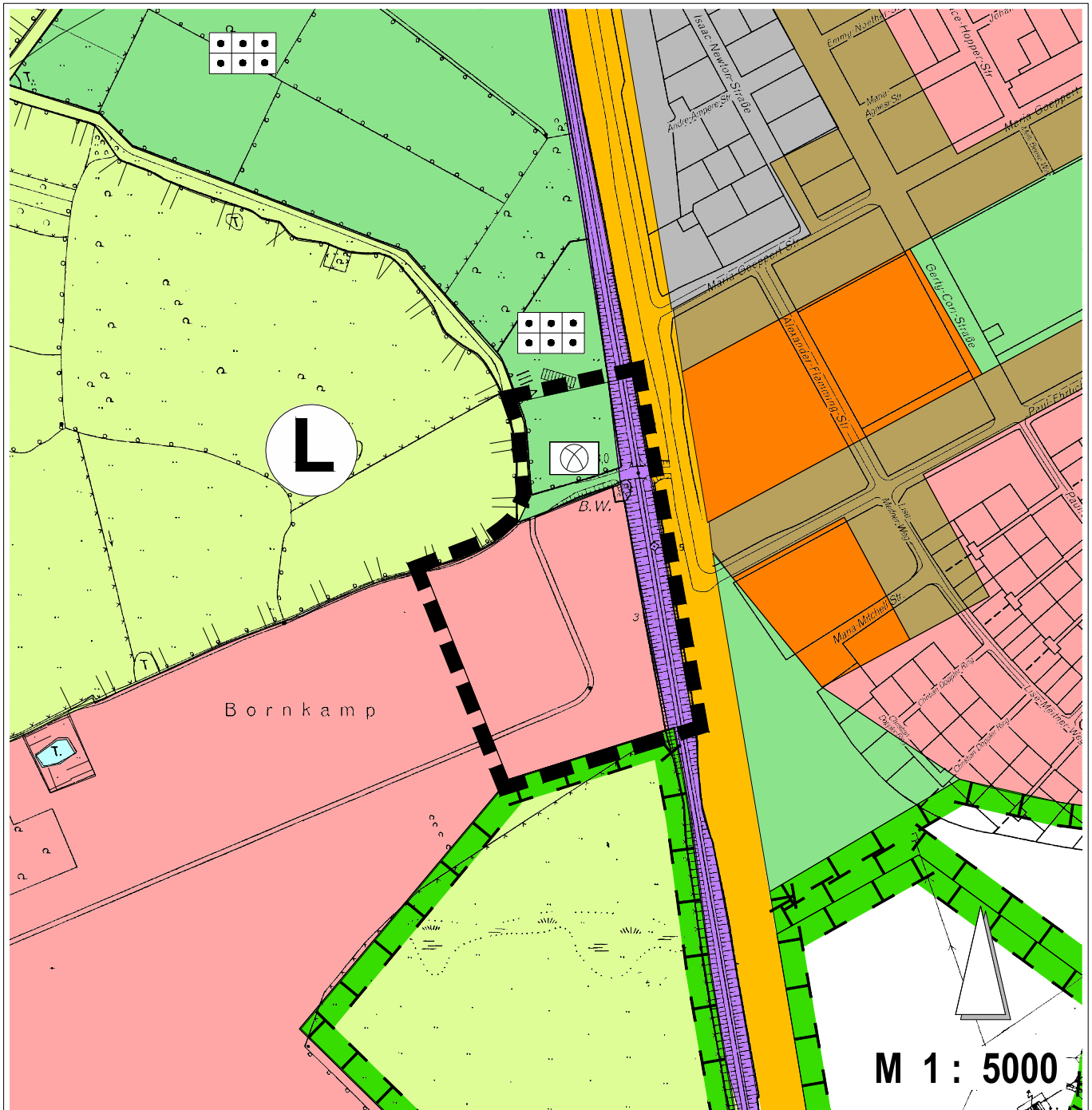
AUSSCHNITT AUS DEM BISHER GELTENDEN FLÄCHENNUTZUNGSPLAN DER HANSESTADT LÜBECK

für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes 09.13.00 -Bornkamp/Schärenweg

Zeichenerklärung:

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | Gewerbliche Bauflächen
§5 Abs.2 Nr. 1 BauGB |  | Bahnanlagen
§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB |
|  | Wohnbaufläche
§5 Abs.2 Nr. 1 BauGB |  | Grünfläche
§5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB |
|  | Gemischte Baufläche
§5 Abs.2 Nr. 1 BauGB |  | Kleingärten |
|  | Sonderbaufläche
§5 Abs.2 Nr. 1 BauGB |  | Sportplatz |
|  | Fläche für Straßenverkehr
§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB |  | Fläche für Maßnahmen zum Schutz,
Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft |
| | |  | Landschaftsschutzgebiet |
| | |  | Geltungsbereich der 122.Flächennutzungsplan-
änderung durch Berichtigung |













Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich Planen und Bauen
Breich Stadtplanung|Bauordnung



122. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES DER HANSESTADT LÜBECK

für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes 09.13.00- Bornkamp/Schärenweg
durch Berichtigung gemäß § 13 a (2) 2 BauGB

Zeichenerklärung:

	Wohnbaufläche §5 Abs.2 Nr. 1 BauGB		Bahnanlagen § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB
	Gemischte Baufläche §5 Abs.2 Nr. 1 BauGB		Grünfläche §5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB
	Gewerbliche Bauflächen §5 Abs.2 Nr. 1 BauGB		Kleingärten
	Sonderbaufläche §5 Abs.2 Nr. 1 BauGB		Bolzplatz
	Fläche für Straßenverkehr § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB		Fläche für Maßnahmen zum Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft
			Landschaftsschutzgebiet
			Geltungsbereich der 122. Flächennutzungsplan- änderung durch Berichtigung

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich Planen und Bauen
Breich Stadtplanung|Bauordnung