



**Vorlage
-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Ulrike Schröder (E-Mail: ulrike.schroeder@luebeck.de Telefon: 122-6126)

**141. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich
Moisling Süd - abschließender Beschluss Bebauungsplan 21.08.00
- Moisling Süd/Infrastruktur Bahnhofsteilpunkt - Satzungsbeschluss
(5.610)**

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.06.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
04.09.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
19.09.2023	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.09.2023	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 (Parallelverfahren) zum Entwurf der 141. Änderung des Flächennutzungsplanes und zum Entwurf des Bebauungsplanes 21.08.00 – Moisling Süd/Infrastruktur Bahnhofsteilpunkt – 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 (1) und 4 (1) BauGB, soweit sie für die Abwägungsentscheidung zu den Bauleitplänen noch von Belang sind.

Der Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 1) gebilligt.

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, diejenigen, die eine Stellungnahme abgegeben haben, von diesem Ergebnis mit Angabe der Gründe in Kenntnis zu setzen.

2. Die 141. Änderung des Flächennutzungsplanes wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 3) beschlossen.

Die zugehörige Begründung wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 4) gebilligt.

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

4. Auf Grund des § 10 Abs. 1 BauGB wird der Bebauungsplan 21.08.00 – Moisling Süd/Infrastruktur Bahnhofpunkt – in der vorliegenden Fassung (Anlage 5) als Satzung beschlossen.

Die zugehörige Begründung wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 8) gebilligt.

5. Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Erteilung der Genehmigung der 141. Änderung des Flächennutzungsplanes gemäß § 6 Abs. 5 BauGB sowie den Beschluss des Bebauungsplanes durch die Bürgerschaft gemäß § 10 Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt zu machen.

Verfahren:

Die von der Planung betroffenen Bereiche wurden im Rahmen der Behördenbeteiligungen nach § 4 BauGB beteiligt. Zu den Ergebnissen wird auf den Auswertungsbericht (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 dabei nicht durchgeführt, da die Belange von Kindern und Jugendlichen durch die Bauleitpläne 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 Pkt. 9 der Begründung)

Auswirkung auf den Klimaschutz:

Nein

Ja – Begründung:

Die Auswirkungen der Umsetzung der Planung auf das Klima sowie vorgesehene Maßnahmen zum Klimaschutz werden in der Begründung zum B-Plan dargelegt (siehe Umweltbericht, Kap. 6).

Begründung:

siehe Anlagen 4 und 8

Anlagen:

- 1 Prüf- und Abwägungsbericht zu den im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen (1-A: 141. FNP-Änderung und 1-B: BP 21.08.00)
- 2 Ausschnitt aus dem geltenden Flächennutzungsplan
- 3 141. Änderung des Flächennutzungsplanes, Fassung zum abschließenden Beschluss
- 4 Begründung zur 141. Änderung des Flächennutzungsplanes, Fassung zum abschließenden Beschluss
- 5 Bebauungsplan 21.08.00, Fassung zum Satzungsbeschluss (Planoriginal)
- 6 Teil A - Planzeichnung mit Legende (DIN-A3-Druckfassung)
- 7 Teil B - Text (DIN-A4-Druckfassung)
- 8 Begründung zum Bebauungsplan 21.08.00, Fassung zum Satzungsbeschluss

Senatorin Joanna Hagen

**141. Änderung des Flächennutzungsplanes
- Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhofsteilpunkt -**

**Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen
Stand: 04.05.2023**

Vorbemerkung:

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

Teil A: Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB
(parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB)

Teil B: Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Hinweise:

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurden keine Stellungnahmen vorgebracht, so dass diese Beteiligung keiner Prüfung und Abwägung bedarf.

Der Entwurf der Flächennutzungsplanänderung mit Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen hat gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 06.01. bis einschließlich 06.02.2023 öffentlich ausgelegen. Es ging während der Beteiligungsfrist keine Stellungnahme ein, die für die FNP-Änderung von Relevanz ist.

Zu Teil A: Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 06.12.2022 über die Öffentliche Auslegung informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 23.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden 52 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

Zu Teil B: Im Teil B werden die Stellungnahmen aus den frühzeitigen Beteiligungsverfahren aufgeführt. Dieser Teil stimmt inhaltlich mit dem Prüf- und Abwägungsbericht vom 10.11.2022 überein. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom 11.01.2022 zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 28.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden 53 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

**141. Änderung des Flächennutzungsplanes
- Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhofsteilpunkt -**

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

Teil A: Stellungnahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Vorbemerkung:

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 06.12.2022 über die Öffentliche Auslegung informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 23.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden 52 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

a) Von folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange liegen Stellungnahmen mit planrelevanten Inhalten vor:

Nr. 1:	DB Netz AG, Regionalbereich Nord (Schreiben vom 26.01.2023)	5
Nr. 2:	Landesamt für Landwirtschaft u. nachhaltige Landentwicklung, Untere Forstbehörde (Schreiben vom 23.01.2023)	10
Nr. 3:	Landeskriminalamt Schleswig-Holstein Abt. 3 Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 17.01.2023)	11
Nr. 4:	Hansestadt Lübeck, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften, Grundstücksmanagement West (Schreiben vom 22.12.2022)	12
Nr. 5:	Hansestadt Lübeck Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz untere Naturschutzbehörde (Schreiben vom 23.01.2023)	14
Nr. 6:	Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz Abfall, Boden, Wasser (Schreiben vom 23.01.2023)	15
Nr. 7:	Stadtwerke Lübeck mobil; Verkehrsplanung (Schreiben vom 20.01.2023)	18

b) Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben in ihren Stellungnahmen ausdrücklich keine Bedenken und Anregungen vorgebracht und/oder sonstige nicht planrelevante Hinweise gegeben.

- Gasunie Deutschland Services GmbH (Schreiben vom 30.12.2022)
- Deutsche Telekom Technik GmbH (Schreiben vom 14.12.2022)
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin (Schreiben vom 11.01.2023)
- Industrie und Handelskammer (Schreiben vom 20.01.2023)
- TenneT TSO GmbH (Schreiben vom 23.12.2022)
- Wasser- und Bodenverband Ostholstein (Schreiben vom 15.12.2022)
- Hansestadt Lübeck, Bereich 3.700 Entsorgungsbetriebe (Schreiben vom 23.01.2023)

- Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 23.01.2023)
 - Entsorgungsbetriebe Lübeck, Planung Neubau (Schreiben vom 23.01.2023)
- c) Von den nachfolgend aufgeführten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden liegen keine Stellungnahmen vor. In diesen Fällen wird davon ausgegangen, dass keine Bedenken gegenüber der Planung bestehen und auch keine sonstigen Anregungen und Hinweise vorzubringen waren.
- Handwerkskammer Lübeck
 - LLnL, Abt. 2 Landwirtschaft, Dezernat 22
 - LLnL, Abt. 5 Naturschutz und Forst
 - LfU, Abt. 7 Technischer Umweltschutz
 - Landesamt für Vermessung und Geoinformation S-H
 - Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport, Abt. IV 6 Landesplanung
 - Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport, Abt. V 5 Bauen und Wohnen
 - Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Abt. VII 414
 - Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Abt. VII 4 – Verkehr und Straßenbau über den LBV HL
 - Polizeidirektion Lübeck, SG 1.3
 - Schleswig-Holstein Netz AG
 - Stadtverkehr Lübeck GmbH
 - Stadtwerke Lübeck GmbH
 - Trave Netz GmbH
 - Telefónica Germany GmbH & Co. OHG
 - Vodafone GmbH
 - AG-29
 - AGU
 - Behindertenbeauftragte/Behindertenbeirat Lübeck
 - BUND e.V.
 - KWL
 - LNV S-H
 - NABU Deutschland S-H e.V.

- Vertretung der Jugend, Jugendhilfeausschuss Hansestadt Lübeck
- Stadtbeauftragter für Naturschutz/Beirat für Naturschutz
- Stadtschülersprecher
- LLnL, Abt. 2 Landwirtschaft, Dezernat 20
- LLnL, Abt. 5 Naturschutz und Forst, Außenstelle Eutin
- HL, Bereich 1.160 Frauenbüro
- HL, Bereich 1.201 Haushalt und Steuerung
- HL, Bereich 3.370 Feuerwehr
- HL, Bereich 3.820 Stadtwald
- HL, Bereich 4.491 Archäologie und Denkmalpflege
- HL, Bereich 5.610.3 Stadtplanung und Bauordnung – Welterbe-Koordination
- Amt Nordstormarn mit den Gemeinden Mönkhagen, Heilshoop, Badendorf, Hamberge, Wesenberg, Klein Wesenberg

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 1: DB Netz AG, Regionalbereich Nord (Schreiben vom 26.01.2023)		
<p>Gegen den Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhofpunkt - und zugehörigen 141. Änderung des Flächennutzungsplanes bestehen aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen unter Beachtung nachfolgender Auflagen/Bedingungen und Hinweise keine Bedenken.</p> <p>Wir verweisen auf unsere bereits abgegebene Gesamtstellungnahme vom 21.01.2022 mit dem Zeichen TÖB-SH-21-122799. Diese Gesamtstellungnahme behält auch in diesem Verfahrensschritt ihre Gültigkeit.</p> <p>DB Station&Service AG, externe Projektleitung, Bauausführung Hamburg steht weiterhin in einem engen Kontakt mit der Stadt Lübeck, denn diese muss auf Ihren Flächen die Erreichbarkeit des neuen Haltpunkts zum nächsten Fahrplanwechsel, im Dezember d.J., sicherstellen. Diese Abstimmung beinhaltet auch einen Gestattungsvertrag, den DB Station&Service AG mit der Stadt Lübeck abgeschlossen hat. Bestandteil des Gestattungsvertrages ist die Nutzung von Flächen der Stadt Lübeck als Baustelleneinrichtungsflächen u.a. auch auf der Fläche der zukünftigen P&R Anlage.</p>	<p>Der erneute Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>
<p>Wir bitten um Zusendung der Abwägung bzw. Satzung zu gegebener Zeit. Bitte nutzen Sie hierfür und für zukünftige Anfragen nach Möglichkeit unser Funktionspostfach: DB.DBImm.NL.HMB.Postfach@deutschebahn.com.</p>	<p>Eine Benachrichtigung der Stellungnehmenden ist rechtlich nur im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vorgesehen. Gleichwohl ist die Hansestadt Lübeck bestrebt ihre Entscheidungen offen und transparent</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	darzulegen. Entsprechend werden die Ergebnisse der Abwägung nach Beschluss durch die politischen Gremien den einzelnen Stellungnehmenden zur Verfügung gestellt.	
<p><u>Zur Information:</u> <i>Stellungnahme der DB AG zum Vorentwurf des Bebauungsplanes im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vom 10.11.2022</i></p> <p>Gegen die o.g. Bauleitplanung der Hansestadt Lübeck bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken.</p> <p>Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.</p> <p>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.</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.</p> <p>Eventuell erforderliche Schutzmaßnahmen gegen diese Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb sind gegebenenfalls im Bebauungsplan festzusetzen.</p> <p>Die Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu unserer Oberleitungsanlage. Wir weisen hiermit ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung hin und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen.</p>	<p>Die vorliegende Planung dient der Entwicklung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen im Bereich des Bahnhaltepunktes Lübeck-Moisling. Eine wohnbauliche oder andere sensible Nutzung ist nicht geplant.</p> <p>Auf Ebene der Bauleitplanung werden die vorgebrachten Hinweise/ Anregungen zur Kenntnis genommen.</p> <p>Diese sind im Rahmen der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen.</p>	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten.</p> <p>Es ist sicherzustellen, dass planfestgestelltes bzw. im Eigentum der DB AG befindliches Gelände nicht überplant wird.</p> <p>Bei den überplanten Flächen (Gemarkung Moising, Flur 5, Flurstück 44/1 tlw.) handelt es sich um gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen, die dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahnbundesamtes (EBA) unterliegen. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§ 23 Absatz 1 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Absatz 2 Satz 2 BEVVG i.V.m. § 18 AEG). Die kommunale Überplanung ist mit der Zweckbestimmung der Fläche, dem Betrieb der Bahn zu dienen, nicht vereinbar und daher bis zu einer Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken durch das EBA nicht zulässig (BVerwG, Urteil v. 16.12.1988, Az. 4 C 48.86).</p> <p>Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten.</p> <p>Einer Ableitung von Abwasser, Oberflächenwasser auf oder über Bahngrund bzw. durch einen Bahndurchlass oder einer Zuleitung in einen Bahnseitengraben muss ausgeschlossen werden.</p> <p>Der Eintrag von Niederschlagswasser aus versiegelten Flächen in Grenzflächen zur Bahn darf zu keiner Vernässung der Bahnanlagen (Untergrund) führen.</p>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen.</p> <p>Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.</p> <p>Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Abstand und Art von Bepflanzungen müssen so gewählt werden, dass diese z.B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.</p> <p>Wir bitten deshalb, entsprechende Neuanpflanzungen in unmittelbarer Bahnnähe von vornherein auszuschließen.</p> <p>Das Projekt G.011304138 Neubau Verkehrsstation (VST) Lübeck-Moisling der DB Station&Service AG ist bereits im Vor-</p>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>feld mit in die Planung der Hansestadt Lübeck einbezogen worden. Die Planung der VST diene dazu der Hansestadt als Planungsgrundlage und ist daher in großen Teilen bekannt.</p> <p>Folgender Hinweis ist dennoch zu prüfen:</p> <p>Die DB bezieht Ihre Planungen auf den jetzigen Bestand, heißt auch Errichtung von geneigten Gehwegen, da die Bahnsteige höhengleich erreichbar sein sollen. Bei der Realisierung des Umfeldes durch die Hansestadt Lübeck sind diese Zuwegungen in der Umfeldplanung nicht erkennbar.</p> <p>Daher wird es für sinnvoll erachtet die Schnittstelle Stadt und DB detaillierter darzustellen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss. Ggf. sind im Baubereich vor Baubeginn entsprechende Suchschlitze von Hand auszuführen.</p> <p>Die Grenzabstände sind gemäß Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) einzuhalten.</p> <p>Wir bitten um Zusendung des Abwägungsbeschlusses und der Satzung.</p>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 2: Landesamt für Landwirtschaft u. nachhaltige Landentwicklung, Untere Forstbehörde (Schreiben vom 23.012023)		
<p>Forstbehördlich wird wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Ziel der Bauleitplanung ist die Schaffung von planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Erschließungsanlagen für den Bahnhofpunkt mit einem Park & Ride Bereich sowie einer fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck in Lübeck-Moisling.</p> <p>Die Flächen innerhalb des Plangebietes werden aktuell überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Waldflächen grenzen vor allem großflächig im Süden an das Plangebiet an; anteilig sind sie auch innerhalb des Plangeltungsbereiches vorhanden. Darauf wird im Text anteilig u.a. auf S. 13 unter Punkt 2.2.4 verwiesen. Der erforderliche 30 m Waldabstandsbereich wurde in der Planzeichnung des Bebauungsplanes korrekt dargestellt sowie als nachrichtliche Übernahme erfasst.</p>	<p>Die Darstellung des Sachverhaltes wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 3: Landeskriminalamt Schleswig-Holstein Abt. 3 Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 17.01.2023)		
<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.</p> <p>Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt Dezernat 33, Sachgebiet 331 Mühlenweg 166 24116 Kiel 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 Anregungen, Inhalte und Bedenken der Stellungnahme beziehen sich auf den Bebauungsplan 21.08.00 - Moising Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt.</p> <p>Auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung besteht kein Handlungsbedarf.</p> <p>Im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplanes wird die Stellungnahme daher zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 4: Hansestadt Lübeck, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften, Grundstücksmanagement West (Schreiben vom 22.12.2022)		
<p>Der Bereich Wirtschaft und Liegenschaften weist in Zusammenhang mit den vorliegenden Planungen ausdrücklich auf § 15 Bundesnaturschutzgesetz hin, wonach bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen ist. Insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Es ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden.</p> <p>Schon jetzt sind landwirtschaftliche Flächen in Lübeck knapp. Durch die fortlaufende Entwicklung von Wohn- und Gewerbegebieten gehen stetig weitere landwirtschaftliche Flächen verloren. Aus diesem Grund ist es unerlässlich bei der Festlegung von Ausgleichsmaßnahmen, die Belange der Landwirtschaft zu berücksichtigen und die noch vorhandenen landwirtschaftlichen Flächen als solche zu erhalten.</p> <p>Bei den hier für die Baumaßnahme und den Ausgleich vorgesehenen Flächen handelt es sich um wertvolles Ackerland. Dieses sollte so weit wie möglich in der derzeitigen Bewirtschaftung verbleiben. Einer Inanspruchnahme der ohnehin schon knappen Ackerflächen für die Ausgleichsmaßnahmen sollten Entsiegelungsmaßnahmen im Gebiet der Hansestadt Lübeck vorgezogen werden. Es gibt diverse Flächen auf dem Stadtgebiet, die für eine Entsiegelung prädestiniert sind. Beispielsweise seien</p>	<p>Die Verortung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen wurden bereits in Abwägung der unterschiedlichen privaten und öffentlichen Belange gewählt. Die Maßnahmen erfolgen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Plangeltungsbereiches.</p> <p>Durch die geplante Park+Ride-Anlage wird bereits ein wesentlicher Teil der landwirtschaftlichen Fläche in Anspruch genommen. Die Planung setzt sich zum Ziel, die verbleibenden Flächen möglichst einer sinnvollen und zielgerichteten Nutzung zuzuführen. Hierbei ist jedoch zu bedenken, dass auf dem verbleibenden Grundstücksstreifen mit einer Breite von rund 30,0 m und einer Länge von rund 125,0 m nur schwerlich eine landwirtschaftliche Nutzung wirtschaftlich zu betreiben ist. Demnach wurde in Abwägung der Belange ein Teil des erforderlichen Ausgleiches an dieser Stelle eingepplant.</p> <p>Der weitere erforderliche Ausgleich erfolgt hingegen auf externen Ausgleichsflächen der Hansestadt Lübeck.</p> <p>Wenngleich eine Entsiegelung von bestehenden und verkehrlich nicht weiter benötigten Straßenverkehrsflächen durchaus sinnvoll ist, so ist auch zu berücksichtigen, dass neben dem Ausgleich für die neue Bodenversiegelung auch ein naturschutzrechtlicher Ausgleich erforderlich ist. Kleinteilige Entsiegelungsmaßnahmen, welche auch langfristig als „Insellösungen“ im Straßenraum bestehen würden, stellen keinen hinreichenden Ausgleich für den naturschutzrechtlichen Ausgleich dar.</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>hier die nicht mehr benötigten Straßenflächen am ehemaligen Bahnübergang Kapitelsdörfer Kirchweg und der nicht mehr benötigte Teil der Straßenkreuzung Vorrader Straße/ Julius-Brecht-Straße genannt.</p>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 5: Hansestadt Lübeck Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz untere Naturschutzbehörde (Schreiben vom 23.01.2023)		
<p>Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck nimmt aus Sicht der Landschaftsplanung, des Natur- und Immissionsschutzes und der Klimaleitstelle zur vorgelegten Planung wie folgt Stellung und bittet um Beteiligung zum weiteren Verfahren:</p> <p>I. Landschaftsplanerische Stellungnahme</p> <p>Aus landschaftsplanerischer Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.</p>	<p>Es wird zu Kenntnis genommen, dass grundsätzlich keine Bedenken bestehen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>
<p>Anpassung an den Klimawandel</p> <p>Auch wenn es aus Sicht der Klimaanpassung zuvor keine Anmerkungen gab, sollten zur Vollständigkeit im Umweltbericht folgende Punkte ergänzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hinweis auf das Klimaanpassungskonzept mit den entsprechenden Ausschnitten aus der Maßnahmenkarte • Ausschnitt aus der Hinweiskarte Starkregen sowie entsprechende textliche Ausführungen • Ausschnitt aus der Stadtklimaanalyse, inkl. textlicher Ausführungen 	<p>Der Umweltbericht wird entsprechend ergänzt. Die genannten Unterlagen geben keine wesentlichen Informationen und/oder Planungshinweise für den Plangeltungsbereich, so dass sich keine neuen Erkenntnisse ergeben. Aufgrund der geringen Inhaltsdichte wird auf entsprechende Planausschnitte innerhalb des Umweltberichtes verzichtet.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>Immissionsschutz</p> <p>Von Seiten des Immissionsschutzes gibt es keine weiteren Anmerkungen.</p>	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 6: Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz Abfall, Boden, Wasser (Schreiben vom 23.01.2023)		
<p>Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck nimmt aus Sicht der unteren Abfallbehörde, der unteren Bodenschutzbehörde und der unteren Wasserbehörde zur vorgelegten Planung wie folgt Stellung und bittet um Beteiligung zum weiteren Verfahren:</p> <p><u>Stellungnahme untere Abfallbehörde</u> Die untere Abfallbehörde hat keine Bedenken.</p>	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>
<p><u>Stellungnahme untere Wasserbehörde</u> Die untere Wasserbehörde nimmt zum wasserrechtlichen Fachbeitrag (Anhang 4) wie folgt Stellung. Die Vorhalteflächen für mögliche zukünftige Stellplatzflächen sind im Sollzustand zu betrachten und zu berücksichtigen. Weiterhin muss die Größe dieser Vorhaltefläche angegeben werden. Die Entwässerung des Sollzustandes muss dargestellt und berücksichtigt werden.</p> <p>Es werden nicht alle Stellplatzflächen vollversiegelt. Es muss dargestellt werden, welche Stellplatzflächen voll- und welche teilversiegelt werden sollen. Diese Änderung muss entsprechend in die Betrachtung der Wasserhaushaltbilanzen eingepflegt werden.</p> <p>Die Notwasserwege müssen im wasserrechtlichen Fachbeitrag betrachtet werden. Für die Betrachtung der Notwasserwege sind als Starkregenereignis 150mm Niederschlag in 2 Stunden und als Dauerregenereignis 150mm in 3 Tagen zu berücksichtigen. Die Notwasserwege sind grafisch darzustellen in einem Plan.</p>	<p>Der wasserwirtschaftliche Fachbeitrag wurde vor Beschluss der öffentlichen Auslegung mit der unteren Wasserbehörde als zuständige Fachbehörde abgestimmt.</p> <p>Gleichwohl wurden die vorgebrachten Ergänzungen in den nunmehr vorliegenden Fachbeitrag eingearbeitet und erneut mit der unteren Wasserbehörde abgestimmt.</p> <p>Inhaltliche Änderungen haben sich durch die Anpassungen nicht ergeben.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Im Weiteren werden Korrekturen bzw. Anmerkungen stichwortartig zu den einzelnen Abschnitten im wasserrechtlichen Fachbeitrag aufgelistet:</p> <p>Veranlassung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im dritten Absatz im letzten Satz kann alles einschließlich und nach „und außerhalb des B-Plan [...]“ entfernt werden. <p><u>Planung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Der erste Absatz kann entfernt werden, da er weder Teil des Bebauungsplans ist noch wasserwirtschaftliche Auswirkungen durch diesen auf den Bebauungsplan zu erwarten sind. - Zur besseren Verständlichkeit sollte statt „r_krit“ „kritischer Bemessungsregen“ verwendet werden. - Im Satz „Von dort fließt das Wasser in Kuststoffrigolen [...]“ sollte das Verb sickern verwendet werden, um die vertikale Bewegung des Wassers hervorzuheben. - Der Satz, welcher mit „Ziel der Planung [...]“ beginnt, sollte als Einleitung für den Abschnitt genutzt werden, um die Erwartungen an die Planung klar zu kommunizieren. <p><u>Wasserhaushaltsbilanz</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Der potenziell natürliche Wasserhaushalt sollte nach dem ersten Absatz vorgestellt und erläutert werden. - Die betrachteten Flächen zwischen „Bestand“ und „Planung“ sind identisch, da für die Wasserhaushaltsbilanzen immer die Bebauungsplangrenzen anzuwenden sind. In diesen Absätzen sind die wesentlichen Unterschiede der beiden Zustände hervorzuheben wie z.B. die Ableitung von Oberflächenwasser in „Bestand“ und die Versickerung in „Planung“ oder die unterschiedliche Nutzung/Versiegelung der Flächen. 		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p><u>Bewertung der Wasserhaushaltsbilanz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Im vorletzten Absatz sollten die Maßnahmen diskutiert werden, welche nach A-RW 1 einen wesentlichen Beitrag zur Annäherung an den potenziellen naturnahen Wasserhaushalt beitragen könnten, aber aus verschiedenen Gründen nicht umgesetzt werden können für den Bebauungsplan wie z.B. keine Gründächer möglich ohne Wohnbebauung. - Im letzten Absatz den Satz statt „Trotz [...]“ mit „Zur Eingrenzung der extremen Schädigung wird [...]“ beginnen und darstellen welche Maßnahmen zur Annäherung an den potenziell natürlichen Wasserhaushalt umgesetzt werden und andere positive Maßnahmen wie die Reinigung des Oberflächenwassers hervorheben. <p><u>Maßnahmen zur Behandlung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Zur besseren Verständlichkeit sollte statt „r_krit“ „kritischer Bemessungsregen“ verwendet werden. <p><u>Fazit:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Der erste Satz im zweiten Absatz muss sich auf die Verdunstung beziehen, welche einen großen Teil des potenziell natürlichen Wasserhaushalts einnimmt. Der nachfolgende Satz ist entweder anzupassen oder zu entfernen. - „Im Vergleich zum Bestand“ muss gestrichen werden. Die Regenwasserbewirtschaftung ist unter den Rahmenbedingungen für den B-Plan positiv zu bewerten, da ortsnah versickert wird und das anfallende Regenwasser gereinigt wird. 		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 7: Stadtwerke Lübeck mobil; Verkehrsplanung (Schreiben vom 20.01.2023)		
<p>Vielen Dank für die Unterlagen zum Bebauungsplan 21.08.00 - Moising Süd / Infrastruktur Bahnhofpunkt und dass Sie den ÖPNV mit aufgenommen haben.</p> <p>Wie wir bereits in unserer Stellungnahme vom 21.01.2022 geschrieben haben, sind wir in die Planungen mit der Hansestadt Lübeck fest mit eingebunden. Jedoch möchten wir Ihrer Begründung unter 2.1. ÖPNV noch einige Ergänzungen hinzufügen. Mit der Linie 5 hat man die Möglichkeit im 10-Minuten-Takt die Innenstadt zu erreichen. Die anderen Linien (7, 11, 12) fahren zu den Hauptverkehrszeiten im 15/30-Minuten-Takt in Richtung Stadt. Herausheben möchten wir die Anbindung nach Niendorf im 30-Minuten-Takt bzw. 60-Minuten-Takt nach Moorgarten / Klein Wesenberg.</p>	<p>Die genannten Ergänzungen wurden in der Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplanes eingearbeitet.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>Wie Sie bereits in Ihrer Begründung unter 5.3.2. erläutern, entsprechen wir den Standards des aktuellen RNVP. Des Weiteren möchten wir an die Errichtung von Sanitärräumen für das Fahrpersonal erinnern. Es gab bereits Abstimmungen mit der Hansestadt Lübeck darüber, die aber in dieser Begründung nicht festgehalten werden. In diesem Zuge möchten wir darauf hinweisen, dass die Entsorgung des Abwassers so gestaltet wird, dass unsere Betriebsabläufe nicht davon berührt sind.</p>	<p>Die missverständlichen Ausführungen der Begründung werden angepasst und klargestellt.</p>	<p>berücksichtigen</p>

141. Änderung des Flächennutzungsplanes - Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhofpunkt-

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

Teil B: Stellungnahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Vorbemerkung:

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom 11.01.2022 zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 28.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden 53 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

- a) Von folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und sonstigen städtischen Bereichen liegen Stellungnahmen mit planrelevanten Inhalten vor:
- | | | |
|--------|--|----|
| Nr. 1: | Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin (Schreiben vom 18.01.2022)..... | 22 |
| Nr. 2: | DB AG - DB Immobilien (Schreiben vom 27.01.2022)..... | 24 |
| Nr. 3: | Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 28.01.2022) | 25 |
| Nr. 5: | Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 12.01.2022) | 27 |
| Nr. 5: | Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume SH, Untere Forstbehörde (Schreiben vom 25.01.2022) | 28 |
| Nr. 6: | Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung, Kampfmittelräumdienst SH (Schreiben vom 12.01.2022) | 31 |
| Nr. 7: | Hansestadt Lübeck, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften, Grundstücksmanagement West (Schreiben vom 28.01.2022) .. | 32 |
| Nr. 8: | Hansestadt Lübeck, Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 28.01.2022)..... | 33 |
| Nr. 9: | Hansestadt Lübeck, Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abt. Natur, Klima, Immissionen (Schreiben vom 28.01.2022)..... | 36 |

- b) Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden haben in ihren Stellungnahmen ausdrücklich keine Bedenken und Anregungen vorgebracht und/ oder sonstige nicht planrelevante Hinweise gegeben.
- Amt Nordstormarn für die Gemeinden Badendorf, Hamberge, Heilshoop und Mönkhagen (Schreiben vom 26.01.2022)
 - Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Denkmalpflege (Schreiben vom 27.01.2022)
 - Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie (Schreiben vom 25.01.2022)
 - Hansestadt Lübeck, Bereich 3.370 Feuerwehr (Schreiben vom 13.01.2022)
 - Stadtverkehr Lübeck GmbH, Verkehrsplanung (Schreiben vom 21.01.2022)
 - Hansestadt Lübeck, Bereich 1.201 Haushalt und Steuerung (Schreiben vom 13.01.22)
 - Hansestadt Lübeck Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abteilung untere Bodenschutzbehörde (Schreiben vom 25.01.22)
 - Hansestadt Lübeck Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abteilung untere Abfallbehörde (Schreiben vom 27.01.22)
 - TraveNetz GmbH, Planung, Bau und Betrieb Netze Strom (Schreiben vom 19.01.2022)
 - Telefónica Germany GmbH & Co. OHG und E-Plus Mobilfunk GmbH (Schreiben vom 17.01.22)
 - Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein (Schreiben vom 14.01.22)
 - Gebäudemanagement Schleswig-Holstein (GMSH) AöR, Büro Lübeck (Schreiben vom 18.01.22)
 - Handwerkskammer Lübeck (Schreiben vom 26.01.22)
 - Schleswig-Holstein Netz AG (Schreiben vom 14.01.22)
 - TenneT TSO GmbH- (Schreiben vom 13.01.22)
- c) Von den nachfolgend aufgeführten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden liegen keine Stellungnahmen vor. In diesen Fällen wird davon ausgegangen, dass keine Bedenken gegenüber der Planung bestehen und auch keine sonstigen Anregungen und Hinweise vorzubringen waren.
- Hansestadt Lübeck, Bereich 1.160 Frauenbüro
 - Hansestadt Lübeck, Bereich 5.610 Stadtplanung und Bauordnung - Bauaufsicht
 - Hansestadt Lübeck, Bereich 5.651 Gebäudemanagement
 - Deutsche Telekom Technik GmbH
 - Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, Abt. 2 Landwirtschaft
 - Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, Abt. 5 Naturschutz und Forst
 - Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein, Katasteramt Lübeck
 - Landesweite Nahverkehrsservicegesellschaft mbH
 - Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Abt. IV 6 Landesplanung

- Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Abt. IV 5 Bauen und Wohnen
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Abt. VII 4 – Verkehr und Straßenbau
- Polizeidirektion Lübeck, SG 1.3
- Sanierungsträger der Hansestadt Lübeck
- Seniorenbeirat
- Stadtverkehr Lübeck GmbH
- Vodafone GmbH – Region Nord
- Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH
- Arbeitsgemeinschaft der nach § 29 BNatSchG beteiligten Naturschutzverbände
- Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz Lübeck und Umgebung
- Behindertenbeauftragte/ Behindertenrat Lübeck
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Landesverband
- Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck
- Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein
- Naturschutzbund Deutschland e.V., Landesverband Schleswig-Holstein
- Stadtbeauftragter für Naturschutz/Beirat für Naturschutz
- Stadtschülersprecher – Beteiligung Kinder und Jugendliche § 47 f GO
- Kreisverwaltung Kreis Herzogtum-Lauenburg
- Gemeinde Bliestorf
- Gemeinde Klempau
- Gemeinde Krummesse

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Nr. 7: Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin (Schreiben vom 18.01.2022)		
<p><u>1.1 Hinweis zu den erforderlichen Abstimmungen mit der DB Station&Service AG</u></p> <p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungs-gesetz - BEWG) berühren.</p> <p>Die von zur Änderung vorgesehenen Flächennutzungsplan (FNP) umfassten Flächen grenzen im Norden an einen Bereich der Eisenbahnstrecke 1120 Hamburg - Lübeck an, in dem das für die FNP-Änderung mit ursächliche Vorhaben „Neubau Haltepunkt Lübeck-Moisling“ umgesetzt werden soll. Die DB Station&Service AG, Bahnhofsmanagement (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 22.03.2021, Az. I.SP-N-IP1, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Neubau Haltepunkt Lübeck-Moisling“ beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Außenstelle Hamburg/Schwerin beantragt. Das Planrechtsverfahren für den Neubau des Haltepunkts ist noch nicht abgeschlossen, ein Planfeststellungsbeschluss steht noch aus. Das EBA hat die Hansestadt Lübeck in dem Verfahren gesamthaft beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Es wird auf die in diesem Zusammenhang dem Fachbereich Planen und Bauen der Hansestadt Lübeck digital sowie zur öffentlichen Auslegung in Papier übermittelten Planunterlagen verwiesen.</p> <p>Hinsichtlich der von der FNP-Änderung betroffenen Fläche ist festzustellen, dass auf dieser im Zuge des o.g. eisenbahnrechtlichen Verfahrens die Einrichtung einer Baustellenfläche für die</p>	<p>Die Erarbeitung der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte in Abstimmung mit dem für die Koordinierung der Maßnahmen der DB Station&Service AG und der Hansestadt Lübeck zuständigen Bereich.</p> <p>Die vorliegende Bauleitplanung dient der Schaffung der erforderlichen Infrastruktur südlich des geplanten Bahnhaltepunktes, so dass allein hieraus bereits eine enge inhaltliche Verknüpfung gegeben ist.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung Abwägungsvorschlag	Ergebnis
<p>Dauer des Baus des Haltepunkts beantragt worden ist. Abhängig vom Zeitpunkt der Umsetzung der mit der FNP-Änderung (nach Aufstellung eines B-Plans etc.) bezweckten Erstellung der Park and Ride-Fläche besteht Koordinierungsbedarf mit der Vorhabenträgerin für den Neubau des Haltepunkts, der DB Station&Service AG.</p> <p>Das EBA als Planfeststellungsbehörde beabsichtigt in dem Verfahren weiter, der Vorhabenträgerin Abstimmungen mit der Hansestadt Lübeck dahingehend aufzuerlegen, dass zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Haltepunkts die Bahnsteige - also auch der südliche, an den gegenständlichen FNP angrenzende Bahnsteig - zumindest provisorisch an das öffentliche Wegenetz angeschlossen sind. Dieser Anschluss müsste ebenfalls über die von der FNP-Änderung umfasste Fläche verlaufen. Auch insoweit besteht abhängig vom Zeitpunkt der Umsetzung des P+R-Vorhabens Koordinierungsbedarf mit der Vorhabenträgerin.</p> <p>Die Planfeststellungsbehörde weist noch auf folgende, im Anhörungsverfahren für den Neubau des Haltepunkts gewonnenen Erkenntnisse zu der von der FNP-Änderung betroffenen Fläche hin:</p>		
<p><u>1.2 Hinweis auf die erforderliche Beteiligung des Bereiches Archäologie und Denkmalpflege</u></p> <p>Die Hansestadt Lübeck, Obere und untere Denkmalschutzbehörde, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, hat in ihrer Stellungnahme vom 28.10.2021 zu dem o.g. eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren darauf hingewiesen, dass der Bereich südlich der Bahnstrecke, östlich des Oberbüssauer Weges, Flur 5/Flurstück 21/5 als archäologische Verdachtsflächen einzuordnen ist, und dortige Baumaßnahmen nach § 12 DSchG S-H genehmigungspflichtig sind.</p>	<p>Im Zuge der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte ebenfalls die Beteiligung des Bereiches Archäologie und Denkmalpflege. Deren Stellungnahme vom 25.01.2022 wurde entsprechend berücksichtigt.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Nr. 8: DB AG - DB Immobilien (Schreiben vom 27.01.2022)		
<p>Gegen die o.g. Bauleitplanung der Hansestadt Lübeck bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken.</p> <p>Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.</p>	<p>Die vorliegende Planung dient der Entwicklung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen im Bereich des Bahnhofpunktes Lübeck-Moisling. Eine wohnbauliche/sensible Nutzung ist nicht geplant.</p> <p>Die weiteren Anregungen, Inhalte und Bedenken der Stellungnahme beziehen sich auf den Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhofpunkt.</p> <p>Auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung besteht kein Handlungsbedarf.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

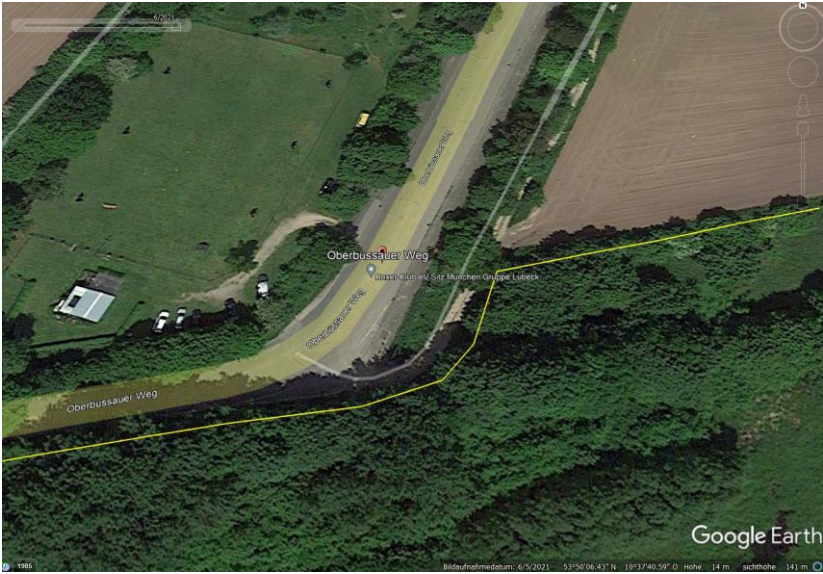
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Nr. 9: Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 28.01.2022)		
<p>3.1 <u>Hinweis zur Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages zur Niederschlagswasserbeseitigung</u></p> <p>Die Entsorgungsbetriebe haben keine Bedenken hinsichtlich der gesicherten Erschließung des Gebietes.</p> <p>In dem Gebiet betreiben die Entsorgungsbetriebe Lübeck keine Entwässerungsanlagen. Die Vorflut für Regenwasser für das Gebiet scheint durch den Bau der A20 unterbrochen worden zu sein. Der natürliche Gewässerverlauf ist unterbrochen. Dadurch kommt es bereits jetzt zu Vernässungen auf den angrenzenden Ackerflächen. Die vernässte Niederung/ Gewässerbiotop südlich des Plangebietes hat sich in den vergangenen Jahren immer weiter ausgedehnt (Vergleich aus Luftbildern). Eine Begrenzung des Abflusses aus dem Gebiet auf den landwirtschaftlichen Abfluss wäre daher sinnvoll.</p> <p>Im weiteren Verlauf des ehemaligen Gewässers / Abfluss aus der vernässten Senke sollte geprüft werden, ob sich hieraus Auswirkungen auf die Standsicherheit des Dammes der Autobahn A-20 ergeben.</p>	<p>Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte die Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages. Dieser stellt die derzeitige und künftige Entwässerung des Plangebietes unter Berücksichtigung der vorliegenden Bodenverhältnisse dar. Die Ergebnisse sind mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>3.2 <u>Hinweise zur Planzeichnung</u></p> <p>Zur Planzeichnung: Keine Anmerkungen.</p>	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>
<p>3.3 <u>Hinweis zur Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages zur Niederschlagswasserbeseitigung und zur Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde</u></p> <p>In dem B-Plan wird es keine öffentliche Entwässerung der Entsorgungsbetriebe für Regenwasser geben, sondern nur Entwässerungsanlagen für die Straßenentwässerung. Die Flächen für</p>	<p>Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte die Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages. Dieser stellt die derzeitige und künftige Entwässerung des</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
<p>die Versickerung sind dann vom Bereich Stadtgrün und Verkehr zu unterhalten, ebenso die Kanäle.</p> <p>Es ist aus den oben genannten Gründen der landwirtschaftliche Abfluss aus dem Gebiet festzusetzen. Die Ableitung des Regenwassers aus dem Gebiet ist mit der uWB abzustimmen.</p>	<p>Plangebietes unter Berücksichtigung der vorliegenden Bodenverhältnisse dar. Die Ergebnisse sind mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.</p>	
<p>3.4 <u>Hinweis zur Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages zur Niederschlagswasserbeseitigung</u></p> <p>Die Belange der Regenwasserbeseitigung sind umfänglich dargestellt und erläutert. Es sind weitere Gutachten (Versickerung) und ein wasserwirtschaftlicher Begleitplan zu erstellen, die der Vernässung in dem Bereich und der nicht vorhandenen Vorflut Rechnung tragen.</p>	<p>Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte die Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages. Dieser stellt die derzeitige und künftige Entwässerung des Plangebietes unter Berücksichtigung der vorliegenden Bodenverhältnisse dar. Die Ergebnisse wurden mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Nr. 10: Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 12.01.2022)		
<p><u>Hinweis zur Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages zur Niederschlagswasserbeseitigung</u></p> <p>Die Entsorgungsbetriebe Lübeck weisen darauf hin, dass die Ableitung des Niederschlagswassers aus der vorhandenen Straßenfläche und der im geplanten B-Plangebiet nicht gewährleistet ist, weil durch den Bau der A 20 ein Gewässer unterbrochen wurde und eine zunehmende Vernässung bis in das Plangebiet erfolgt.</p> <p>Anlagen der öffentlichen Entwässerung sind in dem Planbereich nicht vorhanden. Nur Straßenentwässerungsanlagen.</p> <p>Die Wasserbehörde müsste dazu eine maßgebliche Aussage machen.</p> <p>Sollte eine Vernässung beabsichtigt sein, müsste der geplante Umfang und die Auswirkungen durch ein hydrogeologisches Gutachten dargestellt und grundstücksrechtlich oder Ausweisung im B-Plan gesichert werden.</p> <p>Dabei dürfen die Böschung der A20 und der Bahneinschnitt mit geplantem Bahnsteig nicht in ihrer Standfestigkeit gefährdet werden. Nach Bodenkarte befindet sich die Autobahn in Grundwasserabstromrichtung.</p>	<p>Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte die Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages. Dieser stellt die derzeitige und künftige Entwässerung des Plangebietes unter Berücksichtigung der vorliegenden Bodenverhältnisse dar. Die Ergebnisse sind mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Nr. 11: Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume SH, Untere Forstbehörde (Schreiben vom 25.01.2022)		
<p>5.1 <u>Hinweise zur fehlenden Betroffenheit der Forstbehörde der Änderung des Flächennutzungsplanes</u></p> <p>Hinsichtlich der Aufstellung des Vorentwurfes zum Bebauungsplan 21.08.00 in Verbindung mit der 141. Änderung des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Lübeck wird seitens der unteren Forstbehörde wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Ziel der vorliegenden Bauleitplanung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Erschließungsanlagen für den Bahnhof Moising mit einem Park & Ride Bereich sowie einer fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg – Lübeck.</p> <p>Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches werden derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Die Straße „Oberbüssauer Weg“ wird beidseitig von schmalen, langgestreckten, gehölzbestockten Grünflächen/ Böschungen gesäumt. Diese sind planerisch als öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ festgesetzt.</p>	<p>Die Zusammenfassung der Planungsziele wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>
<p>Der aktuell gültige Flächennutzungsplan stellt das betreffende Areal überwiegend als „Fläche für Landwirtschaft“ dar. Der südlich unmittelbar an die Bahnlinie angrenzende Flächenbereich (=nördliche Teilbereich des Bebauungsplangebietes) soll künf-</p>	<p>Die Zustimmung zur 141. Änderung des Flächennutzungsplanes wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
<p>tig als Fläche „sonstiger überörtlicher und örtlicher Hauptverkehrsstraßen“ mit der Zweckbestimmung Park und Ride-Anlage ausgewiesen werden.</p> <p>Diesbezüglich bestehen forstbehördlicherseits keine Bedenken.</p> <p>Waldflächen, gemäß § 2 LWaldG, sind von der 141. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht betroffen.</p>		
<p>5.2 <u>Hinweise zum Umgang mit dem Waldbestand auf Ebene der Bebauungsplanung</u></p> <p>Unmittelbar südlich an den Plangeltungsbereich des Bebauungsplanes 21.08.00 bzw. an den Oberbüssauer Weg angrenzend, befindet sich Wald gemäß § 2 Landeswaldgesetz.</p> <p>Als Wald im Sinne des Gesetzes gilt jede mit Waldgehölzen bestockte Grundfläche.</p> <p>Waldgehölze im Sinne des Gesetzes sind alle Waldbaum- und Waldstraucharten ohne Rücksicht auf Alter, Zustand, Verteilung und/oder Art ihrer Entstehung (§ 2 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 2 Abs. 3 Satz 1 und Satz 2 LWaldG).</p> <p>Zur groben Orientierung erhalten Sie nachstehend eine Skizze zum Verlauf der Waldgrenze (gelbe Markierung).</p>	<p>Die fachliche Auseinandersetzung mit dem Wald wurde in der Begründung und dem Umweltbericht des Bebauungsplanes und der Flächennutzungsplanänderung ergänzt.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
 <p data-bbox="183 847 1003 911">Diese Waldfläche ist in der textlichen Begründung bislang noch nicht beschrieben bzw. thematisiert worden.</p>		
<p data-bbox="183 943 622 975">5.3 <u>Hinweise zum Waldabstand</u></p> <p data-bbox="183 986 1003 1190">Gemäß § 24 Abs. 2 LWaldG weise ich ergänzend darauf hin, dass der 30 m Waldabstand in den Bebauungsplan oder die Satzung nachrichtlich, gemäß § 24 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 des BauGB, aufzunehmen ist. Der 30 m Waldabstand ist in der Planzeichnung zu berücksichtigen und als nachrichtliche Übernahme zu erfassen.</p>	<p data-bbox="1025 986 1816 1090">Die Anregungen, Inhalte und Bedenken der Stellungnahme beziehen sich auf den Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhofpunkt.</p> <p data-bbox="1025 1102 1816 1166">Auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung besteht kein Handlungsbedarf.</p>	<p data-bbox="1839 986 2011 1050">zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Nr. 12: Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung, Kampfmittelräumdienst SH (Schreiben vom 12.01.2022)		
<p><u>Hinweise zum Umgang mit potenziellen Kampfmitteln</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.</p> <p>Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt, Dezernat 33, Sachgebiet 331, Mühlenweg 166, 24116 Kiel 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 Anregungen, Inhalte und Bedenken der Stellungnahme beziehen sich auf den Bebauungsplan 21.08.00 - Moising Süd/ Infrastruktur Bahnhofpunkt.</p> <p>Auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung besteht kein Handlungsbedarf.</p> <p>Im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplanes wird die Stellungnahme daher zur Kenntnis genommen..</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Nr. 13: Hansestadt Lübeck, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften, Grundstücksmanagement West (Schreiben vom 28.01.2022)		
<p>7.1 <u>Hinweis zu den vorhandenen Pachtverhältnissen</u></p> <p>Sobald mir alle notwendigen Informationen über die Inanspruchnahme der Flächen vorliegen, werde ich diese aus dem Pachtvertrag herauslösen. Ich möchte in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass eine Kündigung spätestens bis zum 30.03. eines Jahres zum 30.09. des Jahres ausgesprochen werden muss. Außerhalb dieses Zeitraumes ist keine Kündigung möglich.</p>	<p>Im Rahmen der förmlichen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte eine weitergehende Beteiligung des Bereiches.</p> <p>Ergänzend erfolgen durch die Koordinierungsstelle der Gesamtmaßnahme zur Entwicklung des Bahnhaltes Abstimmungen mit dem Bereich.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>
<p>7.2 <u>Hinweis zu den erforderlichen Abstimmungen</u></p> <p>Sofern auch im Bereich nördlich der Bahnlinien Flächen dauerhaft in Anspruch genommen werden sollen, werden auch hierzu die notwendigen Informationen benötigt (Flächenumgriffe und Zeitplan). Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass Flächenankäufe regelmäßig einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen. Dies sollte bei der Planung berücksichtigt werden.</p>	<p>Die Flächen nördlich der Bahntrasse sind Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Neue Mitte Moisling, welche durch den Bebauungsplan 21.01.00 - Oberbüssauer Weg/ Neue Mitte Moisling - überplant wird. Die Abstimmung erfolgt hierzu im Rahmen dieses Bauleitplanverfahrens.</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Nr. 14: Hansestadt Lübeck, Bereich 5.660-1.5 Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 28.01.2022)		
<p>Im Zuge der Bereichsbeteiligung zum o.g. Bebauungsplan nimmt der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr wie folgt Stellung:</p>	<p>Zunächst sei festgestellt, dass die der Bauleitplanung zugrundeliegende Planung durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erfolgt, so dass dieser Bereich die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin vertritt.</p>	
<p>8.1 <u>Radverkehrsflächen</u></p> <p>Es ist davon auszugehen, dass der Schwerpunkt der verkehrlichen Anbindung auch beim Radverkehr liegen soll.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist vorsorglich darauf hin, die für den Radverkehr erforderlichen Flächen bei der Planung zwingend zu berücksichtigen. So sind z.B. vorgeschriebene Sicherheitsräume zwischen dem Radweg unmittelbar neben Längsparkplätzen einzuplanen.</i></p>	<p>Die Anregungen, Inhalte und Bedenken der Stellungnahme beziehen sich auf die spätere Ausbauplanung.</p> <p>Auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung besteht kein Handlungsbedarf.</p> <p>Im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplanes wird die Stellungnahme daher zur Kenntnis genommen.</p>	zur Kenntnis nehmen
<p>8.2 <u>Hinweise zu den geplanten Nutzungen nördlich der Bahntrasse aus dem Bebauungsplan 21.01.00</u></p> <p>Der Begründung ist zu entnehmen, dass eine Nutzungsmischung angedacht ist.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist vorsorglich darauf hin, dass diese Nutzungsmischung –Bahnhaltdepunkt / Nahversorgung- möglicherweise zu Konflikten führen kann, da das Nahversorgungszentrum auch für weiter entfernt liegende Teile von Moisling oder Niendorf interessant sein könnte, was wiederum zu einer verstärkten Nutzung des</i></p>	<p>Die Ausführungen in der Begründung beziehen sich auf den nördlich der Bahntrasse angrenzenden Bereich rund um den neu zu schaffenden „Moislinger Markt“ im Zusammenhang mit der Entwicklung der „Neuen Mitte Moisling“. Diese Erläuterung wurde zum Verständnis des Gesamtzusammenhanges innerhalb des Stadtteiles Moisling aus- und aufgeführt. Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen der Entwicklung nördlich der Bahntrasse erfolgt auf der Grundlage des Rahmenplanes „Neue Mitte Moisling“ die Aufstellung des Bebauungsplanes 21.01.00 - Oberbüssauer Weg/</p>	klarstellen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
<p><i>Pkw zur Erledigung der Einkäufe führt. Diese etwaigen verkehrlichen Auswirkungen sind bisher weder thematisiert noch von hier aus einschätzbar.</i></p>	<p>Neue Mitte Moisling -. Dieser beinhaltet auch die erforderliche Infrastruktur für den Bahnhofpunkt nördlich der Bahn.</p>	
<p>8.3 <u>Hinweise zum Umgang mit dem anfallenden Niederschlagswasser und Auswahl von Straßenbaumarten</u></p> <p>Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtliche Festsetzungen“ Punkt 2.1 wird für die „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“, der Umgang mit dem „anfallenden Niederschlagswasser“ beschrieben. In der Begründung unter 5.3.4 „Regenwasserbehandlung“ steht: „Das aktuelle Konzept sieht zunächst die Anlage einer straßenbegleitenden Versickerungsmulde vor“.</p> <ul style="list-style-type: none"> > <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert eine klimaangepasste Planung für die Zufahrtsstraße und die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ unter Berücksichtigung eines Konzeptes zur dezentralen Regenwasserbewirtschaftung, welche beispielsweise die Verwendung von Baumrigolen beinhaltet.</i> > <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass die Prüfung der Planung mit dem Berechnungsprogramm für A-RW 1 vom LLUR des Landes Schleswig-Holstein festgesetzt werden soll.</i> 	<p>Im Zuge der weiteren Verfahrensbearbeitung erfolgte die Erarbeitung eines wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages, welcher die Niederschlagswasserbeseitigung darstellt.</p> <p>Dieser Fachbeitrag enthält u.a. die erforderliche A-RW 1 Berechnung. Die fachliche Zuständigkeit liegt hier bei der unteren Wasserbehörde und ist mit der Behörde abgestimmt.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>8.4 <u>Hinweis zur vorhandenen Rad- und Fußwegeverbindung</u></p> <p>Die Begründung beschreibt unter 2.2.2 „Landschaftsbild und Erholung“ (s. S.12) die Rad- und Fußwegeverbindung zum 1 km entfernten Elbe-Lübeck-Kanal „entlang der westlichen und nördlichen Plangebietsgrenze“ in Form eines bestehenden, landwirtschaftlichen Weges.</p>	<p>Die Planung berücksichtigt den Erhalt dieser Rad- und Fußwegeverbindung. Der Hinweis wird daher zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
<p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert den Erhalt der bestehenden Rad- und Fußwegeverbindung bzw. die Sicherung der Durchgängigkeit der Verbindung zum Elbe-Lübeck-Kanal.</i></p>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Nr. 15: Hansestadt Lübeck Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abt. Natur, Klima, Immissionen (Schreiben vom 28.01.2022)		
<p>Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck nimmt aus Sicht des Natur-, Klima- Immissions- und Gesundheitlichem Umweltschutzes zur vorgelegten Planung wie folgt Stellung:</p> <p>9.1 <u>Hinweise zur Eingrünung des Plangebietes</u></p> <p>Aus landschaftsplanerischer Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Da das Planungsgebiet an das LSG Talraum von Grienu und Quadbek angrenzt, ist auch an der Süd- und auf ganzer Länge der Ostgrenze des Planungsgebietes, zur landwirtschaftlich genutzten Fläche hin, eine Eingrünung vorzunehmen. Die Überstellung der Parkflächen mit einem Baumraster wird grundsätzlich begrüßt, da hierdurch der Übergang zur freien Landschaft gestaltet wird, siehe auch II.</p>	<p>Die Planung sieht eine Eingrünung der Stellplatzfläche vor. Diese ist auch auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung in der Änderung des Flächennutzungsplanes dargestellt.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>9.2 <u>Hinweise zum Artenschutz und zu Natura 2000</u></p> <p>Nach derzeitigem Kenntnisstand bestehen aus artenschutzrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken gegen die vorgesehene Planung. Eine abschließende Stellungnahme ist aber erst möglich, wenn das vorgesehene Artenschutzgutachten vorliegt. Im weiteren Verfahren sind insbesondere die Auswirkungen der Planung auf Fledermäuse, Haselmäuse und Vögel zu beurteilen und ggf. artenschutzrechtlich erforderliche Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu bestimmen.</p> <p>Natura 2000-Gebiete sind durch die Planung nicht betroffen.</p>	<p>Im Rahmen der Bauleitplanaufstellung erfolgte die Erarbeitung eines Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages. Die Ergebnisse sind in die Begründung und den Umweltbericht eingearbeitet.</p> <p>Der Hinweis auf die Natura 2000 Gebiete wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>9.3 <u>Hinweise zur Anpassung an den Klimawandel</u></p> <p>Aus Sicht der Klimaanpassung gibt es keine fachlichen Bedenken gegen die F-Plan-Änderung.</p>	<p>Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
<p>9.4 <u>Hinweise zum Klimaschutz</u></p> <p>Aus Sicht des Klimaschutzes bestehen keine Bedenken gegen die F-Plan-Änderung und die Bebauungsplanung.</p>	<p>Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>
<p>9.5 <u>Hinweise zur Berücksichtigung der Mobilitätswende</u></p> <p>Die Planung des Bahnhaltdepotpunkts mit verschiedenen Mobilitätsangeboten (Car-Sharing, Park & Ride, ÖPNV, Auto und Radabstellplätze) wird als wichtiger Schritt für die Verbesserung der Intermodalität und die Mobilitätswende begrüßt.</p>	<p>Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Zur Kenntnis nehmen</p>
<p>9.6 <u>Hinweise zum Immissionsschutz</u></p> <p>Da die schalltechnische Untersuchung noch nicht vorliegt und der Umweltbericht im weiteren Verfahren erarbeitet wird, kann zu diesem Zeitpunkt noch keine weitergehende Prüfung und Stellungnahme erfolgen.</p>	<p>Die geplante Park+Ride Anlage grenzt nicht an eine schützenswerte Nutzung. Die nächstgelegene schützenswerte Nutzung befindet sich nördlich der Bahntrasse und wird durch die bestehenden Lärmschutzwände geschützt. Negative Auswirkungen durch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen sind nicht zu erwarten. Die Auswirkungen der Verkehrssteigerungen durch die geplante Anlage verteilen sich im vorhandenen Straßennetz vor allem nördlich der Bahn. Die durch weiträumige Änderungen des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme bedingten Lärmbelastigungen sind hierbei nicht zu betrachten. Gemäß Rechtsprechung ist kein Straßenanlieger dagegen geschützt, dass bedingt durch Veränderungen von Verkehrsplanungen der Verkehr in seiner Straße zunimmt.</p> <p>Der Umweltbericht wurde zwischenzeitlich erarbeitet und ist als eigenständiger Bestandteil dem Entwurf der Begründung des Bauleitplanes angefügt.</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>

Aufgestellt: Lübeck, den 04.05.2023

Hansestadt Lübeck / Bereich Stadtplanung und Bauordnung / 5.610.4 / Schr

in Zusammenarbeit mit der PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH

**Bebauungsplan 21.08.00
- Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhofsteilpunkt -**

**Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen
Stand: 04.05.2023**

Vorbemerkung:

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

Teil A: Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Teil B: Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB
(parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB)

Teil C: Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Hinweis:

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurden keine Stellungnahmen vorgebracht, so dass diese Beteiligung keiner Prüfung und Abwägung bedarf.

Zu Teil A: Der Entwurf des Bebauungsplanes mit Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen hat gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 06.01. bis einschließlich 06.02.2023 öffentlich ausgelegt. Es ging während der Beteiligungsfrist eine Stellungnahme ein.

Zu Teil B: Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 06.12.2022 über die Öffentliche Auslegung informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 23.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden 52 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

Zu Teil C: Im Teil C werden all jene Stellungnahmen aus den frühzeitigen Beteiligungsverfahren aufgeführt. Dieser Teil stimmt mit dem Prüf- und Abwägungsbericht vom 10.11.2022 überein. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom 11.01.2022 zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 28.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden insgesamt 53 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

Bebauungsplan 21.08.00
- Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhofsteilpunkt -

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

Teil A: Stellungnahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Vorbemerkung:

Der Entwurf des Bauleitplanes mit Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen haben gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 06.01. bis einschließlich 06.02.2023 öffentlich ausgelegen. Es ging während der Beteiligungsfrist eine Stellungnahme ein.

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Stellungnahme A (Schreiben vom 17.01.2023)		
<p>Ich nutze den Oberbüssauer Weg im Bereich der o.g. Planung regelmäßig als Radfahrer.</p> <p>Die Bauplanung entspricht offensichtlich einer wesentlichen Änderung des Oberbüssauer Weges. Gemäß VwV-StVO § 2 Randnotiz 13, in Verbindung mit ERA Kapitel 0 Absatz 1, ist danach die Anwendung der Bestimmungen der ERA obligatorisch. Der Oberbüssauer Weg ist in diesem Abschnitt Teil der ausgeschilderten Veloroute 34 Moisling - Flughafen. Deshalb sind die Radverkehrsanlagen mindestens in Regelmäßen auszuführen.</p> <p>Tatsächlich sind die Radwege lediglich in einer Breite von 1,60 m geplant; das entspricht nicht dem Regelmäß von mindestens 2 m, sondern lediglich dem Mindestmaß für Wege geringer Bedeutung. Außerdem ist der Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und parkenden Pkw auf der Ostseite nur mit 50 cm vorgesehen; erforderlich sind nach ERA Kap. 3.4 aber 75 cm. Darüber hinaus sind auch die Gehwege untermaßig oder mit Mindestmaßen konzipiert;</p>	<p>Die vorgetragene Anregungen sind Bestandteil der Ausbauplanung. Der Bebauungsplan selbst definiert im Bereich des Oberbüssauer Weges eine Straßenverkehrsfläche, deren Aufteilung in der Ausbauplanung definiert wird. Die hierbei festgesetzte Breite der Straßenverkehrsfläche lässt unterschiedliche Straßenraumaufteilungen zu.</p> <p>Die Stadt wird die Anregungen im Rahmen der Möglichkeiten (d.h. der ausgewiesenen Verkehrsfläche) berücksichtigen. Unter Abwägung der Forderung einer optimalen Lösung für den Fahrradverkehr und den hierfür erforderlichen Eingriffen in die vorhandene Böschung, hat die Verwaltung die Entscheidung zu Gunsten der o.a. Kompromisslösung getroffen, die keine Änderung der ausgewiesenen Breite der Verkehrsfläche erfordert.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>auch diese Kombination wird in der ERA Kap. 3.4 explizit ausgeschlossen. Diese Mängel mindern die Attraktivität der Radwege, und sie steigern das Unfallrisiko, wie z.B. in der BAST-Studie „Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern“ nachgewiesen wurde.</p> <p>Die genannten Mängel der Radwege ergeben sich auch nicht zwangsläufig aus der verfügbaren Fläche oder aus der erwarteten Nutzung. In der Argumentation auf der Sitzung des Bauausschusses vom 19.12.2022 wurde vor allem auf die Interessen des Busverkehrs verwiesen. Diese Argumentation ist aber nicht stichhaltig.</p> <p>Es ist zu erwarten, dass die Haltestelle am neuen Bahnhofpunkt von den Stadtverkehrslinien 5, 7, 11, und 12 angefahren wird. Drei dieser Linien werden dort enden; die Linie 7 fährt weiter nach Moorgarten bzw. Klein Wesenberg. Die Linie 7 wird voraussichtlich am Kreisverkehr wenden und an der Doppelhaltestelle an der Ostseite ihre Fahrgäste ein- und aussteigen lassen. Zwei der drei anderen Linien werden ihre Fahrgäste an der westlichen Haltestelle aussteigen lassen und unmittelbar danach die Ruhezone auf der Westseite südlich der Bahn anfahren. Zur planmäßigen Abfahrt fahren sie dann die Doppelhaltestelle auf der Ostseite an. Die vierte Linie fährt zum Aus- und Einsteigen sowie zum Warten die Einzelhaltestelle auf der Ostseite an. Damit sind die Ruhezone und die separaten Halteflächen auf der Ostseite erforderlich, nicht aber die separate Haltefläche auf der Westseite, weil die Busse hier nur kurz anhalten, und dem Pkw-Verkehr daher - wie auch bei anderen Fahrbahnrandhaltestellen - eine kurze Wartezeit zumutbar ist. Die 11 Pkw-Stellplätze auf der Westseite rechtfertigen keine Unterschreitung der Regelmaße für die Radverkehrsanlagen, zumal im Umfeld bereits eine beträchtliche Zahl von zusätzlichen Stellplätzen vorgesehen ist; sie sollten daher entfallen. Auf der Brücke selbst bestehen zwischen Radweg und Fahrbahn 1 m breite ungenutzte Streifen, die teilweise dem Radweg zugeschlagen werden</p>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>können. Im Bereich der Ruhezone sind Gehwege sowohl links als auch rechts der Ruhezone vorgesehen; eine generelle Führung der Fußgänger rechts der Ruhezone würde sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer regelkonforme Wege ermöglichen. Es verbleibt ein sehr kurzer untermaßiger Radwegabschnitt südlich der Ruhezone. Hier könnte durch eine geringfügige Einengung der an dieser Stelle ca. 8 m breiten Fahrbahn genug Platz für eine regelkonforme Erweiterung des Radwegs geschaffen werden. Alternativ könnte die Überleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn schon im Bereich der Ausfahrt aus der Ruhezone erfolgen.</p> <p>Aus diesen Änderungen ergibt sich ohne jede Beeinträchtigung für den Busverkehr ein Flächengewinn, der auch auf der Ostseite einen regelkonformen Radweg erlaubt. Erforderlich ist dafür lediglich eine Verschiebung der auf der Ostseite eingezeichneten Fahrbahnelemente um ca. 70 cm in westliche Richtung, welche nach den beschriebenen Änderungen auf der Westseite problemlos möglich wäre.</p> <p>Ich beantrage daher eine entsprechende Änderung der Ausbauplanung.</p>		

Bebauungsplan 21.08.00
- Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhofsteilpunkt -

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

Teil B: Stellungnahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Vorbemerkung:

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 06.12.2022 über die Öffentliche Auslegung informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 23.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden insgesamt 52 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB fand weitestgehend parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB statt.

a) Von folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange liegen Stellungnahmen mit bebauungsplanrelevanten Inhalten vor:

Nr. 1:	DB Netz AG, Regionalbereich Nord (Schreiben vom 26.01.2023)	8
Nr. 2:	Gasunie Deutschland Services GmbH (Schreiben vom 30.12.2022)	13
Nr. 3:	Landesamt für Landwirtschaft u. nachhaltige Landentwicklung, Untere Forstbehörde (Schreiben vom 23.01.2023)	17
Nr. 4:	Landeskriminalamt Schleswig-Holstein Abt. 3 Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 17.01.2023)	20
Nr. 5:	Hansestadt Lübeck, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; Grundstücksmanagement West (Schreiben vom 22.12.2022)	21
Nr. 6:	Hansestadt Lübeck Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; untere Naturschutzbehörde (Schreiben vom 23.01.2023)	23
Nr. 7:	Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; Abfall, Boden, Wasser (Schreiben vom 23.01.2023)	35
Nr. 8:	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 23.01.2023)	39
Nr. 9:	Stadtwerke Lübeck mobil; Verkehrsplanung (Schreiben vom 23.01.2023)	47

b) Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben in ihren Stellungnahmen ausdrücklich keine Bedenken und Anregungen vorgebracht und/oder sonstige nicht bebauungsplanrelevante Hinweise gegeben.

- Deutsche Telekom Technik GmbH (Schreiben vom 14.12.2022)
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin (Schreiben vom 11.01.2023)
- Industrie und Handelskammer (Schreiben vom 20.01.2023)

- TenneT TSO GmbH (Schreiben vom 23.12.2022)
 - Wasser- und Bodenverband Ostholstein (Schreiben vom 15.12.2022)
 - Entsorgungsbetriebe Lübeck, Bereich 3.700 (Schreiben vom 23.01.2023)
 - Entsorgungsbetriebe Lübeck, Planung Neubau (Schreiben vom 23.01.2023)
- c) Von den nachfolgend aufgeführten Behörden und Trägern öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden liegen keine Stellungnahmen vor. In diesen Fällen wird davon ausgegangen, dass keine Bedenken gegenüber der Planung bestehen und auch keine sonstigen Anregungen und Hinweise vorzubringen waren.
- Handwerkskammer Lübeck
 - LLnL, Abt. 2 Landwirtschaft, Dezernat 22
 - LLnL, Abt. 5 Naturschutz und Forst
 - LfU, Abt. 7 Technischer Umweltschutz
 - Landesamt für Vermessung und Geoinformation S-H
 - Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport, Abt. IV 6 Landesplanung
 - Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport, Abt. V 5 Bauen und Wohnen
 - Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Abt. VII 414
 - Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Abt. VII 4 – Verkehr und Straßenbau über den LBV HL
 - Polizeidirektion Lübeck, SG 1.3
 - Schleswig-Holstein Netz AG
 - Stadtwerke Lübeck GmbH
 - Trave Netz GmbH
 - Telefónica Germany GmbH & Co. OHG
 - Vodafone GmbH
 - AG-29
 - AGU
 - Behindertenbeauftragte/ Behindertenbeirat Lübeck
 - BUND e.V.
 - KWL
 - LNV S-H

- NABU Deutschland S-H e.V.
- Vertretung der Jugend, Jugendhilfeausschuss Hansestadt Lübeck
- Stadtbeauftragter für Naturschutz/ Beirat für Naturschutz
- Stadtschülersprecher
- LLnL, Abt. 2 Landwirtschaft, Dezernat 20
- LLnL, Abt. 5 Naturschutz und Forst, Außenstelle Eutin
- HL, Bereich 1.160 Frauenbüro
- HL, Bereich 1.201 Haushalt und Steuerung
- HL, Bereich 3.370 Feuerwehr
- HL, Bereich 3.820 Stadtwald
- HL, Bereich 4.491 Archäologie und Denkmalpflege
- Amt Nordstормarn mit den Gemeinden Mönkhagen, Heilshoop, Badendorf, Hamberge, Wesenberg, Klein Wesenberg

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 1: DB Netz AG, Regionalbereich Nord (Schreiben vom 26.01.2023)		
<p>Gegen den Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhofpunkt - und zugehörigen 141. Änderung des Flächennutzungsplanes bestehen aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen unter Beachtung nachfolgender Auflagen/Bedingungen und Hinweise keine Bedenken.</p> <p>DB Station&Service AG, externe Projektleitung, Bauausführung Hamburg steht weiterhin in einem engen Kontakt mit der Stadt Lübeck, denn diese muss auf Ihren Flächen die Erreichbarkeit des neuen Haltpunkts zum nächsten Fahrplanwechsel, im Dezember d.J., sicherstellen. Diese Abstimmung beinhaltet auch einen Gestattungsvertrag, den DB Station&Service AG mit der Stadt Lübeck abgeschlossen hat. Bestandteil des Gestattungsvertrages ist die Nutzung von Flächen der Stadt Lübeck als Baustelleneinrichtungsflächen u.a. auch auf der Fläche der zukünftigen P&R Anlage.</p>	Der erneute Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
<p>Wir bitten um Zusendung der Abwägung bzw. Satzung zu gegebener Zeit. Bitte nutzen Sie hierfür und für zukünftige Anfragen nach Möglichkeit unser Funktionspostfach: DB.DBImm.NL.HMB.Postfach@deutschebahn.com.</p>	Die Mitteilung des Prüfergebnisses ist gesetzlich nur im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vorgesehen. Der Satzungsplan und die Ergebnisse der Abwägung sind jedoch auf der Seite der Hansestadt	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Lübeck einsehbar. Der Bebauungsplan kann im Geportal zudem jederzeit heruntergeladen werden.	
<p><u>Zur Information:</u></p> <p><i>Stellungnahme der DB AG zum Vorentwurf des Bebauungsplanes im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vom 10.11.2022</i></p> <p>Gegen die o.g. Bauleitplanung der Hansestadt Lübeck bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken.</p> <p>Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.</p> <p>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.</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.</p> <p>Eventuell erforderliche Schutzmaßnahmen gegen diese Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb sind gegebenenfalls im Bebauungsplan festzusetzen.</p> <p>Die Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu unserer Oberleitungsanlage. Wir weisen hiermit ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung hin und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen.</p>	<p>Die vorliegende Planung dient der Entwicklung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen im Bereich des Bahnhaltepunktes Lübeck-Moisling. Eine wohnbauliche/sensible Nutzung ist nicht geplant.</p> <p>Auf Ebene der Bauleitplanung werden die vorgebrachten Hinweise/ Anregungen zur Kenntnis genommen.</p> <p>Diese sind im Rahmen der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen. Hierzu erfolgt ein entsprechender Hinweis im Bebauungsplan.</p>	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten.</p> <p>Es ist sicherzustellen, dass planfestgestelltes bzw. im Eigentum der DB AG befindliches Gelände nicht überplant wird.</p> <p>Bei den überplanten Flächen (Gemarkung Moising, Flur 5, Flurstück 44/1 tlw.) handelt es sich um gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen, die dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegen. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§ 23 Absatz 1 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Absatz 2 Satz 2 BEVVG i.V.m. § 18 AEG). Die kommunale Überplanung ist mit der Zweckbestimmung der Fläche, dem Betrieb der Bahn zu dienen, nicht vereinbar und daher bis zu einer Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken durch das EBA nicht zulässig (BVerwG, Urteil v. 16.12.1988, Az. 4 C 48.86).</p> <p>Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten.</p> <p>Einer Ableitung von Abwasser, Oberflächenwasser auf oder über Bahngrund bzw. durch einen Bahndurchlass oder einer Zuleitung in einen Bahnseitengraben muss ausgeschlossen werden.</p> <p>Der Eintrag von Niederschlagswasser aus versiegelten Flächen in Grenzflächen zur Bahn darf zu keiner Vernässung der Bahnanlagen (Untergrund) führen.</p>		

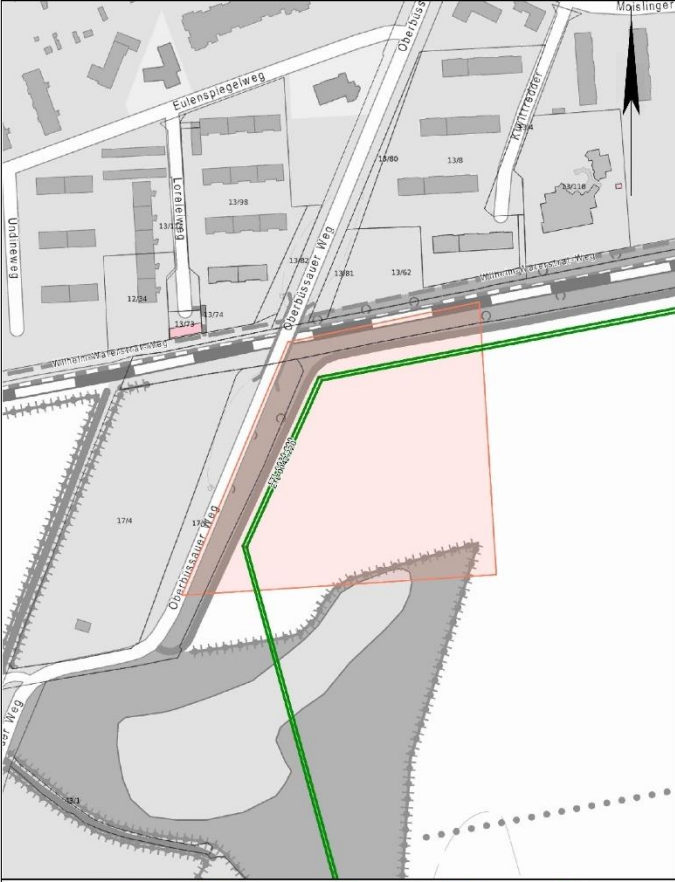
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen.</p> <p>Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.</p> <p>Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Abstand und Art von Bepflanzungen müssen so gewählt werden, dass diese z.B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.</p> <p>Wir bitten deshalb, entsprechende Neuanpflanzungen in unmittelbarer Bahnnähe von vornherein auszuschließen.</p> <p>Das Projekt G.011304138 Neubau Verkehrsstation (VST) Lübeck-Moisling der DB Station&Service AG ist bereits im Vor-</p>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>feld mit in die Planung der Hansestadt Lübeck einbezogen worden. Die Planung der VST diene dazu der Hansestadt als Planungsgrundlage und ist daher in großen Teilen bekannt.</p> <p>Folgender Hinweis ist dennoch zu prüfen:</p> <p>Die DB bezieht Ihre Planungen auf den jetzigen Bestand, heißt auch Errichtung von geneigten Gehwegen, da die Bahnsteige höhengleich erreichbar sein sollen. Bei der Realisierung des Umfeldes durch die Hansestadt Lübeck sind diese Zuwegungen in der Umfeldplanung nicht erkennbar.</p> <p>Daher wird es für sinnvoll erachtet die Schnittstelle Stadt und DB detaillierter dazustellen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss. Ggf. sind im Baubereich vor Baubeginn entsprechende Suchschlitze von Hand auszuführen.</p> <p>Die Grenzabstände sind gemäß Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) einzuhalten.</p> <p>Wir bitten um Zusendung des Abwägungsbeschlusses und der Satzung.</p>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 2: Gasunie Deutschland Services GmbH (Schreiben vom 30.12.2022)		
<p>Von dem oben genannten Vorhaben sind Erdgashochdruckleitungen/ Kabel der von Gasunie Deutschland vertretenen Unternehmen betroffen.</p> <p>Sämtliche Maßnahmen im Schutzstreifen der Erdgastransportleitung bzw. der Kabel sind in Anwesenheit eines Gasunie-Mitarbeiters durchzuführen. Dabei ist der zuständige Leitungsbetrieb bereits über Arbeiten im Näherungsbereich ab ca. 50 m zur Erdgastransportleitung bzw. zum Kabel zu informieren.</p> <p>Ein Gasunie-Mitarbeiter wird die Lage des Schutzstreifens ermitteln, kennzeichnen und die vor Ort tätigen Personen einweisen. Hierfür fallen keine Kosten an. Es ist jedoch unbedingt erforderlich, rechtzeitig, spätestens 5 Werktage vor Beginn jeglicher Maßnahmen im Schutzstreifenbereich, Kontakt zu folgendem Leitungsbetrieb aufzunehmen:</p> <p>Gasunie Deutschland Transport Services GmbH Standort Eckel Vaenser Dorfstraße 45 21244 Buchholz i. d. N. Tel.: 0 4181 / 3403-65</p> <p>Die Stellungnahme inklusive Pläne und Schutzanweisung ist auf der Baustelle vorzuhalten.</p> <p>Nachfolgende Auflagen sind zu beachten und unbedingt einzuhalten.</p> <p>Im Störfall außerhalb der Dienstzeit wenden Sie sich bitte an die ständig besetzte Leitzentrale.</p>	<p>Der Bebauungsplan berücksichtigt bereits die genannte Erdgasdruckleitung. Zur Sicherung erfolgte die Festsetzung eines Leitungsrechtes gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB zugunsten des Ver- und Entsorgungsträgers.</p> <p>Die vorgebrachten ergänzenden Auflagen werden zur Klarstellung als Hinweis in den Bebauungsplan übernommen.</p> <p>Ergänzend wird die Stellungnahme dem zuständigen städtischen Bereich zur Koordinierung der Ausbauplanung zur Verfügung gestellt.</p>	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Auflagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Während der Bauphase ist der Schutzstreifen soweit möglich mit Bauzäunen vor ungesichertem Überfahren zu schützen. • In Absprache mit dem zuständigen Leitungsbetrieb können im Schutzstreifen notwendige Sicherungsmaßnahmen abgestimmt werden (z.B. Kreuzung durch Baustellenzufahrt). • Das vorhandene Geländeniveau im Schutzstreifen darf nur in Abstimmung mit dem zuständigen Standort verändert werden. Ein Auffüllen von bis zu 60 cm ist ohne gutachterliche Prüfung möglich. • Alle befahrbaren Flächen im Schutzstreifen sind in einem SLW 60-Aufbau zu erstellen. • Parkflächen sind im Schutzstreifen aus Verbundsteinpflaster oder Rasengittersteinen herzustellen. • Lampenmasten, Schächte, Gullis und E-Ladesäulen sind außerhalb des Schutzstreifens zu errichten und hinsichtlich ihrer Standsicherheit so zu planen bzw. zu errichten, dass ein uneingeschränktes Freilegen der Gasunie-Anlagen auch ohne Verbau jederzeit möglich ist. • Der Schutzstreifen ist von Anpflanzungen freizuhalten. • Zu Zwecken notwendiger Reparaturarbeiten an den Gasunie-Anlagen ist der Schutzstreifen nach vorheriger Anmeldung von Fahrzeugen freizuhalten. <p>Kosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Kosten für eventuelle Schutzmaßnahmen / Gutachten sind vom Verursacher zu tragen. • Gasunie ist von allen Kosten, die in Folge der Baumaßnahme entstehen könnten (z.B. in Gestalt nachträglich erforderlicher 		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis															
<p>Sicherungsmaßnahmen an unseren Anlagen oder im Vergleich zum ursprünglichen Zustand erhöhter Aufwendungen bei Reparatur-, Unterhaltungs- und Wartungsarbeiten) freizuhalten.</p>																	
<p>Aktuell betroffene Anlagen:</p> <table border="1" data-bbox="190 512 965 635"> <thead> <tr> <th>Erdgastransportleitung(en) / Kabel</th> <th>Durchmesser in mm</th> <th>Schutzstreifen in m</th> <th>Begleitkabel</th> <th>Bestandsplan Nr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ETL 0030.000 Reitbrook - Lübeck</td> <td>250</td> <td>8,00</td> <td>ja</td> <td>BP 58, BP 59</td> </tr> <tr> <td>ETL 0042.220 Abs. Schiphorst - Elbe-Lübeck-Kanal West</td> <td>300</td> <td>6,00</td> <td>ja</td> <td>BP 59, BP 60</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> • Die Angaben in den Plänen zu Lage und Verlauf der Gasunie-Anlagen sind so lange als unverbindlich anzusehen, bis sie in der Örtlichkeit durch einen Beauftragten der Gasunie Deutschland bestätigt werden. • Suchschlitze und Querschläge sind vom Antragsteller unter Gasunie-Aufsicht durchzuführen. 	Erdgastransportleitung(en) / Kabel	Durchmesser in mm	Schutzstreifen in m	Begleitkabel	Bestandsplan Nr.	ETL 0030.000 Reitbrook - Lübeck	250	8,00	ja	BP 58, BP 59	ETL 0042.220 Abs. Schiphorst - Elbe-Lübeck-Kanal West	300	6,00	ja	BP 59, BP 60		
Erdgastransportleitung(en) / Kabel	Durchmesser in mm	Schutzstreifen in m	Begleitkabel	Bestandsplan Nr.													
ETL 0030.000 Reitbrook - Lübeck	250	8,00	ja	BP 58, BP 59													
ETL 0042.220 Abs. Schiphorst - Elbe-Lübeck-Kanal West	300	6,00	ja	BP 59, BP 60													

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
 <p>Legende: — Erdgasleitung, — Wasser/Abwasserleitung, — Fernmelde/E-Kabel, — Anoden/Erderkabel, Station</p> <p>© GeoBasis-DE/LVermGeo SH 2022</p> <p>Detailplan 1</p> <p style="color: red; font-weight: bold;">Zur unverbindlichen Vorinformation Mit Abweichungen der wirklichen Lage von den Eintragungen im Detailplan muss gerechnet werden!</p> <p>gasunie</p> <p>Gasunie Deutschland Transport Services GmbH Pasteurallee 1 30655 Hannover Tel.: (0511) 640807-2463</p> <p>Maßstab: 1:2500 Erstellt am: 20.12.2022 Vorgang: 2022-4356</p>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 3: Landesamt für Landwirtschaft u. nachhaltige Landentwicklung; Untere Forstbehörde vom 23.01.2023		
<p>Ziel der Bauleitplanung ist die Schaffung von planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Erschließungsanlagen für den Bahnhofspunkt mit einem Park & Ride Bereich sowie einer fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck in Lübeck-Moisling.</p> <p>Die Flächen innerhalb des Plangebietes werden aktuell überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Waldflächen grenzen vor allem großflächig im Süden an das Plangebiet an; anteilig sind sie auch innerhalb des Plangeltungsbereiches vorhanden. Darauf wird im Text anteilig u.a. auf S. 13 unter Punkt 2.2.4 verwiesen. Der erforderliche 30 m Waldabstandsbereich wurde in der Planzeichnung des Bebauungsplanes korrekt dargestellt sowie als nachrichtliche Übernahme erfasst.</p>	<p>Die Darstellung des Sachverhaltes wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>
<p>Der 30 m Waldabstandsbereich wird gemäß Planzeichnung in wesentlichen Teilen durch die Darstellung einer Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Sukzession“ und der Maßnahme M2 überplant. Planerisches Ziel ist hier eine Entwicklung einer Sukzessionsfläche mit lockerem, einzelnen Baumbestand. Dazu ist eine Mahd inkl. Abtransport des Mähgutes im Abstand von 3-5 Jahren sowie ein Ausdünnen der aufkommenden Pioniergehölze notwendig (vgl. Punkt 2.4. der textlichen Festsetzung). Forstbehördlicherseits wird ausdrücklich darauf hingewiesen,</p>	<p>Der Bebauungsplan berücksichtigt die geforderten Pflegemaßnahmen. Die Pflege und Unterhaltung der Flächen verbleibt auch langfristig in den Händen der Hansestadt Lübeck, so dass auch die Gewährleistung der Waldfreiheit durch diese erfolgen muss.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>dass die betreffende Fläche zur Funktionswahrung der gegenseitigen Schutzwirkungen des Waldabstandsbereiches waldfrei zu entwickeln ist. Eine Gewährleistung der Waldfreiheit ist durch eine kontinuierliche Durchführung der o.g. Unterhaltungs- und Pflegemaßnahme unbedingt zu gewährleisten.</p>		
<p>Durch die bauliche Realisierung des Kreisverkehrs im Süden wird kleinflächig eine Waldteilfläche mit einer Flächengröße von ca. 590 m in Anspruch genommen.</p> <p>Gemäß § 9 Abs. 1 LWaldG darf Wald nur mit erteilter Genehmigung der Forstbehörde abgeholzt, gerodet und in eine andere Nutzungsart umgewandelt werden. Seitens des Waldeigentümers hat dazu eine Antragstellung auf Waldumwandlung bei der unteren Forstbehörde zu erfolgen. Die Forstbehörde entscheidet über die Zulassung des mit der Umwandlung verbundenen Eingriffs in Natur und Landschaft im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde. Ich weise darauf hin, dass es für eine Erteilung einer Waldumwandlungsgenehmigung der Bestandeskraft des Bebauungsplanes bedarf. Gemäß § 9 Abs. 7 Satz 2 und 3 LWaldG darf die Waldfläche erst unmittelbar vor der Verwirklichung der anderen Nutzung abgeholzt und gerodet werden. Bis dahin bleibt der Waldeigentümer zur Einhaltung der Vorschriften zur Bewirtschaftung des Waldes und zum Waldschutz verpflichtet.</p> <p>Gemäß § 9 Abs. 6 LWaldG ist im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme von Wald eine Fläche, die nicht Wald ist und dem umzuwandelnden Wald nach naturräumlicher Lage, Beschaffenheit und künftiger Funktion gleichwertig ist oder werden kann, aufzuforsten (Ersatzaufforstung). Eine Erstaufforstung als Ersatzaufforstung hat auf der Grundlage der forstlichen Standortkartierung mit entsprechend standortgerechten Waldbäu-</p>	<p>Die Inaussichtstellung der erforderlichen Genehmigung zur Walumwandlung wird auf Ebene der Bauleitplanung zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die eigentliche Antragstellung erfolgt nach Rechtskraft des Bebauungsplanes.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>men flächig zu erfolgen. Ziel der Anpflanzung ist der Aufbau eines naturnahen standortgerechten Waldes mit einem hinreichenden Anteil standortheimischer Baumarten unter Verwendung von geeignetem forstlichen Vermehrungsgut (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 LWaldG).</p> <p>Für die umzuwandelnde Fläche in einer Größe von ca. 0,059 ha wurde ein Ausgleichsverhältnis von 1:2 festgesetzt, sodass forstrechtlich eine Ersatzaufforstung mit einer Flächengröße von ca. 0,1180 ha herzustellen ist (vgl. S. 48 der textlichen Begründung).</p> <p>Die Ersatzaufforstung soll auf dem Flurstück 1/1, Flur 6; Gemarkung Niendorf-Moorgarten auf der sogenannten Sammelausgleichsfläche „Neue Koppel“ erbracht bzw. dort entsprechend verbucht werden. Als Nachweis der Ersatzwaldflächenverfügbarkeit; zur Vermeidung von Doppelbuchungen sowie zum Abgleich der Daten, die bei der Forstbehörde geführt werden, bitte ich um Übermittlung weiterer Unterlagen der bislang dort insgesamt abgebuchten/angerechneten sowie noch freien Flächenkapazitäten.</p>		
<p>Unter der Voraussetzung der Berücksichtigung und Umsetzung der vorbezeichneten, ergänzenden Anmerkungen und Hinweise sowie der Übermittlung der erforderlichen, weiterführenden Dokumente, bestehen aus hiesiger Sicht nach dem derzeitigen Sach- und Kenntnisstand zum vorliegenden Entwurf der Bauleitplanungsunterlagen der Hansestadt Lübeck keine weiteren Bedenken.</p>	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen. Die erforderlichen Unterlagen werden nach Rechtskraft des Bebauungsplanes mit Antragstellung der Waldumwandlung zur Verfügung gestellt.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 4: Landeskriminalamt Schleswig-Holstein Abt. 3 - Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 17.01.2023)		
<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.</p> <p>Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt Dezernat 33, Sachgebiet 331 Mühlenweg 166 24116 Kiel 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>Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Inhalte der Stellungnahme waren dem zuständigen städtischen Bereich bereits bekannt. Gleichwohl wird die Stellungnahme dem Bereich erneut zur Verfügung gestellt.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 5: Hansestadt Lübeck, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; Grundstücksmanagement West (Schreiben vom 22.12.2022)		
<p>Der Bereich Wirtschaft und Liegenschaften weist in Zusammenhang mit den vorliegenden Planungen ausdrücklich auf § 15 Bundesnaturschutzgesetz hin, wonach bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen ist. Insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Es ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden.</p> <p>Schon jetzt sind landwirtschaftliche Flächen in Lübeck knapp. Durch die fortlaufende Entwicklung von Wohn- und Gewerbegebieten gehen stetig weitere landwirtschaftliche Flächen verloren. Aus diesem Grund ist es unerlässlich bei der Festlegung von Ausgleichsmaßnahmen, die Belange der Landwirtschaft zu berücksichtigen und die noch vorhandenen landwirtschaftlichen Flächen als solche zu erhalten.</p> <p>Bei den hier für die Baumaßnahme und den Ausgleich vorgesehenen Flächen handelt es sich um wertvolles Ackerland. Dieses sollte so weit wie möglich in der derzeitigen Bewirtschaftung verbleiben. Einer Inanspruchnahme der ohnehin schon knappen Ackerflächen für die Ausgleichsmaßnahmen sollten Entsiegelungsmaßnahmen im Gebiet der Hansestadt Lübeck vorgezogen werden. Es gibt diverse Flächen auf dem Stadtgebiet, die für eine Entsiegelung prädestiniert sind. Beispielsweise seien</p>	<p>Die Verortung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen wurden bereits in Abwägung der unterschiedlichen privaten und öffentlichen Belange gewählt. Die Maßnahmen erfolgen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Plangeltungsbereiches.</p> <p>Durch die geplante Park+Ride-Anlage wird bereits ein wesentlicher Teil der landwirtschaftlichen Fläche in Anspruch genommen. Der Bebauungsplan setzt sich zum Ziel, die verbleibenden Flächen möglichst einer sinnvollen und zielgerichteten Nutzung zuzuführen. Hierbei ist jedoch zu bedenken, dass auf dem verbleibenden Grundstücksstreifen mit einer Breite von rund 30 m und einer Länge von rund 125 m nur schwerlich eine landwirtschaftliche Nutzung wirtschaftlich zu betreiben ist. Demnach wurde in Abwägung der Belange ein Teil des erforderlichen Ausgleiches an dieser Stelle eingepplant.</p> <p>Der weitere erforderliche Ausgleich erfolgt hingegen auf externen Ausgleichsflächen der Hansestadt Lübeck.</p> <p>Wenngleich eine Entsiegelung von bestehenden und verkehrlich nicht weiter benötigten Straßenverkehrsflächen durchaus sinnvoll ist, so ist auch zu berücksichtigen, dass neben dem Ausgleich für die neue Bodenversiegelung auch ein naturschutzrechtlicher Ausgleich erforderlich ist. Entsiegelungsmaßnahmen, welche „Insellösungen“ darstellen, stellen keinen hinreichenden Ausgleich für den naturschutzrechtlichen Ausgleich dar. Dieser wäre zudem erforderlich.</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>hier die nicht mehr benötigten Straßenflächen am ehemaligen Bahnübergang Kapitelsdörfer Kirchweg und der nicht mehr benötigte Teil der Straßenkreuzung Vorrader Straße/Julius-Brecht-Straße genannt.</p>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 6: Hansestadt Lübeck Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; untere Naturschutzbehörde (Schreiben vom 23.01.2023)		
<p>Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck nimmt aus Sicht der Landschaftsplanung, des Natur- und Immissionsschutzes und der Klimaleitstelle zur vorgelegten Planung wie folgt Stellung:</p> <p>I. Landschaftsplanerische Stellungnahme Aus landschaftsplanerischer Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.</p>		zur Kenntnis nehmen
<p>II. Eingriff in die Natur</p> <p>1. Zu den planungsrechtlichen Festsetzungen Teil B des Bebauungsplanes:</p> <p>a. Pkt. 2 Maßnahmen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB</p> <p>i. Zu 2.2: Im Umweltbericht Pkt. 6.3.2 und 6.3.3 wird dargestellt, dass nur bis zu 30 Parkplätze von der Regelung des Punktes 2.2 ausgenommen sind. Die Anzahl der auszunehmenden Parkplätze muss angeglichen werden.</p>	Die fehlerhafte Angabe im Umweltbericht wird berichtigt. Die korrekte Anzahl von 35 Parkplätzen wurden in der Bilanzierung zum Entwurf bereits berücksichtigt.	berücksichtigen
<p>ii. Zu 2.3: Es muss ergänzt werden, dass dieser Wildkrautstreifen entweder durch natürliche Selbstbegrünung oder durch Regiosaatgut aus dem heimischen Vorkommensgebiet hergestellt wird (vgl. § 40 Abs. 1 Nr. 5 BNatSchG)</p>	Die Konkretisierung wird in der textlichen Festsetzung ergänzt.	berücksichtigen
<p>iii. Zu 2.4: Im Satz 1 dieses Punktes ist statt der Zweckbestimmung „Sukzession“ die Zweckbestimmung „halboffene Stauden- und Gehölzflur“ zu wählen, um den Zielzustand der Fläche zu beschreiben. Satz 2 der Festsetzung ist folgendermaßen</p>	Die Konkretisierung wird in der textlichen Festsetzung ergänzt. Aufgrund der inhaltlich gleichen Aussage verbleibt die Zweckbestimmung der Fläche, die Begründung wird jedoch um die genannte Bezeichnung ergänzt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>ßen zu ändern: Es ist eine abschnittsweise Mahd mit Abtransport des Mahdgutes alle 3- 5 Jahre erforderlich. Es ist zu ergänzen, dass ein „lockerer Baumbestand“ einem Baum bzw. einer Baumgruppe pro 500 qm Flächen entspricht. Es ist zudem eine flächenscharfe Zuordnung der unterschiedlichen Ausgleichsbedarfe auf der Fläche erforderlich.</p>		
<p>iv. Zu 3.3: Es wird begrüßt, dass pro 4 Stellplätze ein Baum gepflanzt werden soll.</p> <p>Die Entscheidung pro oder contra Fotovoltaik ist im Vorfeld zum Satzungsbeschluss zu treffen, da durch die Fotovoltaik-Anlagen der Flächenbedarf für die Baumpflanzungen entfällt und somit die Stellplatzanlage verkleinert werden kann.</p> <p>Die UNB empfiehlt, auf den versiegelten Stellplatzflächen bis max. 35 Stellplätzen Fotovoltaik vorzusehen und die unversiegelten Stellplatzflächen mit Bäumen zu überstellen.</p>	<p>Der Bebauungsplan ermöglicht die Überstellung der Stellplätze durch PV-Anlagen. Gleichwohl sieht der Bebauungsplan auch bei Umsetzung einer Überbauung der Stellplätze durch PV-Anlagen eine Begrünung vor, so dass sich die Anzahl der erforderlichen Bäume nicht reduziert. Auch die dann erforderliche Anpassung der Baumstandorte wird durch die Festsetzung des Bebauungsplanes planungsrechtlich eröffnet.</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>
<p>v. Es sind Aussagen für die Zwischennutzung der vorgehaltenen Erweiterungsfläche der Stellplatzanlage zu treffen. Es wird empfohlen, in der Begründung des B-Planes, die festgesetzte Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, die im ersten Bauabschnitt nicht als Stellplatzanlage hergerichtet wird, übergangsweise, analog zu Pkt. 2.3, als Wildkrautfläche anzulegen und zu pflegen.</p>	<p>Eine Zwischennutzung der Flächen für den potenziellen weiteren Bauabschnitt der Park+Ride Anlage durch eine Wildkrautfläche würde einen späteren erneuten Ausgleich bedingen, so dass dies nicht zu empfehlen ist.</p> <p>Allerdings wäre eine Nutzung im Sinne einer Fläche für „urban gardening“ insbesondere vor dem Hintergrund der hervorragenden Erschließung gut vorstellbar. Die Prüfung einer solchen Zwischennutzung muss im weiteren Planungsprozess erfolgen.</p>	<p>nicht berücksichtigen</p>
<p>b. Pkt. III Pflanzlisten</p> <p>i. Pflanzliste I: Es muss ergänzt werden, dass nur Gehölze aus dem heimischen Vorkommensgebiet verwandt werden. Denn gem. § 40 Abs. 1 Nr. 4 Bundesnaturschutzgesetz</p>	<p>Der Hinweis wird ergänzt.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
(BNatSchG) ist dies in der freien Natur verbindlich und das Bebauungsplangebiet liegt in der freien Natur.		
ii. Pflanzliste 2: Die Pflanzliste 2 muss ersatzlos entfallen. In der freien Landschaft sind gem. § 40 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG nur Gehölze aus dem heimischen Vorkommensgebiet zu pflanzen. Ggf. sind die Größe der Pflanzflächen anzupassen.	<p>Gemäß „Leitfaden zur Verwendung von gebietseigenem Saat- und Pflanzgut krautiger Arten in der freien Natur Deutschlands“ als Hinweis zur Umsetzung des § 40 Abs. 1 BNatSchG des zuständigen Bundesamtes für Naturschutz (Bundesamt für Naturschutz, Stand 2023) zählen u.a. „Intensivbereiche von Parkplätzen“ nicht zur freien Natur im Sinne des § 40 Abs. 1 S.1 BNatSchG. Der vorgetragene Hinweis findet daher keine Anwendung.</p> <p>Bei der Auswahl der Baumarten sind u.a. auch die an diesem neuen Standort künftigen klimatischen Bedingungen (Aufheizen der Parkplatzflächen, intensive verkehrliche Nutzung, Schneeräumung, etc.) zu beachten. Hierzu wurden durch den Arbeitskreis Stadtbäume der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) e.V. entsprechende Straßenbaumarten definiert, welche bei extremen Standort- und klimatischen Bedingungen auch langfristig Bestand haben können. Diese Liste wurde zwischenzeitlich weiter qualifiziert. Im Ergebnis wurde eine optimierte Straßenbaumliste als „Zukunftsbäume für die Stadt“ durch eine Auswahl aus der vorgenannten GALK Liste erarbeitet, welche die Grundlage für die Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes bildet.</p>	nicht berücksichtigen
iii. Es muss sichergestellt sein, dass das Bebauungsplangebiet auch alle für den Baubetrieb erforderlichen Flächen mit umfasst und in die Kompensationsermittlung einbezieht.	Die erforderlichen Baustelleneinrichtungen können auf den Flächen der geplanten Park+Ride-Anlage erfolgen. Nach derzeitigem Stand sind keine weiteren Flächen erforderlich.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Zur Planzeichnung Teil A:</p> <p>a. In der Zeichenerklärung zur Umgrenzung der Maßnahmenfläche A muss ergänzt werden: „und sonstigen Pflanzungen“, damit auch der hier geplante Wildkrautstreifen in der Signatur inbegriffen ist.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Klarstellung ergänzt.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>b. Der innere Bereich des Kreisels ist als „Verkehrsgrün“ festzusetzen, um die überwiegend technisch geprägte Anlage in das Landschaftsbild einzubinden.</p>	<p>Durch die erforderlichen Schleppkurven der (Gelenk-)Busse ist eine sehr weitgehende Inanspruchnahme des Innenbereiches des Kreisverkehrs erforderlich. Zur Sicherung der erforderlichen Bewegungsfreiheit in der späteren Ausbauplanung wird auf eine begrenzende Festsetzung einer Grünfläche verzichtet. Hierbei ist zu beachten, dass eine mögliche gärtnerische Bepflanzung der Verkehrsinsel keine adäquate Maßnahme zur Einbindung in das Landschaftsbild zu sehen ist. Größere Bepflanzungen durch Bäume oder Sträucher sind nicht ohne Einschränkung der erforderlichen Verkehrssicherheit umsetzbar.</p> <p>Soweit Teilbereiche verkehrlich nicht erforderlich sind, können diese durch entsprechende grüngestalterische Maßnahmen aufgewertet werden.</p>	<p>nicht berücksichtigen</p>
<p>Zum Umweltbericht</p> <p>a. Pkt. 6.3.2: Gem. Anlage zum Baurechtserlass SH 3.1 b) gilt, dass als Ausgleichsmaßnahme für eine Bodenversiegelung eine Entsiegelung und Wiederherstellung der Bodenfunktion einer ebenso großen Fläche prioritär ist. Es ist im Umweltbericht darzustellen, welche Flächen für eine Entsiegelung mit welchem Ergebnis überprüft wurden und warum auf eine Entsiegelung von Flächen verzichtet wurde.</p>	<p>Die Auswahl der Ausgleichsflächen erfolgte in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde der Hansestadt Lübeck. Es ist daher nicht ersichtlich, warum nunmehr von dieser fachlichen Vorabstimmung abgewichen werden soll.</p> <p>Die genannten „Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der verbindlichen Bauleitpla-</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	<p>nung“ als Anlage des Gemeinsamen Runderlass des damaligen Innenministeriums und des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume vom 09. Dezember 2013 „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht“ sieht keine Priorisierung für die Wahl der Maßnahmen zum Bodenausgleich vor. Die Entsiegelung und die Umwandlung von landwirtschaftlichen Flächen sind gleichgesetzt.</p> <p>Vorrangig ist nach § 15 Abs. 3, Satz 2 BNatSchG zu prüfen, ob der Ausgleich durch Maßnahmen zur Entsiegelung, Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen erreicht werden kann. Diese Vernetzung erfolgt u.a. durch Umsetzung der externen Maßnahmen an der Grinau sowie durch Umsetzung der geplanten Maßnahmen innerhalb des Plangebietes. Beispielhaft sei hier die Anpflanzung eines umlaufenden Gehölzstreifens als freiwachsende Hecke genannt, welche die bestehenden und geplanten Grünstrukturen innerhalb und außerhalb des Plangebietes vernetzt.</p> <p>Gleichwohl ist zu bedenken, dass innerhalb des Stadtgebietes der Hansestadt Lübeck zumeist nur kleinteilige Flächen bestehen, welche für eine Entsiegelung geeignet wären. Diese Flächen müssten zudem für den erforderlichen naturschutzrechtlichen Ausgleich geeignet sein, da ansonsten getrennte Maßnahmen umgesetzt werden müssten.</p>	
<p>b. Pkt. 6.3.3. Es ist ein Monitoring vorzusehen sowie die Verpflichtung zu baulichen Optimierungen, falls der Überlauf zum Elbe-Lübeck-Kanal häufiger als im Mittel alle 5 Jahre anspringt.</p>	<p>Die Hansestadt Lübeck ist selbst Vorhabenträgerin der geplanten Maßnahme. Es kann daher hausintern gewährleistet werden, dass das geforderte Monitoring erfolgt.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>c. Pkt. 6.3.4: Wie bereits unter dem Pkt. „Pflanzlisten“ dargestellt, sind in der freien Landschaft keine „Klimabäume“ zu verwenden, sondern gem. § 40 Abs.1 Nr. 4 BNatSchG standortheimische Gehölze.</p>	<p>Die genannten „Klimabäume“ sind Bestandteil der Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes, welche die Baumarten für die Bepflanzung des Park+Ride Anlage festsetzt.</p> <p>Gemäß „Leitfaden zur Verwendung von gebietseigenem Saat- und Pflanzgut krautiger Arten in der freien Natur Deutschlands“ als Hinweis zur Umsetzung des § 40 Abs. 1 BNatSchG des zuständigen Bundesamtes für Naturschutz (Bundesamt für Naturschutz, Stand 2023) zählen u.a. „Intensivbereiche von Parkplätzen“ nicht zur freien Natur im Sinne des § 40 Abs. 1 S.1 BNatSchG. Der vorgetragene Hinweis findet daher keine Anwendung.</p> <p>Die weiteren Bepflanzungen innerhalb des Plangebietes erfolgen durch standortgerechte, heimische Baum- und Straucharten aus dem heimischen Vorkommensgebiet.</p>	<p>nicht berücksichtigen</p>
<p>d. Pkt. 6.3.5b: Fläche für Ausgleichsmaßnahmen: Der Bebauungsplan greift zusätzlich zu der naturschutzrechtlichen Kompensationsfläche in seinem nordwestlichen Bereich auch in seinem südlichen Bereich in eine vorhandene Kompensationsfläche ein. Der Flächenumfang dieses Eingriffs ist zu ermitteln, zu bewerten und entsprechend zu kompensieren.</p>	<p>Der Eingriff in die bestehende Ausgleichsfläche im nordwestlichen Plangebiet wurde bereits im Entwurf des Bebauungsplanes dargestellt. Bei der Berechnung des erforderlichen Ausgleiches wurde zudem die Entwicklungszeit berücksichtigt. Bei einer Entwicklungszeit von 22 Jahren und einer Eingriffsfläche von 380 m² ergibt sich somit ein Ausgleichserfordernis von 644 m².</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>e. Pkt. 6.3.5c: In die geplanten Maßnahmen zur Minderung nachteiliger Auswirkungen ist aufzunehmen, dass die gesamte Baudurchführung incl. der Gehölzrodungen vollständig von einer ökologischen Baubegleitung zu begleiten ist, die organisatorisch dem Projektleiter zugeordnet und diesem berichtspflichtig ist. Die schriftliche Dokumentation der Baubegleitung ist der UNB fortlaufend zur Verfügung zu stellen. Bei eingetretenen Umweltschäden sowie bei unmittelbarer</p>	<p>Die geforderte ökologische Baubegleitung wird entsprechend ergänzt.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Gefahr des Eintretens eines Umweltschadens muss der umweltfachliche Bauüberwacher weisungsungebunden handeln. Die ökologische Baubegleitung ist vor Beginn der Baumaßnahmen mit der UNB abzustimmen.</p>		
<p>f. Pkt. 6.3.5 d: g. In die Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen ist der Zeitpunkt der endgültigen Fertigstellung der Ausgleichsmaßnahmen aufzunehmen.</p>	<p>Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt durch die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin, so dass hierdurch auch die zeitnahe Umsetzung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen erfolgt.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>h. Pkt. 6.3.5 d: a. Für die Zerstörung eines gesetzlich geschützten Biotopes, in dem vorliegenden Fall eines artenreichen Steilhanges, ist eine Befreiung von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG erforderlich. Gem. § 30 Abs. 4 BNatSchG kann auf Antrag der Gemeinde über eine erforderliche Ausnahme oder Befreiung von den Verboten des Absatzes 2 vor der Aufstellung des Bebauungsplans entschieden werden. Ein solcher Antrag der Gemeinde liegt der UNB noch nicht vor.</p>	<p>Zwischenzeitlich erfolgte die Freilegung der Böschungsbereiche entlang des Oberbüssauer Weges nördlich und südlich der Brücke und damit die Umsetzung der geplanten Maßnahmen am gesetzlich geschützten Steilhang. Diese Maßnahmen wurden mit der zuständigen Fachbehörde abgestimmt und vertraglich gesichert, bis der Ausgleich im Rahmen dieses Bebauungsplanes für die Zukunft geregelt wird.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>b. Für die Umwandlung von Wald ist eine Genehmigung der unteren Forstbehörde erforderlich im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde. Die Genehmigung ist vor Rechtskraft des Bebauungsplanes einzuholen. Der UNB stellt ihr Einvernehmen zur Waldumwandlung in Aussicht.</p>	<p>Entgegen der Darstellung der Unteren Naturschutzbehörde erfolgt die Genehmigung der Waldumwandlung nach Rechtskraft des Bebauungsplanes. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgt hingegen zunächst nur die Inaussichtstellung der Waldumwandlung, welche mit der Stellungnahme der Unteren Forstbehörde vom 23.01.2023 erfolgt ist.</p>	<p>klarstellen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>c. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die wiederhergestellte und mit standortheimischen Gehölzen bepflanzte Böschung wieder zu einem gesetzlich geschützten Biotop entwickeln wird, sofern auf eine technische Befestigung verzichtet wird (vgl. BiotopVO SH). Es wäre dann nur noch ein zusätzlicher, flächenmäßiger Ausgleich von 1: 2 für die Zerstörung des Steilhanges zu erbringen.</p>	<p>Wenngleich davon auszugehen ist, dass sich der Steilhang erneut zu einem geschützten Biotop entwickeln könnte, erfolgt weiterhin ein Ausgleich im Verhältnis von 1:3. Dies gewährleistet eine flexiblere Umsetzung der Bepflanzung des technischen Bauwerkes.</p>	<p>nicht berücksichtigen</p>
<p>d. Die Bäume auf dem geschützten artenreichen Steilhang sind Bestandteil des geschützten Biotopes und als solche ebenfalls wiederherzustellen und dann dauerhaft zu erhalten.</p>	<p>Wie die Untere Naturschutzbehörde korrekt darstellt, ist der vorhandene Baumbestand des geschützten Biotopes Bestandteil des Biotoptypes. Ein getrennter Ausgleich des Steilhanges und des einzelnen Baumbestandes ist demnach nicht im Sinne des Biotopausgleiches. Diese fachliche Einschätzung wurde zugleich mit dem Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume abgestimmt und von diesem geteilt.</p> <p>Gleichwohl hat sich die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin mit der Hansestadt Lübeck als untere Naturschutzbehörde zu einem über den rechtlichen Rahmen hinausgehenden Ausgleich verständigt. Diese Vertragsgestaltung erfolgte unabhängig von den Regelungen des Bebauungsplanes.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>e. Gem. § 17 Abs. 4 BNatSchG sind vom Vorhabenträger u.a. die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einschließlich Angaben zur tatsächlichen und rechtlichen Verfügbarkeit der für Ausgleich und Ersatz benötigten Flächen beizubringen. Es wird somit um eine Bestätigung der flächenverwaltenden Bereiche der geplanten Ausgleichsflächen sowie des geplanten Wald-</p>	<p>Die Kontrolle der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen obliegt der Hansestadt Lübeck.</p> <p>Die stadtinterne Dokumentation von Ausgleichsmaßnahmen ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens und ist unter den zuständigen (Fach-)Bereichen zu klären.</p> <p>Die flächenverwaltenden Bereiche sind über den erforderlichen Flächenbedarf informiert.</p> <p>Die Ausführungen werden auf Ebene der Bauleitplanung zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>ausgleichs gebeten, dass die Flächen für den vorgesehenen Ausgleich zur Verfügung stehen und ordnungsgemäß hergerichtet und dauerhaft erhalten werden.</p> <p>Der externe Ausgleichsbedarf ist zudem in den textlichen Festsetzungen des B-Plans darzustellen.</p>	<p>Gemäß § 1 a BauGB können anstelle von Darstellung und Festsetzungen auch „sonstige geeignete Maßnahmen zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereit gestellten Flächen getroffen werden“. Somit ist eine textliche Festsetzung nicht erforderlich. Auch eine vertragliche (stadtinterne) Regelung ist rechtlich nicht erforderlich. Es ist gängige Rechtsauffassung, dass es ausreichend ist, wenn ein Beschluss des zuständigen Fachausschusses und/oder der Bürgerschaft vorliegt, der festlegt, auf welcher von der Stadt bereitgestellten Fläche und mit welchen Maßnahmen die mit der Durchführung der Planung eintretenden Eingriffe auszugleichen sind. Die Stadt ist vorliegend Eigentümerin der Flächen, so dass die Umsetzung der Maßnahmen hinreichend gesichert ist.</p>	
<p>f. Es wird darauf hingewiesen, dass auf den lt. Umweltbericht vorgesehenen Kompensationsflächen an der Grinau keine Möglichkeit besteht, den durch die Zerstörung des geschützten Steilhangs entfallenden Baumbestand angemessen zu ersetzen. Der Baumersatz ist noch nachzuweisen.</p>	<p>Wie die Untere Naturschutzbehörde korrekt darstellt, ist der vorhandene Baumbestand des geschützten Biotopes Bestandteil des Biotoptyps. Ein getrennter Ausgleich des Steilhangs und des einzelnen Baumbestandes ist demnach nicht im Sinne des Biotopausgleiches. Diese fachliche Einschätzung wurde zudem mit dem Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume abgestimmt.</p> <p>Gleichwohl hat sich die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin mit der Hansestadt Lübeck als untere Naturschutzbehörde zu einem über den rechtlichen Rahmen hinausgehenden Ausgleich verständigt. Diese Vertragsgestaltung erfolgte unabhängig von den Regelungen des Bebauungsplanes.</p> <p>Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis daher zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>III. Artenschutz</p> <p>Aus artenschutzrechtlicher Sicht bestehen keine erheblichen Bedenken gegen den vorgelegten Bebauungsplan-Entwurf, sofern die im „Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag“ (BBS-Umwelt GmbH 09.11.2022) aufgeführten artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen fachgerecht, vollständig und rechtzeitig umgesetzt werden. Dies ist durch eine Ökologische Baubegleitung sicher zu stellen.</p>	<p>Die geforderte ökologische Baubegleitung wurde entsprechend als Minimierungsmaßnahme im Bebauungsplan ergänzt.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>Bei der „Vermeidungsmaßnahme 3 Fledermäuse“ müssen die Vorgaben für die erforderliche „insektenfreundliche Beleuchtung mit LED (kein weißes Licht)“ gemäß den aktuellen wissenschaftlichen Empfehlungen konkretisiert werden:</p> <p>Gemäß den Empfehlungen des Bundesamtes für Naturschutz sollten Lichtemissionen von Außenbeleuchtungen innerhalb und in der Nähe von Natur- und Landschaftsschutzgebieten eine korrelierte Farbtemperatur (CCT) von maximal 2400 Kelvin aufweisen (BfN 2019: Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen. BfN-Skript 543, download: https://www.bfn.de/sites/default/files/2022-05/_skript543_4_auf1.pdf).</p> <p>Der aktuelle Leitfaden „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“ gibt folgende Empfehlungen ab:</p> <p>Wenn in durchgrünten Siedlungsgebieten beleuchtet werden muss, sollten Amber-LEDs mit gelblichem Licht verwendet werden (Farbtemperatur ca. 1800–2200 Kelvin). Müssen ausnahmsweise Wege in Grünflächen beleuchtet werden, sind schmalbandige Amber-LEDs die Mittel der Wahl. Kommt es auf gute Farberkennung an, können in bebauten Bereichen auch LEDs mit warmweißer Farbtemperatur (maximal 2700 Kelvin)</p>	<p>Der bestehende Hinweis wird um die Konkretisierung ergänzt.</p> <p>Der zitierte „Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen“ des Bundesamtes für Naturschutz sollten Lichtemissionen von Außenbeleuchtungen allgemein und zwingend innerhalb und in der Nähe von Natur- und Landschaftsschutzgebieten eine korrelierte Farbtemperatur (CCT) von maximal 3000, bestenfalls von maximal 2400 Kelvin aufweisen. Für LED-Neuinstallationen der Straßenbeleuchtung sind demnach Farbtemperaturen von 3000 Kelvin oder weniger empfohlen.</p> <p>Aufgrund der erforderlichen Anforderungen an die Verkehrssicherheit entlang der Straßenverkehrsfläche und der Park+Ride-Anlage wird der Wert entsprechend mit maximal 2.700 Kelvin festgelegt.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>gewählt werden (RÖSSLER et al. 2022: Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht, download: https://vogelglas.vogelwarte.ch/assets/files/broschueren/Glas-broschuere_2022_D.pdf).</p>		
<p>Um beim „Artenschutzgleich 3 Fledermäuse“ (Quartierausgleich) Fehlbelegungen der Fledermauskästen durch Vögel zu vermeiden ist in unmittelbarer Nachbarschaft der 5 vorgesehenen Großraumhöhlen jeweils 1 Vogelnistkasten für Höhlenbrüter (Meisenkasten) anzubringen (dies entspricht den maßgeblichen Empfehlungen der Arbeitshilfe zur Beachtung der Artenschutzrechtlichen Belangen des LBV-SH 2011).</p>	<p>Der Hinweis wird entsprechend ergänzt.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>IV. Anpassung an den Klimawandel</p> <p>Auch wenn es aus Sicht der Klimaanpassung zuvor keine Anmerkungen gab, sollten zur Vollständigkeit im Umweltbericht folgende Punkte ergänzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hinweis auf das Klimaanpassungskonzept mit den entsprechenden Ausschnitten aus der Maßnahmenkarte • Ausschnitt aus der Hinweiskarte Starkregen sowie entsprechende textliche Ausführungen • Ausschnitt aus der Stadtklimaanalyse, inkl. textlicher Ausführungen 	<p>Der Umweltbericht wird entsprechend ergänzt. Die genannten Unterlagen geben keine wesentlichen Informationen und/oder Planungshinweise für den Plangeltungsbereich, so dass sich keine neuen Erkenntnisse ergeben. Aufgrund der geringen Inhaltsdichte wird auf entsprechende Planausschnitte innerhalb des Umweltberichtes verzichtet.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>V. Klimaschutz</p> <p>Nach dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) die Infrastruktur für E-Mobilität zu gewährleisten. Geplante Sammelparkplatzfläche sind nach § 6 des GEIG mit Ladeinfrastruktur auszustatten.</p>	<p>Die genannten Hinweise sind in der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen. Die Stellungnahme wird dem zuständigen städtischen Bereich zur Verfügung gestellt.</p> <p>Auf Ebene der Bauleitplanung werden diese Hinweise zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Zusätzlich sollten Flächen für Car-Sharing Fahrzeuge vorgesehen werden.</p> <p>Weiterhin wichtig ist die Förderung von Fahrradmobilität durch überdachte Abstellanlagen und eine Mobilitätsstation oder zumindest eine Reparaturstation.</p> <p>Geeignete überdachte Flächen sollten für Photovoltaik genutzt werden. Eine Überdachung der Parkplätze mit Photovoltaikanlagen ist ebenfalls erstrebenswert. Zugunsten des Baumbestandes können hier allerdings Kompromisse gemacht werden. Empfohlen wird, die versiegelte Fläche mit Photovoltaik zu überdachen und auf der teilweise versiegelten Fläche Bäume zu pflanzen. Im Grenzbereich sollten eher niedrige Bäume gewählt werden, um die Verschattung der PV-Anlagen zu minimieren.</p>		
<p>VI. Immissionsschutz</p> <p>Von Seiten des Immissionsschutzes gibt es keine weiteren Anmerkungen.</p>	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 7: Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; Abfall, Boden, Wasser (Schreiben vom 23.01.2023)		
<p>Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck nimmt aus Sicht der unteren Abfallbehörde, der unteren Bodenschutzbehörde und der unteren Wasserbehörde zur vorgelegten Planung wie folgt Stellung und bittet um Beteiligung zum weiteren Verfahren:</p> <p><u>Stellungnahme untere Abfallbehörde</u> Die untere Abfallbehörde hat keine Bedenken.</p>	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>
<p><u>Stellungnahme untere Bodenschutzbehörde</u> Ich verweise an dieser Stelle auf meine Stellungnahme vom 25.01.2022, die weiterhin gilt. Die gegebenen Hinweise konnte ich im Abwägungsbericht nicht wiederfinden. Insbesondere die Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen bei Baumaßnahmen zum Schutz des Bodens gemäß DIN 19639 sind hervorzuheben. Ab einer Eingriffsfläche von > 3000 m² kann nach Artikel 2 § 3 Abs. 5 der vom Bundestag und Bundesrat beschlossenen Mantelverordnung (Inkrafttreten 01.08.2023) eine bodenkundliche Baubegleitung (BBB) durch die zuständige Behörde gefordert werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Gleichwohl gelten die genannten gesetzlichen Regelungen auch unabhängig von einem möglichen Hinweis im Bebauungsplan. Mögliche Auflagen sind im Genehmigungsverfahren festzulegen.</p> <p>Die genannte rechtliche Grundlage der bodenkundlichen Baubegleitung tritt voraussichtlich nach Rechtskraft des Bebauungsplanes in Kraft. Eine Aufnahme in die Hinweise ist daher derzeit noch nicht sinnvoll.</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>
<p><u>Stellungnahme untere Wasserbehörde</u> Die untere Wasserbehörde nimmt zum wasserrechtlichen Fachbeitrag (Anhang 4) wie folgt Stellung. Die Vorhalteflächen für mögliche zukünftige Stellplatzflächen sind im Sollzustand zu betrachten und zu berücksichtigen. Weiterhin muss die Größe dieser Vorhaltefläche angegeben werden. Die Entwässerung des Sollzustandes muss dargestellt und berücksichtigt werden.</p>	<p>Der wasserwirtschaftliche Fachbeitrag wurde vor Beschluss der öffentlichen Auslegung mit der unteren Wasserbehörde als zuständige Fachbehörde abgestimmt.</p> <p>Gleichwohl wurden die vorgebrachten Ergänzungen in den nunmehr vorliegenden Fachbeitrag eingearbeitet und erneut mit der unteren Wasserbehörde abgestimmt.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Es werden nicht alle Stellplatzflächen vollversiegelt. Es muss dargestellt werden, welche Stellplatzflächen voll- und welche teilversiegelt werden sollen. Diese Änderung muss entsprechend in die Betrachtung der Wasserhaushaltbilanzen eingepflegt werden.</p> <p>Die Notwasserwege müssen im wasserrechtlichen Fachbeitrag betrachtet werden. Für die Betrachtung der Notwasserwege sind als Starkregenereignis 150mm Niederschlag in 2 Stunden und als Dauerregenereignis 150mm in 3 Tagen zu berücksichtigen. Die Notwasserwege sind grafisch darzustellen in einem Plan.</p> <p>Im Weiteren werden Korrekturen bzw. Anmerkungen stichwortartig zu den einzelnen Abschnitten im wasserrechtlichen Fachbeitrag aufgelistet:</p> <p>Veranlassung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im dritten Absatz im letzten Satz kann alles einschließlich und nach „und außerhalb des B-Plan [...]“ entfernt werden. <p><u>Planung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Der erste Absatz kann entfernt werden, da er weder Teil des Bebauungsplans ist noch wasserwirtschaftliche Auswirkungen durch diesen auf den Bebauungsplan zu erwarten sind. - Zur besseren Verständlichkeit sollte statt „r_krit“ „kritischer Bemessungsregen“ verwendet werden. - Im Satz „Von dort fließt das Wasser in Kuststoffrigolen [...]“ sollte das Verb sickern verwendet werden, um die vertikale Bewegung des Wassers hervorzuheben. - Der Satz, welcher mit „Ziel der Planung [...]“ beginnt, sollte als Einleitung für den Abschnitt genutzt werden, um die Erwartungen an die Planung klar zu kommunizieren. 	<p>Inhaltliche Änderungen haben sich durch die Anpassungen nicht ergeben.</p>	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p><u>Wasserhaushaltsbilanz</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Der potenziell natürliche Wasserhaushalt sollte nach dem ersten Absatz vorgestellt und erläutert werden. - Die betrachteten Flächen zwischen „Bestand“ und „Planung“ sind identisch, da für die Wasserhaushaltsbilanzen immer die Bebauungspiangrenzen anzuwenden sind. In diesen Absätzen sind die wesentlichen Unterschiede der beiden Zustände hervorzuheben wie z.B. die Ableitung von Oberflächenwasser in „Bestand“ und die Versickerung in „Planung“ oder die unterschiedliche Nutzung/Versiegelung der Flächen. <p><u>Bewertung der Wasserhaushaltsbilanz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Im vorletzten Absatz sollten die Maßnahmen diskutiert werden, welche nach A-RW 1 einen wesentlichen Beitrag zur Annäherung an den potenziellen naturnahen Wasserhaushalt beitragen könnten, aber aus verschiedenen Gründen nicht umgesetzt werden können für den Bebauungsplan wie z.B. keine Gründächer möglich ohne Wohnbebauung. - Im letzten Absatz den Satz statt „Trotz [...]“ mit „Zur Eingrenzung der extremen Schädigung wird [...]“ beginnen und darstellen welche Maßnahmen zur Annäherung an den potenziell natürlichen Wasserhaushalt umgesetzt werden und andere positive Maßnahmen wie die Reinigung des Oberflächenwassers hervorheben. <p><u>Maßnahmen zur Behandlung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Zur besseren Verständlichkeit sollte statt „r_krit“ „kritischer Bemessungsregen“ verwendet werden. 		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p><u>Fazit:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Der erste Satz im zweiten Absatz muss sich auf die Verdunstung beziehen, welche einen großen Teil des potenziell natürlichen Wasserhaushalts einnimmt. Der nachfolgende Satz ist entweder anzupassen oder zu entfernen. - „Im Vergleich zum Bestand“ muss gestrichen werden. Die Regenwasserbewirtschaftung ist unter den Rahmenbedingungen für den B-Plan positiv zu bewerten, da ortsnah versickert wird und das anfallende Regenwasser gereinigt wird. 		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 8: Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 23.01.2023)		
<p>a) In der Begründung, Seite 8, ist unter Punkt „Fuß- und Radverkehr“ von Hauptstraßen die Rede.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet, das „Haupt“ zu entfernen, da die aufgeführten Straßen alle lediglich als Gemeindestraßen klassifiziert sind. 	Die Begründung wird entsprechend angepasst.	berücksichtigen
<p>b) Gemäß Begründung, Seite 37, werden max. 30 Parkplätze vollversiegelt. Auf Seite 65 heißt es, dass max. 35 Parkplätze vollversiegelt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet darum, diesen Widerspruch aufzuklären. 	Der Bebauungsplan ermöglicht die Umsetzung von bis zu 35 vollversiegelten Parkplätzen. Die Begründung wird entsprechend korrigiert.	berücksichtigen
<p>c) Die umzusetzenden Maßnahmen befinden sich in unmittelbarer Nähe zur Büssauer Brücke.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr, Abteilung Brückenbau, fordert eine Einbeziehung in die weitere Planung. Insbesondere Detailplanungen der Verkehrsflächen im Bauwerksbereich sind mit der Abteilung Brückenbau abzustimmen. So wird bereits jetzt vorsorglich darauf hingewiesen, dass Busaufstellflächen auf dem Bauwerk nicht zulässig sind. 	<p>Der Hinweis betrifft die Ausführungsplanung. Der stellungnehmende Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr ist zugleich Vorhabenträgerin, so dass eine bereichsinterne Abstimmung mit der Abteilung Brückenbau erfolgen sollte.</p> <p>Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.</p>	Zur Kenntnis nehmen
<p>d) In „Teil A - Planzeichnung“ und der Zeichenerklärung sind die „Grünflächen“ auf den Böschungen des Oberbüssauer Weges nach „§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB“ als „öffentliche Grünfläche“ mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ festgesetzt.</p> <p>Im § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB gibt es diese Zweckbestimmung nicht.</p>	Das Baugesetzbuch ermöglicht die Festsetzung einer Straßenböschung als Grünfläche. Die Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ unterstreicht die geplante spätere Nutzung der Fläche. Gleichwohl soll durch diese Festsetzung die Begrünung der Fläche gesichert werden. Die Aufzählung im § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB ist hierbei nicht abschließend und lässt weitere Konkretisierungen der Zweckbestimmungen zu. Dies	teilweise berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Laut Begründung unter 5.4.1 „Grünflächen“ (S. 18) „setzt“ „der Bebauungsplan“ „die straßenbegleitenden Grünflächen als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ fest.“</p> <p>Unter § 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB steht: „die Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern, soweit sie zur Herstellung des Straßenkörpers erforderlich sind.“ In der Anlage zur Planzeichenverordnung unter Punkt 15.9. gibt es zu § 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB zur Darstellung von Aufschüttungen gestrichelte Böschungslinien.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, diese Flächen als „Straßenverkehrsfläche“ oder „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ festzusetzen und die Ergänzung der Planzeichnung, der Zeichenerklärung und der Begründung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB, d. h. mit einer gestrichelten Böschungslinie, zu ergänzen. - Der B-Plan setzt Nutzungen fest. „Öffentliche Grünfläche“ suggeriert auf diesen Flächen eine Nutzung, die nicht gegeben ist. Diese Flächen sind für den Straßenkörper erforderlich gemäß BauGB. Sie werden so hergestellt und unterhalten. 	<p>wird durch die beispielhafte Aufzählung in dem Paragraphen zum Ausdruck gebracht.</p> <p>Die genannten „Böschungslinien“ sind bereits in der Planzeichnung enthalten. Zur Klarstellung wird das Planzeichen nochmals deutlicher herausgehoben.</p>	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>e) Im „Teil B - Text“ unter I. „Planungsrechtliche Festsetzungen“ Punkt 3 sind „Pflanzbindungen“ festgesetzt. Dort steht: Die Flächen „sind [...] mit Baum- und Straucharten der Pflanzliste 1 [bzw. 2] zu bepflanzen...“</p> <p>Im Abwägungsvorschlag steht zu Pkt. 10.12: „Der vorliegende Bebauungsplan-Entwurf enthält eine Auswahl möglicher Straßenbaumarten. Die konkrete Auswahl erfolgt im Rahmen der späteren Ausbauplanung nach der aktuellen „Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen“.“</p> <p>- Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, in den textlichen Festsetzungen gemäß dem Abwägungsvorschlag einzufügen: „Die Flächen „sind [...] zum Beispiel mit Baum- und Straucharten der Pflanzliste 1 zu bepflanzen...“</p>	<p>Eine Festsetzung muss rechtlich eindeutig und hinreichend bestimmt sein. Eine Festsetzung von Beispielen genügt dieser Festsetzung nicht, da nicht beurteilbar ist, welche weiteren Baumarten noch durch den planerischen Willen des Satzungsgebers abgedeckt sind.</p> <p>Die im Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB eingegangenen Stellungnahmen vom 10.11.2022 zum Beschluss des Entwurfes des Bebauungsplanes aufgeführte und zitierte Abwägungsvorschlag erscheint hier missverständlich und wird entsprechend klarer formuliert.</p> <p>Die Auswahl der Baum- und Straucharten erfolgt im Rahmen der späteren Ausbauplanung auf Grundlage der im Bebauungsplan festgesetzten Pflanzliste.</p>	
<p>- Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert entsprechend der Abstimmung zwischen Stadtgrün und Verkehr und dem Bereich UNV, dass die Pflanzliste 2 gelöscht wird und die textlichen Festsetzungen unter 3.3 folgendermaßen geändert werden:</p> <p><u>„...standortgerechter Laubbäum gemäß Pflanzliste 2 mit einem Stammumfang von [...] und Immergrüne in einer Mindestqualität von Solitär, 4xv., mit Drahtballierung, Breite 100-125 cm, Höhe 250-275 cm zu pflanzen. Die Baumarten sind aus der Straßenbaumliste der GALK, und hieraus besonders die Zukunftsbäume, auszuwählen.“</u> Laubbäume haben in unserem Klima ca. 6 Monate kein Laub und dienen somit ein halbes Jahr z. B. der Klimaanpassung, der Sauerstoffproduktion, der Feinstaubbindung nur sehr eingeschränkt bis gar nicht.</p>	<p>Bei der Auswahl der Baumarten sind u.a. auch die an diesem neuen Standort künftigen klimatischen Bedingungen (Aufheizen der Parkplatzflächen, intensive verkehrliche Nutzung, Schneeräumung, etc.) zu beachten. Hierzu wurden durch den Arbeitskreis Stadtbäume der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) e.V. entsprechende Straßenbauarten definiert, welche bei extremen Standort- und klimatischen Bedingungen auch langfristig Bestand haben können. Diese Liste wurde zwischenzeitlich weiter qualifiziert. Im Ergebnis wurde eine optimierte Liste für Straßenbäume als Liste der „Zukunftsbäume für die Stadt“ durch eine Auswahl aus der vorgenannten GALK Liste erarbeitet, welche die Grundlage für die Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes bildet.</p> <p>Hierbei ist festzustellen, dass die GALK Liste der Zukunftsbäume für die Stadt hierbei keine Baumarten enthält, welche</p>	<p>nicht berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	<p>ganzjährig Laub halten. Eine Festsetzung ist daher nicht möglich.</p> <p>Gleichwohl beinhaltet die im Bebauungsplan getätigte Auswahl eine Vielzahl an Baumarten, welche über ein langhaftendes Laub - zum Teil bis in den Winter hinein - verfügen.</p> <p>Auch andere immergrüne Baumarten (außerhalb der GALK Liste) sind - soweit diese überhaupt als Hochstamm gezüchtet werden können - zumeist aus dem südeuropäischen Raum, nicht ausreichend frosthart und daher nur für wintermilde Standorte geeignet. Nadelbaumarten sind hingegen nicht mit den schwierigen Standortbedingungen einer Park+Ride-Anlage verträglich.</p> <p>Die geforderten Mindestqualitäten (Solitär, 4xv., mit Drahtballierung, Breite 100-125 cm, Höhe 250-275 cm) sind aus fachlicher Sicht nicht erforderlich und würden eine erhebliche Kostensteigerung verursachen (zumeist bedeutet dies eine Verdoppelung der Kosten je Baum). Zudem ist zu berücksichtigen, dass mit Steigerung der Qualität zumeist eine Verschlechterung des Anwuchses verbunden ist. Jüngere Pflanzen sind stärker im Wuchsverhalten und können sich somit besser anpassen.</p> <p>Der Bebauungsplan setzt hierbei zunächst nur die fachlich erforderlichen Mindestqualitäten fest. Es bleibt dem stellungsnehmenden Bereich Stadtgrün und Verkehr frei, Qualitäten oberhalb der Mindestanforderungen zu wählen.</p>	
<p>- Aus Sicht der Verkehrsflächenunterhaltung wird gewünscht, dass bei den Bäumen in den Grüninseln innerhalb des Parkplatzes berücksichtigt wird, dass das Wurzelwerk Asphalt und Pflaster hochdrückt und beschädigt (wenn möglich keine Wahl von sog. Flachwurzlern).</p>	<p>Der Hinweis betrifft die Ausführungsplanung. Der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr als Vorhabenträger kann eine entsprechende Auswahl vornehmen.</p> <p>Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>f) Der Planzeichnung ist der Bereich für „Kiss-and-Ride“ nicht zu entnehmen. In der Begründung wird diesbezüglich die Südseite des Bahnsteigs erwähnt.</p> <p>- Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet hier um entsprechende Konkretisierung und um Berücksichtigung, dass aufgrund der Lage der Treppe des Bahnsteigs in Richtung Hamburg davon auszugehen ist, dass vermutlich mehrfach nördlich des Gleises gehalten wird. Dieser Hinweis ist bereits im Verfahren nach § 4(1) erfolgt; in der Abwägungstabelle heißt es im Ergebnis, dass der Hinweis berücksichtigt wird und die Ausführungen der Begründung entsprechend ergänzt werden. Diese ergänzenden Ausführungen konnten in der jetzt vorliegenden Begründung jedoch nicht gefunden werden.</p>	<p>Die geplante Kiss+Ride Zone ist planungsrechtlich Bestandteil der festgesetzten Straßenverkehrsfläche. Eine gesonderte Festsetzung ist nicht erforderlich. Zur Klarstellung wird die Zulässigkeit im Bebauungsplan klargestellt.</p> <p>Die Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes enthält hierzu nachfolgende Beschreibung:</p> <p><i>„Dazu soll der Umstieg zwischen Bus und Bahn zentral auf Höhe der jeweiligen Zugänge zum Bahnhofpunkt erfolgen. In unmittelbarer Bahnsteignähe sind auf der Südseite Vorfahrten für Pkw zum Bringen und Abholen (eine sogenannte „Kiss+Ride“ Zone) geplant.“</i></p> <p>Die konkrete Verortung erfolgt im Rahmen der Ausbauplanung. Die Verortung obliegt dem Bereich Stadtgrün und Verkehr.</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>
<p>g) Es ist davon auszugehen, dass der Schwerpunkt derverkehrlichen Anbindung auch beim Radverkehr liegen soll.</p> <p>- Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist vorsorglich darauf hin, die für den Radverkehr erforderlichen Flächen bei der Planung zwingend zu berücksichtigen. So sind z.B. vorgeschriebene Sicherheitsräume zwischen dem Radweg unmittelbar neben Längsparkplätzen einzuplanen. Dieser Hinweis ist bereits im Verfahren nach § 4(1) erfolgt; in der Abwägungstabelle heißt es im Ergebnis, dass der Hinweis zur Kenntnis genommen wird und der Hinweis erst im Rahmen der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen ist. Dem wird von Seiten des Bereichs Stadtgrün und Verkehr widersprochen: Etwaige Ausbaubreiten sind bereits im B-Plan-Verfahren zu berücksichtigen, damit anschließend der hiesige Bereich in die Lage versetzt wird, innerhalb der festgesetzten Verkehrsflächen eine richtlinienkonforme</p>	<p>Der Hinweis betrifft die Ausführungsplanung.</p> <p>Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung hat der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeiten lassen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die genannten Anforderungen nicht berücksichtigt wurden.</p> <p>Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche und deren Breiten erfolgten auf Grundlage des in enger Abstimmung mit dem Bereich 5.660 erarbeiteten und maßstabsgerechten Straßenverkehrsentwurfs.</p> <p>Auf Ebene der Bauleitplanung kann der Hinweis nur zur Kenntnis genommen werden.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Planung aufstellen zu können. In diesem Zusammenhang wird auch auf Punkt j) verwiesen.</p>		
<p>h) Die Herleitung der Anzahl der E-Mobil-Ladeplätze wird nicht erläutert und erscheint aus hiesiger Sicht recht hoch.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt, die Herleitung der Anzahl entsprechend zu begründen. Dieser Hinweis ist bereits im Verfahren nach § 4(1) erfolgt; in der Abwägungstabelle heißt es im Ergebnis, dass der Hinweis zur Kenntnis genommen wird und der Hinweis erst im Rahmen der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen ist. Dem wird von Seiten des Bereichs Stadtgrün und Verkehr widersprochen: Etwaige Ausbau-breiten (ein Parkplatz mit E-Lademöglichkeit benötigt mehr Fläche, als einer ohne) sind bereits im B-Plan-Verfahren zu berücksichtigen, damit anschließend der hiesige Bereich in die Lage versetzt wird, innerhalb der festgesetzten Verkehrsflächen eine richtlinien-konforme Planung aufstellen zu können. In diesem Zusammenhang wird auch auf Punkt j) verwiesen. 	<p>Der Hinweis betrifft die Ausführungsplanung.</p> <p>Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeitet.</p> <p>Der Bebauungsplan selbst setzt keine E-Ladestationen fest. Die Anzahl wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr definiert.</p> <p>Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>
<p>i) Die Planzeichnung stellt die Ausrichtung der Schrägparkplätze so dar, dass diese Reihen bei der Parkplatzsuche nicht nacheinander angefahren werden können, sondern nur in großen Schleifen anfahrbar sind, es sei denn, man parkt rückwärts ein.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, das Parkkonzept zu überdenken / zu verbessern. Eine Anordnung der Parkplätze in Senkrechtaufstellung böte mehr Flexibilität, auch wenn dabei ein höherer Platzbedarf entsteht. Wichtig ist es, etwaige Rangiervorgänge weitestgehend zu reduzieren. Dieser Hinweis ist bereits im Verfahren nach § 4(1) erfolgt; in der Abwägungstabelle heißt es im Ergebnis, dass 	<p>Der Hinweis betrifft die Ausführungsplanung. Da die Anforderung keinen Niederschlag in der weiteren Planung fand, wird davon ausgegangen, dass es Gründe in der Entwurfsplanung gibt, diesem Hinweis nicht nachzukommen.</p> <p>Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung hat der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeiten lassen.</p> <p>Der Bebauungsplan setzt die geplanten Parkflächen als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Park+Ride“ fest. Die Anordnung der einzelnen</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>der Hinweis zur Kenntnis genommen wird und der Hinweis erst im Rahmen der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen ist. Dem wird von Seiten des Bereichs Stadtgrün und Verkehr widersprochen: Die Anordnung der einzelnen Parkplätze hat Einfluss auf die Flächeninanspruchnahme, daher sind sie bereits im B-Plan-Verfahren zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang wird auch auf Punkt j) verwiesen.</p>	<p>Parkstände wird hingegen nicht geregelt. Die zur Verdeutlichung der Planung hinterlegte Entwurfsplanung der Parkstände erfolgt lediglich nachrichtlich und nicht als Festsetzung, um eine ausreichende Flexibilität im Rahmen der Ausbauplanung zu ermöglichen. Die Erarbeitung der Entwurfsplanung durch den beauftragten Fachplaner erfolgte immer in enger Abstimmung mit dem Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr. Dieser abgestimmte Verkehrsentswurf ist Grundlage für den Entwurf des Bebauungsplanes.</p> <p>Die Hinweise aus der Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB wurden an die verantwortliche Projektleitung weitergeleitet.</p> <p>Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.</p>	
<p>j) Der Planzeichnung sind keine Vermaßungen der Querschnitte in den Verkehrsflächen zu entnehmen.</p> <p>- Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet hier um Ergänzung, damit eine entsprechende Beurteilung möglich ist. Dieser Hinweis ist ebenfalls bereits im Verfahren nach § 4 (1) erfolgt. Wenn keine Angaben über Verkehrsflächenbreiten im B-Plan existieren, kann der hiesige Bereich nicht beurteilen, ob die erforderlichen Breiten, die sich aus den Richtlinien ergeben, abgebildet werden können.</p>	<p>Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeitet.</p> <p>Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche und deren Breite erfolgte auf Grundlage der vom Bereich 5.660 beauftragten und abgestimmten Verkehrsplanung, die als Grundlage für den zu erarbeitenden Bebauungsplan dient. Für diese Ausbauplanung wurden auch die Gegebenheiten vor Ort berücksichtigt und wurden, immer in enger Abstimmung mit dem Bereich Verkehr, in der Planung berücksichtigt.</p> <p>Aufgrund der wechselnden Straßenbreiten ist die Darstellung von Querschnitten nicht zielführend. Die freigegebene Straßenentwurfsplanung des Bereiches Stadtgrün und Verkehr als Vorhabenträger ist die Grundlage für den Planentwurf des Bebauungsplanes 21.08.00. Die Planzeichnung des Bebauungsplanes wurde im Maßstab 1: 1000 erstellt, so dass es</p>	<p>nicht berücksichtigt</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	möglich ist die Breiten herauszumessen. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit hinter den ausgewiesenen Verkehrsflächen im Ausbau zurückzubleiben.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 9: Stadtwerke Lübeck mobil; Verkehrsplanung (Schreiben vom 20.01.2023)		
<p>Wie wir bereits in unserer Stellungnahme vom 21.01.2022 geschrieben haben, sind wir in die Planungen mit der Hansestadt Lübeck fest mit eingebunden. Jedoch möchten wir Ihrer Begründung unter 2.1. ÖPNV noch einige Ergänzungen hinzufügen. Mit der Linie 5 hat man die Möglichkeit im 10-Minuten-Takt die Innenstadt zu erreichen. Die anderen Linien (7, 11, 12) fahren zu den Hauptverkehrszeiten im 15/30-Minuten-Takt in Richtung Stadt. Herausheben möchten wir die Anbindung nach Niendorf im 30-Minuten-Takt bzw. 60-Minuten-Takt nach Moorgarten / Klein Wesenberg.</p>	<p>Die genannten Ergänzungen wurden in der Begründung zum Bebauungsplan eingearbeitet.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>Wie Sie bereits in Ihrer Begründung unter 5.3.2. erläutern, entsprechen wir den Standards des aktuellen RNVP. Des Weiteren möchten wir an die Errichtung von Sanitärräumen für das Fahrpersonal erinnern. Es gab bereits Abstimmungen mit der Hansestadt Lübeck darüber, die aber in dieser Begründung nicht festgehalten werden. In diesem Zuge möchten wir darauf hinweisen, dass die Entsorgung des Abwassers so gestaltet wird, dass unsere Betriebsabläufe nicht davon berührt sind.</p>	<p>Die missverständlichen Ausführungen der Begründung werden angepasst und klargestellt.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Bebauungsplan 21.08.00
- Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhofsteppunkt -

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

Teil C: Stellungnahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Vorbemerkung:

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom 11.01.2022 zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 28.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden 53 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

- a) Von folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und sonstigen städtischen Bereichen liegen Stellungnahmen mit bebauungsplanrelevanten Inhalten vor:
- | | | |
|---------|--|----|
| Nr. 1: | Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie (Schreiben vom 25.01.2022) | 51 |
| Nr. 2: | Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin (Schreiben vom 18.01.2022) | 53 |
| Nr. 3: | DB AG - DB Immobilien (Schreiben vom 27.01.2022) | 56 |
| Nr. 4: | Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 28.01.2022) | 60 |
| Nr. 5: | Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 12.01.2022) | 62 |
| Nr. 6: | Hansestadt Lübeck, Bereich 3.370 Feuerwehr (Schreiben vom 13.01.2022) | 63 |
| Nr. 7: | Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume SH, Untere Forstbehörde (Schreiben vom 25.01.2022) | 65 |
| Nr. 8: | Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung, Kampfmittelräumdienst SH (Schreiben vom 12.01.2022) | 69 |
| Nr. 9: | Hansestadt Lübeck, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften, Grundstücksmanagement West (Schreiben vom 28.01.2022) | 70 |
| Nr. 10: | Hansestadt Lübeck, FB Planen und Bauen, Bereich 5.660-1.5 Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 28.01.2022) | 72 |
| Nr. 11: | Stadtverkehr Lübeck GmbH, Verkehrsplanung (Schreiben vom 21.01.2022) | 88 |
| Nr. 12: | TraveNetz GmbH, Planung, Bau und Betrieb Netze Strom (Schreiben vom 19.01.2022) | 89 |
| Nr. 13: | Hansestadt Lübeck Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abt. Natur, Klima, Immissionen (Schreiben vom 28.01.2022) | 90 |

- b) Folgende Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und städtische Dienststellen sowie Nachbargemeinden haben in ihren Stellungnahmen ausdrücklich keine Bedenken und Anregungen vorgebracht und/oder sonstige nicht bebauungsplanrelevante Hinweise gegeben.
- Amt Nordstormarn für die Gemeinden Badendorf, Hamberge, Heilshoop und Mönkhagen (Schreiben vom 26.01.2022)
 - Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Denkmalpflege (Schreiben vom 27.01.2022)
 - Hansestadt Lübeck, Bereich 1.201 Haushalt und Steuerung (Schreiben vom 13.01.22)
 - Hansestadt Lübeck Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abteilung untere Bodenschutzbehörde (Schreiben vom 25.01.22)
 - Hansestadt Lübeck Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abteilung untere Abfallbehörde (Schreiben vom 27.01.22)
 - Telefónica Germany GmbH & Co. OHG und E-Plus Mobilfunk GmbH (Schreiben vom 17.01.22)
 - Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein (Schreiben vom 14.01.22)
 - Gebäudemanagement Schleswig-Holstein (GMSH) AöR, Büro Lübeck (Schreiben vom 18.01.22)
 - Handwerkskammer Lübeck (Schreiben vom 26.01.22)
 - Schleswig-Holstein Netz AG (Schreiben vom 14.01.22)
 - TenneT TSO GmbH- (Schreiben vom 13.01.22)
- c) Von den nachfolgend aufgeführten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und städtischen Dienststellen sowie Nachbargemeinden liegen keine Stellungnahmen vor. In diesen Fällen wird davon ausgegangen, dass keine Bedenken gegenüber der Planung bestehen und auch keine sonstigen Anregungen und Hinweise vorzubringen waren.
- Hansestadt Lübeck, Bereich 1.160 Frauenbüro
 - Hansestadt Lübeck, Bereich 5.610 Stadtplanung und Bauordnung - Bauaufsicht
 - Hansestadt Lübeck, Bereich 5.651 Gebäudemanagement
 - Hansestadt Lübeck, Bereich 5.610.2 Stadtentwicklung
 - Deutsche Telekom Technik GmbH
 - Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, Abt. 2 Landwirtschaft
 - Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, Abt. 5 Naturschutz und Forst
 - Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein, Katasteramt Lübeck
 - Landesweite Nahverkehrsservicegesellschaft mbH
 - Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Abt. IV 6 Landesplanung
 - Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Abt. IV 5 Bauen und Wohnen
 - Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
 - Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Abt. VII 4 – Verkehr und Straßenbau

- Polizeidirektion Lübeck, SG 1.3
- Sanierungsträger der Hansestadt Lübeck
- Seniorenbeirat
- Stadtverkehr Lübeck GmbH
- Vodafone GmbH – Region Nord
- Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH
- Arbeitsgemeinschaft der nach § 29 BNatSchG beteiligten Naturschutzverbände
- Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz Lübeck und Umgebung
- Behindertenbeauftragte/Behindertenrat Lübeck
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Landesverband
- Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck
- Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein
- Naturschutzbund Deutschland e.V., Landesverband Schleswig-Holstein
- Stadtbeauftragter für Naturschutz/Beirat für Naturschutz
- Stadtschülersprecher – Beteiligung Kinder und Jugendliche § 47 f GO
- Kreisverwaltung Kreis Herzogtum-Lauenburg
- Gemeinde Bliestorf
- Gemeinde Klempau
- Gemeinde Krummesse

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 10: Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie (Schreiben vom 25.01.2022)		
<p><u>Hinweise zur Prospektion archäologischer Kulturdenkmale</u></p> <p>Gegen die Planung bestehen von Seiten des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, keine Bedenken.</p> <p>Es handelt sich hier allerdings um teilweise noch ungestörte Landschaftsteile, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte bekannt sind. Systematische archäologische Prospektionen haben hier bislang nicht stattgefunden, vereinzelt sind Fundstellen in der archäologischen Landesaufnahme dokumentiert. Besonders hinzuweisen ist auf ein bronzezeitliches Urnengräberfeld und steinzeitliche Einzelfunde im Bereich des überplanten Gebiets.</p> <p>Im Vorfeld einer Baumaßnahme im Landgebiet der Hansestadt Lübeck und nach erfolgter Stellungnahme der oberen und unteren Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, sind noch vor Beginn jedweder Baumaßnahmen o.g. Prospektionsarbeiten zur Auffindung archäologischer Kulturdenkmale durchzuführen. Diese sind auf der Grundlage des Gesetzes zum Schutz der Kulturdenkmale, Denkmalschutzgesetz - DSchG in der Fassung des Gesetzes vom 30. Dezember 2014; GVOBl. Schl.-H. Nr 1, 2015, S. 2-9, nach § 4 Nr. 1 und 3 (Öffentliche Planungen und Maßnahmen, Welterbe) zu fordern sowie nach § 14 (Kostspflicht bei Eingriffen) vom Verursacher zu tragen. Sie sind in ihrer Art sowie Durchführung mit dem Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie abzustimmen und nach § 12, Absatz 2, Nr. 4, 5 und 6 bei diesem zu beantragen. Zu allererst sind nichtinvasive Prospektionen zum Schutz des potentiellen archäologischen Kulturgutes anzuwenden.</p>	<p>Diese sind im Rahmen der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen. Hierzu erfolgt ein entsprechender Hinweis im Bebauungsplan.</p> <p>Auf Ebene der Bauleitplanung werden die Hinweise/ Anregungen zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Diese nichtinvasiven Prospektionen dienen der Lokalisierung wie Eingrenzung größerer, zusammenhängender archäologischer Kulturdenkmalbereiche. Sollte es seitens des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, als notwendig erachtet werden, muss anschließend eine invasive Prospektion an ausgewählten Fundorten durchgeführt werden, um die archäologischen Kulturdenkmale zu überprüfen. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen.</p> <p>Die im Vorfeld einer Baumaßnahme durchgeführten Prospektionen ersetzen nicht eine nach § 12 DSchG SH (Genehmigungspflichtige Maßnahmen) mögliche anfallende Ausgrabung. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen.</p> <p>Als Maßnahmen sind auch alle geforderten Ausgleichsmaßnahmen und notwendige Erschließungsmaßnahmen zu betrachten und zu berücksichtigen.</p> <p>Alle Funde und die zugehörige Dokumentation der Prospektionen sind gemäß § 15 DSchG SH der Oberen Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck zur wissenschaftlichen Bearbeitung auszuhändigen.</p>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung Abwägung	Ergebnis
Nr. 11: Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin (Schreiben vom 18.01.2022)		
<p><u>2.1 Hinweis zu den erforderlichen Abstimmungen mit der DB Station&Service AG</u></p> <p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEWG) berühren.</p> <p>Die von zur Änderung vorgesehenen Flächennutzungsplan (FNP) umfassten Flächen grenzen im Norden an einen Bereich der Eisenbahnstrecke 1120 Hamburg - Lübeck an, in dem das für die FNP-Änderung mit ursächliche Vorhaben „Neubau Haltepunkt Lübeck-Moisling“ umgesetzt werden soll. Die DB Station&Service AG, Bahnhofsmanagement (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 22.03.2021, Az. I.SP-N-IP1, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Neubau Haltepunkt Lübeck-Moisling“ beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Außenstelle Hamburg/Schwerin beantragt. Das Planrechtsverfahren für den Neubau des Haltepunkts ist noch nicht abgeschlossen, ein Planfeststellungsbeschluss steht noch aus. Das EBA hat die Hansestadt Lübeck in dem Verfahren gesamthaft beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Es wird auf die in diesem Zusammenhang dem Fachbereich Planen und Bauen der Hansestadt Lübeck digital sowie zur öffentlichen Auslegung in Papier übermittelten Planunterlagen verwiesen.</p> <p>Hinsichtlich der von der FNP-Änderung betroffenen Fläche ist festzustellen, dass auf dieser im Zuge des o.g. eisenbahnrechtlichen Verfahrens die Einrichtung einer Baustellenfläche für die</p>	<p>Die Erarbeitung der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte in Abstimmung mit dem für die Koordinierung der Maßnahmen der DB Station&Service AG und der Hansestadt Lübeck zuständigen Bereich.</p> <p>Die vorliegende Bauleitplanung dient der Schaffung der erforderlichen Infrastruktur südlich des geplanten Bahnhaltepunktes, so dass allein hieraus bereits eine enge inhaltliche Verknüpfung gegeben ist.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung Abwägung	Ergebnis
<p>Dauer des Baus des Haltepunkts beantragt worden ist. Abhängig vom Zeitpunkt der Umsetzung der mit der FNP-Änderung (nach Aufstellung eines B-Plans etc.) bezweckten Erstellung der Park and Ride-Fläche besteht Koordinierungsbedarf mit der Vorhabenträgerin für den Neubau des Haltepunkts, der DB Station&Service AG.</p> <p>Das EBA als Planfeststellungsbehörde beabsichtigt in dem Verfahren weiter, der Vorhabenträgerin Abstimmungen mit der Hansestadt Lübeck dahingehend aufzuerlegen, dass zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Haltepunkts die Bahnsteige - also auch der südliche, an den gegenständlichen FNP angrenzende Bahnsteig - zumindest provisorisch an das öffentliche Wegenetz angeschlossen sind. Dieser Anschluss müsste ebenfalls über die von der FNP-Änderung umfasste Fläche verlaufen. Auch insoweit besteht abhängig vom Zeitpunkt der Umsetzung des P+R-Vorhabens Koordinierungsbedarf mit der Vorhabenträgerin.</p> <p>Die Planfeststellungsbehörde weist noch auf folgende, im Anhörungsverfahren für den Neubau des Haltepunkts gewonnenen Erkenntnisse zu der von der FNP-Änderung betroffenen Fläche hin:</p>		
<p><u>2.2 Hinweis zur vorhandenen Erdgashochdruckleitung</u></p> <p>Innerhalb der Fläche sind Erdgashochdruckleitungen/ Kabel der von Gasunie Transport Services GmbH, Postfach 510449, 30634 Hannover vertretenen Unternehmen verlegt. Aus diesem Grund unterliegt bereits die bauzeitliche Nutzung der Fläche für das Vorhaben des Haltepunkts Einschränkungen aufgrund von Schutzanforderungen der Gasleitung. Die Planfeststellungsbehörde kann nur anheimstellen zu prüfen, ob sich aus diesem Sachverhalt Einschränkungen für den mit der FNP-Änderung beabsichtigten Nutzungszweck ergeben.</p>	<p>Die genannte Erdgashochdruckleitung wurde in der Planung berücksichtigt und wird als Leitungsrecht zugunsten des Versorgungsunternehmens eingetragen.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung Abwägung	Ergebnis
<p><u>2.3 Hinweis auf die erforderliche Beteiligung des Bereiches Archäologie und Denkmalpflege</u></p> <p>Die Hansestadt Lübeck, Obere und untere Denkmalschutzbehörde, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, hat in ihrer Stellungnahme vom 28.10.2021 zu dem o.g. eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren darauf hingewiesen, dass der Bereich südlich der Bahnstrecke, östlich des Oberbüssauer Weges, Flur 5/Flurstück 21/5 als archäologische Verdachtsflächen einzuordnen ist, und dortige Baumaßnahmen nach § 12 DSchG S-H genehmigungspflichtig sind.</p>	<p>Im Zuge der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte ebenfalls die Beteiligung des Bereiches Archäologie und Denkmalpflege. Deren Stellungnahme vom 25.01.2022 wurde entsprechend berücksichtigt.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 12: DB AG - DB Immobilien (Schreiben vom 27.01.2022)		
<p>Gegen die o.g. Bauleitplanung der Hansestadt Lübeck bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken.</p> <p>Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.</p> <p>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.</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.</p> <p>Eventuell erforderliche Schutzmaßnahmen gegen diese Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb sind gegebenenfalls im Bebauungsplan festzusetzen.</p> <p>Die Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu unserer Oberleitungsanlage. Wir weisen hiermit ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung hin und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen.</p> <p>Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten.</p> <p>Es ist sicherzustellen, dass planfestgestelltes bzw. im Eigentum der DB AG befindliches Gelände nicht überplant wird.</p>	<p>Die vorliegende Planung dient der Entwicklung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen im Bereich des Bahnhaltepunktes Lübeck-Moisling. Eine wohnbauliche/sensible Nutzung ist nicht geplant.</p> <p>Auf Ebene der Bauleitplanung werden die Hinweise/ Anregungen zur Kenntnis genommen.</p> <p>Diese sind im Rahmen der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen. Hierzu erfolgt ein entsprechender Hinweis im Bebauungsplan.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Bei den überplanten Flächen (Gemarkung Moising, Flur 5, Flurstück 44/1 tlw.) handelt es sich um gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen, die dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahnbundesamtes (EBA) unterliegen. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§ 23 Absatz 1 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Absatz 2 Satz 2 BEVVG i.V.m. § 18 AEG). Die kommunale Überplanung ist mit der Zweckbestimmung der Fläche, dem Betrieb der Bahn zu dienen, nicht vereinbar und daher bis zu einer Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken durch das EBA nicht zulässig (BVerwG, Urteil v. 16.12.1988, Az. 4 C 48.86).</p> <p>Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunter hängenden Haken verboten.</p> <p>Einer Ableitung von Abwasser, Oberflächenwasser auf oder über Bahngrund bzw. durch einen Bahndurchlass oder einer Zuleitung in einen Bahnseitengraben muss ausgeschlossen werden.</p> <p>Der Eintrag von Niederschlagswasser aus versiegelten Flächen in Grenzflächen zur Bahn darf zu keiner Vernässung der Bahnanlagen (Untergrund) führen.</p> <p>Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen.</p> <p>Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen,</p>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.</p> <p>Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Abstand und Art von Bepflanzungen müssen so gewählt werden, dass diese z.B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.</p> <p>Wir bitten deshalb, entsprechende Neuanpflanzungen in unmittelbarer Bahnnähe von vornherein auszuschließen.</p> <p>Das Projekt G.011304138 Neubau Verkehrsstation (VST) Lübeck-Moisling der DB Station&Service AG ist bereits im Vorfeld mit in die Planung der Hansestadt Lübeck einbezogen worden. Die Planung der VST diene dazu der Hansestadt als Planungsgrundlage und ist daher in großen Teilen bekannt.</p> <p>Folgender Hinweis ist dennoch zu prüfen:</p> <p>Die DB bezieht Ihre Planungen auf den jetzigen Bestand, heißt auch Errichtung von geneigten Gehwegen, da die Bahnsteige höhengleich erreichbar sein sollen. Bei der Realisierung des Umfeldes durch die Hansestadt Lübeck sind diese Zuwegungen in der Umfeldplanung nicht erkennbar.</p> <p>Daher wird es für sinnvoll erachtet die Schnittstelle Stadt und DB detaillierter dazustellen.</p>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss. Ggf. sind im Baubereich vor Baubeginn entsprechende Suchschlitze von Hand auszuführen.</p> <p>Die Grenzabstände sind gemäß Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) einzuhalten.</p> <p>Wir bitten um Zusendung des Abwägungsbeschlusses und der Satzung.</p>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 13: Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 28.01.2022)		
<p>4.1 <u>Hinweis zur Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages zur Niederschlagswasserbeseitigung</u></p> <p>Die Entsorgungsbetriebe haben keine Bedenken hinsichtlich der gesicherten Erschließung des Gebietes.</p> <p>In dem Gebiet betreiben die Entsorgungsbetriebe Lübeck keine Entwässerungsanlagen. Die Vorflut für Regenwasser für das Gebiet scheint durch den Bau der A20 unterbrochen worden zu sein. Der natürliche Gewässerverlauf ist unterbrochen. Dadurch kommt es bereits jetzt zu Vernässungen auf den angrenzenden Ackerflächen. Die vernässte Niederung/ Gewässerbiotop südlich des Plangebietes hat sich in den vergangenen Jahren immer weiter ausgedehnt (Vergleich aus Luftbildern). Eine Begrenzung des Abflusses aus dem Gebiet auf den landwirtschaftlichen Abfluss wäre daher sinnvoll.</p> <p>Im weiteren Verlauf des ehemaligen Gewässers / Abfluss aus der vernässten Senke sollte geprüft werden, ob sich hieraus Auswirkungen auf die Standsicherheit des Dammes der Autobahn A-20 ergeben.</p>	<p>Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte die Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages. Dieser stellt die derzeitige und künftige Entwässerung des Plangebietes unter Berücksichtigung der vorliegenden Bodenverhältnisse dar. Die Ergebnisse sind mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>4.2 <u>Hinweise zur Planzeichnung</u></p> <p>Zur Planzeichnung: Keine Anmerkungen.</p>	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>
<p>4.3 <u>Hinweis zur Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages zur Niederschlagswasserbeseitigung und zur Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde</u></p> <p>In dem B-Plan wird es keine öffentliche Entwässerung der Entsorgungsbetriebe für Regenwasser geben, sondern nur Entwässerungsanlagen für die Straßenentwässerung. Die Flächen für</p>	<p>Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte die Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages. Dieser stellt die derzeitige und künftige Entwässerung des</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>die Versickerung sind dann vom Bereich Stadtgrün und Verkehr zu unterhalten, ebenso die Kanäle.</p> <p>Es ist aus den oben genannten Gründen der landwirtschaftliche Abfluss aus dem Gebiet festzusetzen. Die Ableitung des Regenwassers aus dem Gebiet ist mit der uWB abzustimmen.</p>	<p>Plangebietes unter Berücksichtigung der vorliegenden Bodenverhältnisse dar. Die Ergebnisse sind mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.</p>	
<p>4.4 <u>Hinweis zur Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages zur Niederschlagswasserbeseitigung</u></p> <p>Die Belange der Regenwasserbeseitigung sind umfänglich dargestellt und erläutert. Es sind weitere Gutachten (Versickerung) und ein wasserwirtschaftlicher Begleitplan zu erstellen, die der Vernässung in dem Bereich und der nicht vorhandenen Vorflut Rechnung tragen.</p>	<p>Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte die Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages. Dieser stellt die derzeitige und künftige Entwässerung des Plangebietes unter Berücksichtigung der vorliegenden Bodenverhältnisse dar. Die Ergebnisse wurden mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.</p>	<p>berücksichtigen</p>

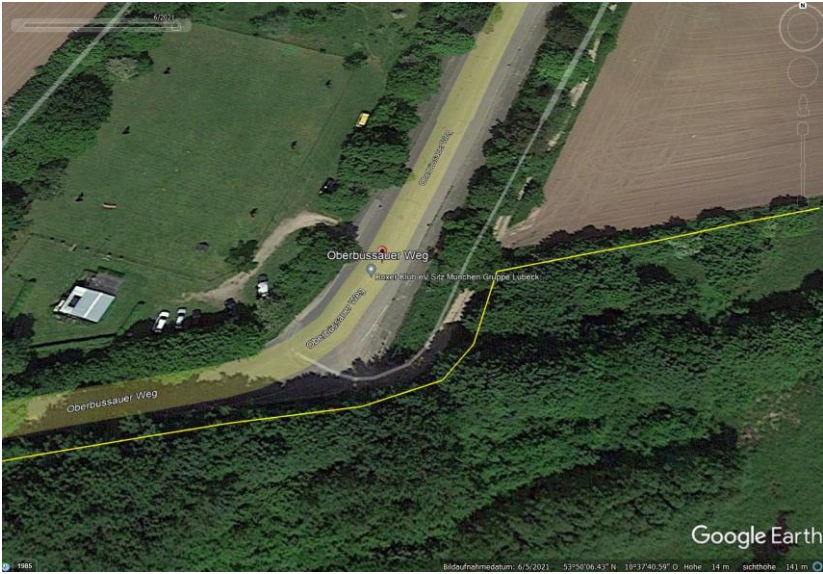
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 14: Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 12.01.2022)		
<p><u>Hinweis zur Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages zur Niederschlagswasserbeseitigung</u></p> <p>Die Entsorgungsbetriebe Lübeck weisen darauf hin, dass die Ableitung des Niederschlagswassers aus der vorhandenen Straßenfläche und der im geplanten B-Plangebiet nicht gewährleistet ist, weil durch den Bau der A 20 ein Gewässer unterbrochen wurde und eine zunehmende Vernässung bis in das Plangebiet erfolgt.</p> <p>Anlagen der öffentlichen Entwässerung sind in dem Planbereich nicht vorhanden. Nur Straßenentwässerungsanlagen.</p> <p>Die Wasserbehörde müsste dazu eine maßgebliche Aussage machen.</p> <p>Sollte eine Vernässung beabsichtigt sein, müsste der geplante Umfang und die Auswirkungen durch ein hydrogeologisches Gutachten dargestellt und grundstücksrechtlich oder Ausweisung im B-Plan gesichert werden.</p> <p>Dabei dürfen die Böschung der A20 und der Bahneinschnitt mit geplantem Bahnsteig nicht in ihrer Standfestigkeit gefährdet werden. Nach Bodenkarte befindet sich die Autobahn in Grundwasserabstromrichtung.</p>	<p>Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte die Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages. Dieser stellt die derzeitige und künftige Entwässerung des Plangebietes unter Berücksichtigung der vorliegenden Bodenverhältnisse dar. Die Ergebnisse sind mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 15: Hansestadt Lübeck, Bereich 3.370 Feuerwehr (Schreiben vom 13.01.2022)		
<p>Die Feuerwehr Lübeck nimmt wie folgt Stellung: Für den geplanten Bahnhaltepunkt „Moisling Süd“ sollen gemäß den vorliegenden Planunterlagen die Voraussetzungen zur Erschließung des Bahnhaltepunktes mit einer Fläche für Bushaltestellen und einem ca. 100 Plätze umfassenden P&R-Parkplatz geschaffen werden.</p> <p>Für die Ermöglichung eines Feuerwehreinsatzes im Bereich des geplanten Bahnhaltepunktes und der geplanten Stellplatzanlage für Busse und Pkw sind folgende Voraussetzungen erforderlich:</p> <p><u>6.1 Hinweise zur den Belangen der Feuerweherschließung</u></p> <p>Die Erreichbarkeit des Bahnhaltepunktes und der geplanten Stellplatzanlage (P&R) muss für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr über die öffentliche Erschließungsstraße, hier der Oberbüssauer Weg, gesichert sein. Die Erreichbarkeit gilt als gesichert, wenn die geplanten Verkehrsflächen gemäß der Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr: 2009-1 O lfd. Nr. A2.2.1.1 und Anlage A2.2.1.1 /1 der Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen für das Land Schl.-H. (VVTBSH), Ausgabe April 2021, geplant, bemessen und ausgeführt werden.</p>	<p>Die Erreichbarkeit ist durch die allgemeine Erschließung der geplanten Stellplatzanlage gesichert.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p><u>6.2 Hinweise zur erforderlichen Löschwassermenge, der Lage und Ausstattung der Löschwasserversorgung</u></p> <p>Für die Sicherstellung der Durchführung von wirksamen Löscharbeiten der Feuerwehr ist eine gesicherte Löschwasserversorgung erforderlich. Diese ist vorzugsweise aus einem Hydranten aus der öffentlichen Trinkwasserversorgung mit einem Mindestlöschwasserbedarf von 48 m³/h über einen Zeitraum von 2 Stun-</p>	<p>Die Anregungen, Inhalte und Bedenken der Stellungnahme beziehen sich auf die spätere Ausbauplanung. Ergänzend erfolgt hierzu erfolgt ein Hinweis im Bebauungsplan.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>den sicherzustellen. Die Hydranten sind im Rahmen der weiteren Planung so anzuordnen, dass eine Löschwassersentnahme 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 (Grundschutz) dienen, dürfen 150 m nicht übersteigen. Größere Abstände von Hydranten bedürfen der Kompensation durch andere geeignete Löschwassersentnahmestellen.</p> <p>Die Löschwasserversorgung für den ersten Löschangriff zur Brandbekämpfung und zur Rettung von Personen muss in einer Entfernung von 75 m Lauflinie von der öffentlichen Verkehrsfläche 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 2 Entnahmestellen sicherzustellen.</p> <p>Die Lage der Hydranten ist durch Hinweisschilder gemäß DIN 4066 deutlich zu kennzeichnen.</p>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 16: Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume SH; Untere Forstbehörde (Schreiben vom 25.01.2022)		
<p>7.1 <u>Hinweise zur fehlenden Betroffenheit der Forstbehörde der Änderung des Flächennutzungsplanes</u></p> <p>Hinsichtlich der Aufstellung des Vorentwurfes zum Bebauungsplan 21.08.00 in Verbindung mit der 141. Änderung des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Lübeck wird seitens der unteren Forstbehörde wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Ziel der vorliegenden Bauleitplanung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Erschließungsanlagen für den Bahnhof Moising mit einem Park & Ride Bereich sowie einer fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg – Lübeck.</p> <p>Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches werden derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Die Straße „Oberbüssauer Weg“ wird beidseitig von schmalen, langgestreckten, gehölzbestockten Grünflächen/ Böschungen gesäumt. Diese sind planerisch als öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Verkehrsrgrün“ festgesetzt.</p>	<p>Die Zusammenfassung der Planungsziele wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>
<p>Der aktuell gültige Flächennutzungsplan stellt das betreffende Areal überwiegend als „Fläche für Landwirtschaft“ dar. Der südlich unmittelbar an die Bahnlinie angrenzende Flächenbereich (=nördliche Teilbereich des Bebauungsplangebietes) soll künf-</p>	<p>Die Zustimmung zur 141. Änderung des Flächennutzungsplanes wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>tig als Fläche „sonstiger überörtlicher und örtlicher Hauptverkehrsstraßen“ mit der Zweckbestimmung Park und Ride-Anlage ausgewiesen werden.</p> <p>Diesbezüglich bestehen forstbehördlicherseits keine Bedenken. Waldflächen, gemäß § 2 LWaldG, sind von der 141. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht betroffen.</p>		
<p>7.2 <u>Hinweise zum Umgang mit dem Waldbestand auf Ebene der Bebauungsplanung</u></p> <p>Unmittelbar südlich an den Plangeltungsbereich des Bebauungsplanes 21.08.00 bzw. an den Oberbüssauer Weg angrenzend, befindet sich Wald gemäß § 2 Landeswaldgesetz.</p> <p>Als Wald im Sinne des Gesetzes gilt jede mit Waldgehölzen bestockte Grundfläche.</p> <p>Waldgehölze im Sinne des Gesetzes sind alle Waldbaum- und Waldstraucharten ohne Rücksicht auf Alter, Zustand, Verteilung und/oder Art ihrer Entstehung (§ 2 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 2 Abs. 3 Satz 1 und Satz 2 LWaldG).</p> <p>Zur groben Orientierung erhalten Sie nachstehend eine Skizze zum Verlauf der Waldgrenze (gelbe Markierung).</p>	<p>Die fachliche Auseinandersetzung mit dem Wald wurde in der Begründung und dem Umweltbericht des Bebauungsplanes und der Flächennutzungsplanänderung ergänzt.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
 <p data-bbox="183 847 1003 911">Diese Waldfläche ist in der textlichen Begründung bislang noch nicht beschrieben bzw. thematisiert worden.</p>		
<p data-bbox="183 943 622 975">7.3 <u>Hinweise zum Waldabstand</u></p> <p data-bbox="183 986 1003 1190">Gemäß § 24 Abs. 2 LWaldG weise ich ergänzend darauf hin, dass der 30 m Waldabstand in den Bebauungsplan oder die Satzung nachrichtlich, gemäß § 24 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 des BauGB, aufzunehmen ist. Der 30 m Waldabstand ist in der Planzeichnung zu berücksichtigen und als nachrichtliche Übernahme zu erfassen.</p>	<p data-bbox="1025 986 1816 1054">Der Waldabstand wurde in der Planzeichnung des Bebauungsplanes nachrichtlich übernommen.</p>	<p data-bbox="1839 986 2051 1018">berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>7.4 <u>Hinweise zum Umgang mit dem Waldbestand auf Ebene der Bebauungsplanung</u></p> <p>Nach dem aktuellen Sach- und Kenntnisstand werden Waldflächen, gemäß § 2 Waldgesetz für das Land Schleswig-Holstein (LWaldG) in der Bekanntmachung vom 05.12.2004 in der derzeit aktuellen Fassung, von der Bauleitplanung berührt bzw. insbesondere durch die bauplanerische Umsetzung des Kreisverkehrs anteilig überplant.</p> <p>Gegen den Eingriff in die existierende Waldfläche zur Realisierung des geplanten Kreisverkehrs bestehen aus hiesiger Sicht erhebliche Bedenken.</p> <p>Eine forstbehördliche Prüfung dieses Sachverhaltes bzw. eine Aussage zur Genehmigungsfähigkeit der dafür erforderlichen Waldumwandlung kann forstbehördlicherseits erst nach Vorlage weiterführender, konkretisierender Unterlagen bzw. Informationen getätigt werden.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen kann dem vorgelegten Planentwurf zum Bebauungsplan Nr. 21.08.00 forstbehördlicherseits gegenwärtig nicht zugestimmt werden.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.</p>	<p>Aufgrund der Topografie des Plangebietes und der bestehenden Höhenlage der Straßenflächen des Oberbüssauer Weges - hier insbesondere die Höhenlage der Brücke - ist für den Bau des Kreisverkehrs ein Eingriff in die Waldflächen unvermeidbar. Die Planung wurde im Detail konkretisiert, so dass eine geringfügige Verbesserung zum Schutz des Waldes erfolgt. Dennoch ist weiterhin ein Eingriff in den Wald nach derzeitigem Planungsstand erforderlich.</p> <p>Dieser Eingriff ist entsprechend auszugleichen. Bei einer Biotopfläche von 550 m² ergibt sich demnach ein Ausgleichserfordernis von 1.100 m².</p> <p>Der Ausgleich wird auf dem Flurstück 1/1, Flur 6, Gemarkung Niendorf-Moorgarten „Neue Koppel“ realisiert. Dort wurde eine Wiederaufforstung vorgenommen.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 17: Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung; Kampfmittelräumdienst SH (Schreiben vom 12.01.2022)		
<p><u>Hinweise zum Umgang mit potenziellen Kampfmitteln</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.</p> <p>Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt, Dezernat 33, Sachgebiet 331, Mühlenweg 166, 24116 Kiel 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>Auf Ebene der Bauleitplanung werden die genannten Hinweise zur Kenntnis genommen.</p> <p>Diese Hinweise sind erst im Rahmen der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen. Hierzu erfolgen entsprechende Hinweise im Bebauungsplan, auch dass die Untersuchungen rechtzeitig zu beantragen sind.</p> <p>.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 18: Hansestadt Lübeck, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; Grundstücksmanagement West (Schreiben vom 28.01.2022)		
<p>9.1 <u>Anregung zur geplanten Anzahl der Stellplätze</u></p> <p>Bei den in Anspruch zu nehmenden Flächen südlich der Bahnlinie handelt es sich um Ackerflächen des Bereiches Wirtschaft und Liegenschaften, welche derzeit noch verpachtet sind. Da landwirtschaftliche Flächen im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck immer knapper werden, bittet der Bereich Wirtschaft und Liegenschaften dringend darum, das Projekt Bahnhofpunkt Moisling möglichst platzsparend zu planen, so dass möglichst wenig Pachtflächen verloren gehen. Vor diesem Hintergrund erscheint mir die Planung von 100 PKW-Parkplätzen sehr großzügig. Ist tatsächlich davon auszugehen, dass eine solch große Anzahl für diesen Bahnhofpunkt benötigt wird? Wenn dies nicht der Fall sein sollte, würde eine Stellplatzreduzierung zu Gunsten des Erhalts von landwirtschaftlichen Flächen durch den Bereich Wirtschaft und Liegenschaften sehr begrüßt werden.</p>	<p>Für die geplanten Funktionen des Bahnhofpunktes ist die Anlage einer ausreichenden Anzahl von Parkplätzen als Park+Ride Platz erforderlich. Im Rahmen der politischen Beratungen wurde die Anzahl der Stellplätze konkretisiert.</p> <p>Der Bebauungsplan enthält zudem eine Reservefläche für die Errichtung ggf. weiterer erforderlicher Parkplätze. Die Entwicklung der Park+Ride Anlage soll in Bauabschnitten erfolgen, deren Größe sich aus den tatsächlich erforderlichen Bedarfen werden soll. Dennoch wird die gesamte mögliche Fläche der Park+Ride Anlage bereits heute planungsrechtlich als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Diese Ausweisung erfolgt, damit die später ggf. erforderliche Realisierung der Gesamtmaßnahme bereits heute planungsrechtlich gesichert ist. Ergänzend wird im südlichen Bereich eine Maßnahmenfläche zum Ausgleich des Eingriffes innerhalb des Plangebietes festgesetzt.</p>	nicht berücksichtigen
<p>9.2 <u>Hinweis zu den vorhandenen Pachtverhältnissen</u></p> <p>Sobald mir alle notwendigen Informationen über die Inanspruchnahme der Flächen vorliegen, werde ich diese aus dem Pachtvertrag herauslösen. Ich möchte in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass eine Kündigung spätestens bis zum 30.03. eines Jahres zum 30.09. des Jahres ausgesprochen werden muss. Außerhalb dieses Zeitraumes ist keine Kündigung möglich.</p>	<p>Im Rahmen der förmlichen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte eine weitergehende Beteiligung des Bereiches.</p> <p>Ergänzend erfolgen durch die Koordinierungsstelle der Gesamtmaßnahme zur Entwicklung des Bahnhofes Abstimmungen mit dem Bereich.</p>	zur Kenntnis nehmen
<p>9.3 <u>Hinweis zu den erforderlichen Abstimmungen</u></p> <p>Sofern auch im Bereich nördlich der Bahnlinien Flächen dauerhaft in Anspruch genommen werden sollen, werden auch hierzu die notwendigen Informationen benötigt (Flächenumgriffe und</p>	<p>Die Flächen nördlich der Bahntrasse sind Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Neue Mitte Moisling, welche durch den Bebauungsplan 21.01.00 - Oberbüssauer Weg/ Neue Mitte</p>	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Zeitplan). Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass Flächenankäufe regelmäßig einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen. Dies sollte bei der Planung berücksichtigt werden.	Moisling - überplant wird. Die Abstimmung erfolgt hierzu im Rahmen des genannten Bauleitplanverfahrens.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 19: Hansestadt Lübeck, Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 28.01.2022)		
<p>Im Zuge der Bereichsbeteiligung zum o.g. Bebauungsplan nimmt der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr wie folgt Stellung:</p> <p>10.1 <u>Hinweise zu den geplanten Kiss+Ride Flächen</u></p> <p>Der Planzeichnung ist der Bereich für Kiss-and-Ride nicht zu entnehmen. In der Begründung wird diesbezüglich die Südseite des Bahnsteigs erwähnt.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet hier um entsprechende Konkretisierung und um Berücksichtigung, dass aufgrund der Lage der Treppe des Bahnsteigs in Richtung Hamburg davon auszugehen ist, dass vermutlich mehrfach nördlich des Gleises gehalten wird.</i></p>	<p>Zunächst sei festgestellt, dass die der Bauleitplanung zugrundeliegende Planung durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erfolgt, so dass dieser Bereich die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin vertritt.</p> <p>Die geplante Kiss+Ride Zone ist planungsrechtlich Bestandteil der festgesetzten Straßenverkehrsfläche. Eine gesonderte Festsetzung ist nicht erforderlich. Zur Klarstellung wird die Zulässigkeit im Bebauungsplan klargelegt.</p> <p>Die konkrete Verortung erfolgt im Rahmen der späteren Ausbauplanung. Der stellungnehmende Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr vertritt die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin. Somit obliegt diese Verortung im Bereich Stadtgrün und Verkehr.</p>	<p>nicht berücksichtigen</p>
<p>10.2 <u>Radverkehrsflächen</u></p> <p>Es ist davon auszugehen, dass der Schwerpunkt der verkehrlichen Anbindung auch beim Radverkehr liegen soll.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist vorsorglich darauf hin, die für den Radverkehr erforderlichen Flächen bei der Planung zwingend zu berücksichtigen. So sind z.B. vorgeschriebene Sicherheitsräume zwischen dem Radweg unmittelbar neben Längsparkplätzen einzuplanen.</i></p>	<p>Der Hinweis betrifft die spätere Ausführungsplanung. Der stellungnehmende Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr vertritt die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin, so dass eine bereichsinterne Abstimmung sinnvoll und möglich erscheint.</p> <p>Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung hat der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeiten lassen. Es ist daher nichtnachvollziehbar, warum der Bereich nicht bereits in ihrer eigenen Planung die genannten Anforderungen berücksichtigt hat.</p> <p>Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche und deren Breite erfolgte auf Grundlage der durch den Bereich 5.660 erarbeiteten maßstabsgerechten Planung.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Auf Ebene der Bauleitplanung kann der Hinweis nur zur Kenntnis genommen werden.	
<p>10.3 <u>Hinweise zu den geplanten Nutzungen nördlich der Bahntrasse aus dem Bebauungsplan 21.01.00</u></p> <p>Der Begründung ist zu entnehmen, dass eine Nutzungsmischung angedacht ist.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist vorsorglich darauf hin, dass diese Nutzungsmischung –Bahnhaltelpunkt / Nahversorgung- möglicherweise zu Konflikten führen kann, da das Nahversorgungszentrum auch für weiter entfernt liegende Teile von Moisling oder Niendorf interessant sein könnte, was wiederum zu einer verstärkten Nutzung des Pkw zur Erledigung der Einkäufe führt. Diese etwaigen verkehrlichen Auswirkungen sind bisher weder thematisiert noch von hier aus einschätzbar.</i></p>	<p>Die Ausführungen in der Begründung beziehen sich auf den nördlich der Bahntrasse angrenzenden Bereich rund um den neu zu schaffenden „Moislinger Markt“ im Zusammenhang mit der Entwicklung der „Neuen Mitte Moisling“. Diese Erläuterung wurde zum Verständnis des Gesamtzusammenhanges innerhalb des Stadtteiles Moisling aus- und aufgeführt. Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen der Entwicklung nördlich der Bahntrasse erfolgt auf der Grundlage des Rahmenplanes „Neue Mitte Moisling“ die Aufstellung des Bebauungsplanes 21.01.00 - Oberbüssauer Weg/ Neue Mitte Moisling -. Dieser beinhaltet auch die erforderliche Infrastruktur für den Bahnhaltelpunkt nördlich der Bahn.</p>	klarstellen
<p>10.4 <u>Hinweise zur Ausgestaltung des Kreisverkehrs</u></p> <p>Der dargestellte Kreisverkehr am südlichen Ende des BP-Gebietes ist hinsichtlich der Lage sicherlich sinnvoll, um das Wenden von Bussen und Pkw zu ermöglichen.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet zu berücksichtigen, dass hier auch landwirtschaftlicher Verkehr in Richtung der Felder auftreten wird. Daher sollte der Mittelkreis ggf. überfahrbar geplant werden oder zumindest über eine breitere Fahrbahn verfügen, die einen gepflasterten Streifen um den Innenkreis herum aufweist. Eine entsprechende planerische Berücksichtigung sollte auch für die Verkehrsinseln vorgenommen werden.</i></p>	<p>Der Hinweis betrifft die spätere Ausführungsplanung. Der stellungnehmende Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr vertritt die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin, so dass eine bereichsinterne Abstimmung sinnvoll und möglich erscheint.</p> <p>Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeitet. Es ist daher nicht ersichtlich, warum der Bereich nicht bereits in ihrer eigenen Planung die genannten Anforderungen berücksichtigt hat.</p> <p>Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche und deren Breite erfolgte auf Grundlage der durch den Bereich 5.660 erarbeiteten Planung.</p>	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	<p>Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise zur konkreten Ausbauplanung sind im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen.</p>	
<p>10.5 <u>Hinweise zur Anzahl der E-Ladesäulen</u></p> <p>Die Herleitung der Anzahl der E-Mobil-Ladeplätze wird nicht erläutert und erscheint aus hiesiger Sicht recht hoch.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt, die Herleitung der Anzahl entsprechend zu begründen (gibt es ggf. Aussagen von Stromanbietern?)</i></p>	<p>Der Hinweis betrifft die spätere Ausführungsplanung. Der stellungnehmende Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr vertritt die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin, so dass eine bereichsinterne Abstimmung sinnvoll und möglich erscheint.</p> <p>Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeitet. Es ist daher nicht ersichtlich, warum der Bereich nicht bereits in ihrer eigenen Planung die genannten Anforderungen berücksichtigt hat.</p> <p>Der Bebauungsplan selbst setzt keine E-Ladestationen fest. Die Anzahl wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr selbst definiert.</p> <p>Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>
<p>10.6 <u>Hinweise zur Anordnung der Stellplätze</u></p> <p>Die Planzeichnung stellt die Ausrichtung der Schrägparkplätze so dar, dass diese Reihen bei der Parkplatzsuche nicht nacheinander angefahren werden können, sondern nur in großen Schleifen (siehe Anhang) anfahrbar sind, es sei denn, man parkt rückwärts ein.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, das Parkkonzept zu überdenken / zu verbessern. Eine Anordnung der Parkplätze in Senkrechtaufstellung böte mehr Flexibilität, auch wenn dabei ein höherer Platzbedarf entsteht. Wichtig</i></p>	<p>Der Hinweis betrifft die spätere Ausführungsplanung. Der stellungnehmende Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr vertritt die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin und der Hinweis auf die Notwendigkeit einer bereichsinternen Abstimmung erfolgte. Da dies keinen Niederschlag in der weiteren Planung fand, wird davon ausgegangen, dass es Gründe in der internen Entwurfsplanung gibt, um diesem Hinweis nicht nachzukommen. Von Seiten der Bauleitplanung erfolgte der</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p><i>ist es, etwaige Rangiervorgänge weitestgehend zu reduzieren.</i></p>	<p>ausdrückliche Verweis auf die erforderliche und möglich erscheinende bereichsinterne Abstimmung.</p> <p>Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung hat der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeiten lassen. Es ist daher nicht ersichtlich, warum in der eigens beauftragten und abgestimmten Planung die genannten Anforderungen nicht berücksichtigen konnte.</p> <p>Der Bebauungsplan setzt die geplanten Parkflächen als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Park+Ride“ fest. Die Anordnung der einzelnen Parkstände wird hingegen nicht geregelt. Die zur Verdeutlichung der Planung hinterlegte Entwurfsplanung der Parkstände erfolgt lediglich nachrichtlich und nicht als Festsetzung um später noch eine ausreichende Flexibilität im Rahmen der Ausbauplanung zu ermöglichen. Die Entwurfsplanung wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr selbst definiert.</p> <p>Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.</p>	
<p>10.7 <u>Hinweise zur Bemaßung von Stellplätzen</u></p> <p>Der Planzeichnung sind keine Vermaßungen der Querschnitte, Parkplätze zu entnehmen.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet hier Ergänzung, damit eine entsprechende Beurteilung möglich ist.</i></p>	<p>Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeitet. Es ist daher nicht ersichtlich, warum der Bereich nicht bereits in ihrer eigenen Planung die genannten Anforderungen berücksichtigt hat.</p> <p>Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche und deren Breite erfolgte auf Grundlage der vom Bereich 5.660 beauftragten und abgestimmten Verkehrsplanung, die als Grundlage für den zu erarbeitenden Bebauungsplan von diesem weitergeleitet wurde.</p>	<p>nicht berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	<p>Aufgrund der sehr unterschiedlichen Straßenbreiten ist die Darstellung von Querschnitten nicht zielführend und üblich. Die Planzeichnung des Bebauungsplanes wurde im Maßstab 1: 1000 erstellt und bildet die zugrundeliegende Entwurfsplanung des Bereiches 5.660 ab, so dass es möglich ist die Breiten herauszumessen. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit hinter den ausgewiesenen Verkehrsflächen im Ausbau zurückzubleiben.</p>	
<p>10.8 <u>Hinweise zur späteren Ausbauplanung der Querungshilfen</u></p> <p>Die Lage der Querungshilfe relativ dicht hinter den Bushaltestellen wird als ungünstig angesehen, weil davon auszugehen ist, dass Busse hier längere Warte-/Standzeiten haben werden.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet darum, diesen Punkt bei der jetzigen Planung hinsichtlich der Einsehbarkeit als Fußgänger (ggf. Darstellung von Sichtdreiecken) zu berücksichtigen.</i></p>	<p>Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeitet. Es ist daher nicht ersichtlich, warum der Bereich nicht bereits in ihrer eigenen Planung die genannten Anforderungen berücksichtigt hat.</p> <p>Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeitet. Es ist daher nicht ersichtlich, warum der Bereich nicht bereits in ihrer eigenen Planung die genannten Anforderungen berücksichtigt hat.</p> <p>Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche und deren Breite erfolgte auf Grundlage der durch den Bereich 5.660 erarbeiteten Planung.</p> <p>Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>
<p>10.9 <u>Rückfrage zur Erforderlichkeit der Busüberliegeplätze</u></p> <p>Der Begründung ist nicht zu entnehmen, weshalb westlich des Oberbüssauer Wegs, südlich der Bahngleise eine großflächige Busfahrgasse hergestellt wird.</p>	<p>Die genannte Aufweitung ist eine Forderung des Bereiches 5.660 Stadtgrün und Verkehr sowie des Stadtverkehr Lübeck GmbH und soll als Überliegerplatz für bis zu fünf Busse die-</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert Erläuterungen zur Notwendigkeit und zur angedachten Funktion dieser Fläche. Ansonsten kann davon ausgegangen werden, dass eine Fahrbahnrandhaltestelle ggf. ausreicht.</i></p>	<p>nen. Diese Forderung wurde als unumstößlich an den planenden und zuständigen Bereich Stadtgrün und Verkehr getragen.</p> <p>Zur Einplanung von Zeitpuffern für den Ausgleich von Verspätungen beziehungsweise Streuungen der Fahrzeiten im Straßenverkehr, zum Abwarten fahrplanbedingter Wendezeiten (zum Beispiel aufgrund von Anschlussverbindungen), zur Vermeidung kosten- und -emissionssteigernder Ein-, Ausrück- oder Ablösefahrten und zur Gewährung gesetzlicher Ruhepausen, tarifvertraglich festgelegten Zeiten für Pausen sowie für die Fahrtvorbereitung und -nachbereitung ist es erforderlich, Busse außerhalb des unmittelbaren Haltestellenbereiches abstellen zu können. Hierzu erfolgt die Einrichtung von sogenannten Überliegerplätzen, die sich in der Regel an den Anfangs- und Endpunkten der Linien beziehungsweise auch überall dort, wo Teil- und Zwischenbetriebe der Linien beginnen beziehungsweise enden, befinden.</p> <p>Die Begründung wird um eine entsprechende Erläuterung ergänzt.</p>	
<p>10.10 <u>Hinweise zur Änderung des Geltungsbereiches nach Aufstellungsbeschluss</u></p> <p>In „Teil A - Planzeichnung“ ist der Umgriff anders als im Aufstellungsbeschluss: Die nord-westliche Ecke ist ausgeweitet worden. In der Begründung ist keine Erklärung dazu zu finden, z. B. weder unter Punkt 1.1 „Lage und Abgrenzung des Plangebietes“ noch unter Punkt 10.1 „Verfahrensübersicht“.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Ergänzung einer Erklärung.</i></p>	<p>Der Geltungsbereich eines Bauleitplanes kann sich im Rahmen des Verfahrensverlaufes ändern. Eine Begründung ist hierfür nicht erforderlich.</p> <p>Gleichwohl wird die Begründung um eine kurze Beschreibung ergänzt.</p>	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>10.11 <u>Hinweise zur Festsetzung von Maßnahmenflächen</u></p> <p>In „Teil A – Planzeichnung“ und der Zeichenerklärung sind die „Grünflächen“ beiderseits des Oberbüssauer Weges und innerhalb des Kreisverkehrs nach „§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB“ als „öffentliche Grünfläche“ mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ festgesetzt. Laut Begründung unter 5.4.1 „Grünflächen“ (S. 18) „setzt“ „der Bebauungsplan“ „die straßenbegleitenden Grünflächen als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ fest.“ Laut Begründung unter 5.4.2 wird die Maßnahme für die betreffenden Flächen wie folgt begründet: „Zur Sicherung der landschaftlichen Einbindung der Straße und der Straßenböschung [...] die künftigen Böschungsflächen [...]“ Im § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB steht: „die öffentlichen und privaten Grünflächen, wie Parkanlagen, Naturerfahrungsräume, Dauerkleingärten, Sport-, Spiel-, Zelt- und Badeplätze, Friedhöfe“. In der Anlage zur Planzeichenverordnung unter Punkt 9. gibt es zu § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB für „Grünflächen“ die Zweckbestimmungen: „Parkanlage, Dauerkleingärten, Sport-, Spiel-, Zelt- und Badeplatz/ Freibad, Friedhof“. Unter § 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB steht: „die Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern, soweit sie zur Herstellung des Straßenkörpers erforderlich sind.“ In der Anlage zur Planzeichenverordnung unter Punkt 15.9. gibt es zu § 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB zur Darstellung von Aufschüttungen gestrichelte Böschungslinien.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert für diese Flächen die Änderung der Planzeichnung, der Zeichenerklärung und der Begründung hin zu § 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB statt Nr. 15, d. h. mit einer gestrichelten Böschungslinie und ohne die Flächensignatur für „Grünflächen“. Das Planzeichen für die „Umgrenzung von Flächen zur Anpflanzung [...]“ bleibt von der Änderung unberührt. Die Aufschüttungen bzw. Böschungsbildung sind eindeutig zur Herstellung und dauerhaften Sicherung des Straßenkörpers notwendig.</i></p>	<p>Das Baugesetzbuch ermöglicht die Festsetzung einer Straßenböschung als Grünfläche. Die Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ unterstreicht die geplante spätere Nutzung der Fläche. Gleichwohl soll durch diese Festsetzung die Begrünung der Fläche gesichert werden. Die Aufzählung im § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB ist hierbei nicht abschließend und lässt weitere Konkretisierungen der Zweckbestimmungen zu. Dies wird durch die beispielhafte Aufzählung in dem Paragraphen zum Ausdruck gebracht.</p> <p>Die genannten „Böschungslinien“ sind bereits in der Planzeichnung enthalten. Zur Klarstellung wird das Planzeichen nochmals deutlicher herausgehoben.</p>	<p>teilweise berücksichtigt</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p><i>Deren Begründung durch Gehölze sichert die Böschungen gegen Erosion.</i></p>		
<p>10.12 <u>Hinweise zum Umgang mit dem anfallenden Niederschlagswasser und Auswahl von Straßenbaumarten</u></p> <p>Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtliche Festsetzungen“ Punkt 2.1 wird für die „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“, der Umgang mit dem „anfallenden Niederschlagswasser“ beschrieben. In der Begründung unter 5.3.4 „Regenwasserbehandlung“ steht: „Das aktuelle Konzept sieht zunächst die Anlage einer straßenbegleitenden Versickerungsmulde vor“.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert eine klimaangepasste Planung für die Zufahrtsstraße und die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ unter Berücksichtigung eines Konzeptes zur dezentralen Regenwasserbewirtschaftung, welche beispielsweise die Verwendung von Baumrigolen beinhaltet.</i></p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass die Prüfung der Planung mit dem Berechnungsprogramm für A-RW 1 vom LLUR des Landes Schleswig-Holstein festgesetzt werden soll.</i></p>	<p>Im Zuge der weiteren Verfahrensbearbeitung erfolgte die Erarbeitung eines wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages, welcher die Niederschlagswasserbeseitigung darstellt.</p> <p>Dieser Fachbeitrag enthält u.a. die erforderliche A-RW 1 Berechnung. Die fachliche Zuständigkeit liegt hier bei der unteren Wasserbehörde und ist mit der Behörde abgestimmt.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass die Planung und Ausführung der Gehölzneupflanzungen im Bereich der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ nach der aktuellen „Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen“ festgesetzt werden soll.</i></p>	<p>Bei der Auswahl der Baumarten sind u.a. auch die an diesem neuen Standort künftigen klimatischen Bedingungen (Aufheizen der Parkplatzflächen, intensive verkehrliche Nutzung, Schneeräumung, etc.) zu beachten. Hierzu wurden durch den Arbeitskreis Stadtbäume der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) e.V. entsprechende Straßenbauarten definiert, welche bei extremen Standort- und klimatischen Bedingungen auch langfristig Bestand haben können. Diese Liste wurde zwischenzeitlich weiter qualifiziert. Im Ergebnis wurde eine optimierte Liste für Straßenbäume als Liste der „Zukunftsbäume für die</p>	<p>nicht berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Stadt“ durch eine Auswahl aus der vorgenannten GALK Liste erarbeitet, welche die Grundlage für die Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes bildet.	
<p>10.13 <u>Hinweise zur Erhaltung der Grünstrukturen auf den geplanten Straßenböschungen</u></p> <p>Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtlichen Festsetzungen“ steht: „3. Pflanz- und Erhaltungsbindungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) und b) BauGB) 3.1 Der auf der Fläche mit Bindungen zur Bepflanzung und zur Erhaltung vorhandene Bestand an Bäumen und hochwachsenden Sträuchern ist zu erhalten und durch Neupflanzungen [...] zu ergänzen, [...]“. In „Teil A – Planzeichnung“ im Zusammenhang mit der „Zeichenerklärung“ gibt es nur „Umgrenzung[en] von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 a). In der Begründung unter Punkt 5.4.2 steht „Pflanz- und Erhaltungsbindung“.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Anpassung der Festsetzungen und der Begründung an die Planzeichnung, d.h. „- und Erhaltungs“, „und b)“, „und zur Erhaltung“ und „ist zu erhalten und“ ist in den Festsetzungen und der Begründung zu streichen. Denn für die Bauausführung ist in vielen Teilen, z. B. direkt neben dem Straßenkörper, abhängig vom Bauablauf eine Rodung des Bestands notwendig.</i></p>	<p>Aus technischen Gründen sind die vorhandenen Böschungen nicht zu erhalten, sondern müssen, um die Standfestigkeit der Straße zu sichern, abgetragen und neu errichtet werden. In diesem Zusammenhang soll eine komplette Beseitigung der vorhandenen Grünstrukturen nicht zu vermeiden sein. Die Böschung wird statischen Gesichtspunkten verbreitert, um die geplanten Verkehrsanlagen tragen zu können. Dafür wird die Böschung von Grund auf neu aufgebaut, um langfristig die Standsicherheit zu gewährleisten.</p> <p>Im Bebauungsplan erfolgt die Festsetzung eines Anpflanzgebotes.</p>	berücksichtigen
<p>10.14 <u>Korrekturhinweise zur Planzeichnung</u></p> <p>Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtliche Festsetzungen“ Punkt 3.2. wird von „Anpflanzung festgesetzter Gehölzstreifen (A)“ gesprochen. Eine weitere Verortung ist im textlichen Teil nicht zu finden. In „Teil A - Planzeichnung“ ist die Bezeichnung „Gehölzstreifen (A)“ nicht zu finden.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die eindeutige Ausweisung dieser Fläche in der Planzeichnung.</i></p>	Die Planzeichnung wird entsprechend ergänzt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>10.15 <u>Hinweise zur Bezeichnung von Baumqualitäten</u></p> <p>Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtliche Festsetzungen“ Punkt 3.2. steht: „[...] ist als freiwachsende Hecke mit standortheimischen Baum- und Straucharten [...]“.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert „standortgerechte, heimische“ statt „standortheimisch“ zu formulieren entsprechend 3.1.</i></p>	<p>Das Attribut „standortheimisch“ bezeichnet zum einen standortgerechte zum anderen heimische Pflanzen und ist somit synonym zu den durch den Bereich vorgebrachten Bezeichnungen zu sehen.</p> <p>Zum besseren Verständnis wird die Festsetzung jedoch geändert.</p>	berücksichtigen
<p>10.16 <u>Hinweise zu Bezeichnungen</u></p> <p>Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtlichen Festsetzungen“ Punkt 3.2. steht: „[...] Anwuchspflege [...]“.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert den Begriff „Entwicklungspflege“ statt „Anwuchspflege“ zu benutzen, da dies der Begriff ist, der in der DIN verwendet wird, dadurch also inhaltlich eindeutig ist.</i></p>	Dem Vorschlag wird gefolgt.	berücksichtigen
<p>10.17 <u>Hinweise zur Gestaltung und Gliederung der Stellplatzanlage durch Baumpflanzungen</u></p> <p>Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtliche Festsetzungen“ Punkt 3.3 steht: „Stellplätze sind durch Baumpflanzungen zu gliedern.“</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Ergänzung: „zu gliedern und zu beschatten.“</i></p>	Dem Vorschlag wird gefolgt.	berücksichtigen
<p>10.18 <u>Hinweise zur Bezeichnung von Baumqualitäten</u></p> <p>Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtlichen Festsetzungen“ Punkt 3.3 ist „je [...] 10 Stellplätzen ein [...] standortgerechter, heimischer Laubbaum“ als Neupflanzung gefordert.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert hier für die Neupflanzungen eine „klimaangepasste“ Gehölzauswahl festzusetzen anstelle von „heimisch“ und „Baum“ statt „Laubbaum“, um die Vorteile auch von Immergrünen nutzen</i></p>	Bei der Auswahl der Baumarten sind u.a. auch die an diesem neuen Standort künftigen klimatischen Bedingungen (Aufheizen der Parkplatzflächen, intensive verkehrliche Nutzung, Schneeräumung, etc.) zu beachten. Hierzu wurden durch den Arbeitskreis Stadtbäume der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) e.V. entsprechende Straßenbauarten definiert, welche bei extre-	teilweise berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>zu können. Laubbäume haben in unserem Klima ca. 6 Monate kein Laub.</p>	<p>men Standort- und klimatischen Bedingungen auch langfristig Bestand haben können. Diese Liste wurde zwischenzeitlich weiter qualifiziert. Im Ergebnis wurde eine optimierte Liste für Straßenbäume als Liste der „Zukunftsbäume für die Stadt“ durch eine Auswahl aus der vorgenannten GALK Liste erarbeitet, welche die Grundlage für die Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes bildet.</p> <p>Hierbei ist festzustellen, dass die GALK Liste der Zukunftsbäume für die Stadt hierbei keine Baumarten enthält, welche ganzjährig Laub halten. Eine Festsetzung ist daher nicht möglich.</p> <p>Gleichwohl beinhaltet die im Bebauungsplan getätigte Auswahl eine Vielzahl an Baumarten, welche über ein langhaftendes Laub - zum Teil bis in den Winter hinein - verfügen.</p> <p>Auch andere immergrüne Baumarten (außerhalb der GALK Liste) sind - soweit diese überhaupt als Hochstamm gezüchtet werden können - zumeist aus dem südeuropäischen Raum, nicht ausreichend frosthart und daher nur für wintermilde Standorte geeignet. Nadelbaumarten sind hingegen nicht mit den schwierigen Standortbedingungen einer Park+Ride-Anlage verträglich.</p>	
<p>10.19 <u>Anregungen zu Pflanzqualitäten</u></p> <p>Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtliche Festsetzungen“ Punkt 3.3 sowie in der „Pflanzliste 2“ ist die Qualität der zu pflanzenden Bäume mit einem „Stammumfang von mindestens 16 cm“ beschrieben.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass die zu pflanzende Qualität der Bäume (entsprechend der „Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen“) mit einem Mindest-Stammumfang von 18/20 cm festgeschrieben werden soll.</i></p>	<p>Die Festsetzung wird den Forderungen des Bereiches Stadtgrün und Verkehr entsprechend angepasst.</p> <p>Es ist zu bedenken, dass hierdurch erhebliche Mehrkosten zu erwarten sind.</p>	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>10.20 <u>Konkretisierende Hinweise zur Ausführung von Baumscheiben innerhalb der Planung</u></p> <p>Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtliche Festsetzungen“ Punkt 3.3 steht: „in einer mindestens 12 m² großen Baumscheibe“.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Ergänzung: „großen, offenen Baumscheibe, gemessen zwischen den Rückenstützen,“.</i></p>	<p>Die Festsetzung wird entsprechend konkretisiert.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>10.21 <u>Hinweise zur Auswahl der Baum- und Straucharten</u></p> <p>Im „Teil B – Text“ unter III. Pflanzlisten steht unter Pflanzliste 1 „Gehölzstreifen als freiwachsende Hecke“: „Bäume Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 16 cm [...] Sträucher Sträucher/Heister 2 x v., 60-100 cm, Pflanzabstand 0,75 m x 0,75 m“. In der Begründung unter Punkt 5.4.2 steht: „Der geplante Park&Ride-Platz soll [...] durch einen 5,0 m breiten Gehölzstreifen als freiwachsende Hecke [...] abgegrenzt werden“. In „Teil A – Planzeichnung“ ist um die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park + Ride“ die „Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen“ auf der Flächensignatur „Fläche für die Landwirtschaft“.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr geht davon aus, dass die „freiwachsende Hecke“ von dem Nutzer der landwirtschaftlichen Fläche angepflanzt und unterhalten wird. Falls diese Aufgabe dem Bereich Stadtgrün und Verkehr zugeordnet werden sollte, wird gefordert, die Stammumfänge auf mind. 18 cm zu erhöhen, die Strauchpflanzung mit folgenden Qualitäten festzusetzen: „in den Mengen 2:1 innerhalb einer Gehölzart sind zu pflanzen: verpflanzter Strauch, ohne Ballen, 100 - 150 cm und Strauch, 3xv., mit Ballen, 100 - 125 cm“.</i></p>	<p>Die Festsetzung wird den Forderungen des Bereiches Stadtgrün und Verkehr entsprechend angepasst.</p> <p>Es ist zu bedenken, dass hierdurch erhebliche Mehrkosten zu erwarten sind.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>10.22 <u>Hinweise zur Auswahl der Baumarten</u></p> <p>Im „Teil B – Text“ unter III. Pflanzlisten steht unter Pflanzliste 1 steht unter „Sträuchern“: „Esche (Fraxinus excelsior)“.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt Eschen als Bäume zu pflanzen, da sie als Heister nicht erhältlich sind.</i></p>	<p>Die genannte Esche (Fraxinus excelsior) ist in jeder deutschen Baumschule auch als Heister erhältlich. Gleichwohl erfolgt einer Ergänzung der Baumart für die Nutzung als Hochstamm.</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>
<p>10.23 <u>Hinweise zur Auswahl der Baumarten</u></p> <p>Im „Teil B – Text“ unter III. Pflanzlisten stehen unter Pflanzliste 2 ausgewählte, heimische Baumarten. Gemäß den Festsetzungen 3.3 sind diese für die „oberirdische Stellplatzanlage“.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Änderung der Gehölzauswahl für die geplante Stellplatzanlage, in der die besonderen Standortbedingungen zu berücksichtigen sind, z.B. kein Spitz-, kein Bergahorn. Wir empfehlen zudem eine größere Artenvielfalt und auch Immergrüne bei der Gehölzauswahl festzusetzen, um einen waldartigen Charakter der Pflanzung zu erzeugen und damit die Fläche in die angrenzende Landschaft mit baumbestanden Flächen einzubinden und die kleinklimatischen Auswirkungen zu optimieren. Für Immergrüne ist dann die geforderte Qualität z. B. als mindestens Solitär, 4xv., mit Drahtballierung, Breite 100-125 cm, Höhe 250-275 cm, festzusetzen.</i></p>	<p>Bei der Auswahl der Baumarten sind u.a. auch die an diesem neuen Standort künftigen klimatischen Bedingungen (Aufheizen der Parkplatzflächen, intensive verkehrliche Nutzung, Schneeräumung, etc.) zu beachten. Hierzu wurden durch den Arbeitskreis Stadtbäume der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) e.V. entsprechende Straßenbauarten definiert, welche bei extremen Standort- und klimatischen Bedingungen auch langfristig Bestand haben können. Diese Liste wurde zwischenzeitlich weiter qualifiziert. Im Ergebnis wurde eine optimierte Liste für Straßenbäume als Liste der „Zukunftsbäume für die Stadt“ durch eine Auswahl aus der vorgenannten GALK Liste erarbeitet, welche die Grundlage für die Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes bildet.</p> <p>Hierbei ist festzustellen, dass die GALK Liste der Zukunftsbäume für die Stadt hierbei keine Baumarten enthält, welche ganzjährig Laub halten. Eine Festsetzung ist daher nicht möglich.</p> <p>Gleichwohl beinhaltet die im Bebauungsplan getätigte Auswahl eine Vielzahl an Baumarten, welche über ein langhaftendes Laub - zum Teil bis in den Winter hinein - verfügen.</p> <p>Auch andere immergrüne Baumarten (außerhalb der GALK Liste) sind - soweit diese überhaupt als Hochstamm gezüchtet werden können - zumeist aus dem südeuropäischen</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	<p>Raum, nicht ausreichend frosthart und daher nur für wintermilde Standorte geeignet. Nadelbaumarten sind hingegen nicht mit den schwierigen Standortbedingungen einer Park+Ride-Anlage verträglich.</p> <p>Die geforderten Mindestqualitäten (Solitär, 4xv., mit Drahtballierung, Breite 100-125 cm, Höhe 250-275 cm) sind aus fachlicher Sicht nicht erforderlich und würden eine erhebliche Kostensteigerung verursachen (zumeist bedeutet dies eine Verdoppelung der Kosten je Baum). Zudem ist zu berücksichtigen, dass mit Steigerung der Qualität zumeist eine Verschlechterung des Anwuchses verbunden ist. Jüngere Pflanzen sind stärker im Wuchsverhalten und können sich somit besser anpassen.</p> <p>Der Bebauungsplan setzt hierbei zunächst nur die fachlich erforderlichen Mindestqualitäten fest. Es bleibt dem stellungsnehmenden Bereich Stadtgrün und Verkehr, der die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin vertritt, selbstverständlich frei, Qualitäten oberhalb der Mindestanforderungen zu wählen. Dies natürlich unter Berücksichtigung einer erheblichen Kostensteigerung.</p>	
<p>10.24 <u>Hinweis zur vorhandenen Rad- und Fußwegeverbindung</u></p> <p>Die Begründung beschreibt unter 2.2.2 „Landschaftsbild und Erholung“ (s. S.12) die Rad- und Fußwegeverbindung zum 1 km entfernten Elbe-Lübeck-Kanal „entlang der westlichen und nördlichen Plangebietsgrenze“ in Form eines bestehenden, landwirtschaftlichen Weges.</p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert den Erhalt der bestehenden Rad- und Fußwegeverbindung bzw. die Sicherung der Durchgängigkeit der Verbindung zum Elbe-Lübeck-Kanal.</i></p>	<p>Der Bebauungsplan berücksichtigt den Erhalt dieser Rad- und Fußwegeverbindung. Der Hinweis wird daher zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>10.25 <u>Anregung zur Verortung der Baumpflanzungen innerhalb der geplanten Parkplatzanlage</u></p> <p>Die Begründung unter Punkt 5.4.2 (S. 18) besagt, dass das Pflanzgebot an keine „direkte Verortung“ gebunden ist und dass die Bäume „zwischen den Parkplätzen und/oder in den direkten Randbereichen zu pflanzen“ sind. Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtlichen Festsetzungen“ Punkt 3.3 steht: „Oberirdische Stellplatzanlagen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern.“ Und dort wird von „einem gleichmäßigen Baumraster auf der jeweiligen Stellplatzanlage“ gesprochen.</p> <p>> <i>Um die kleinklimatischen Vorteile – wie die Staubbinding und Reduzierung der Aufheizung der versiegelten Flächen – umfangreicher ausschöpfen zu können sowie optische Eingliederung der Stellplatzanlage in das direkte Umfeld und die umgebende Landschaft zu verbessern, (z.B. Wirkung von oben - von der Brücke), fordert der Bereich Stadtgrün und Verkehr die Konkretisierung der Begründung der Neupflanzung im Bereich der Stellplatzanlage entsprechend der Festsetzung: die Pflanzung der Bäume in geforderter Anzahl (je 10 Stellplätze 1 Baum), innerhalb der jeweiligen Parkplatzeihen zwischen einzelnen Stellplätzen (statt eines Stellplatzes) und (nicht „und/oder“) in den Randbereichen. Dies ermöglicht eine annähernd gleichmäßige Begrünung sowie die Beschattung der gesamten Stellplatzfläche.</i></p>	<p>Die Anordnung der Begrünung wurde zwischenzeitlich in der dem Bebauungsplan zugrundeliegenden Ausbauplanung weiterentwickelt und konkretisiert.</p> <p>Die Anordnung ist in dem beschriebenen Raster innerhalb der Stellplatzreihen angedacht. Gleichwohl kann im Einzelfall eine andere Anordnung fachlich sinnvoll und/ oder erforderlich sein, so dass die Festsetzung weiterhin die Option einer randlichen Anordnung belässt.</p> <p>Die Flexibilität dieser Festsetzung ermöglicht zudem die teilweise Überstellung der öffentlichen Parkplatzanlage, deren Ausbau als Park+Ride-Platz in der der Nachfrage entsprechenden Entwicklungsschritten erfolgen soll, mit Photovoltaik-Modulen. Die erforderliche Anzahl der Module kann dann dem Bedarf entsprechend, angepasst werden.</p>	<p>nicht berücksichtigen</p>
<p>10.26 <u>Korrekturhinweis</u></p> <p><u>In der Begründung unter 5.4.2 steht: „da sich das Anpflanzen von Gehölzen zur Begrünung, zur Reduzierung der Staubbindung und Aufheizung der versiegelten Flächen hier bewährt hat.“</u></p> <p>> <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr geht davon aus, dass hier eigentlich „zur Staubbinding und Reduzierung der Aufheizung“ gemeint ist.</i></p>	<p>Die Begründung wird korrigiert.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>10.27 <u>Hinweis zu den voraussichtlichen Unterhaltungskosten</u> In der Begründung steht unter Punkt 9 b) „mittelbare Kosten“ und unter 5.1 die „Flächenbilanz“ des Bebauungsplans. > <i>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass die Information, dass für die Unterhaltung der zukünftig öffentlichen Flächen, also ohne die landwirtschaftliche Fläche, 0,3 VZA benötigt werden, in die Begründung aufzunehmen.</i></p>	<p>Zunächst ist festzustellen, dass durch die Aufstellung eines Bauleitplanes zunächst nur die Kosten der Planerstellung sowie die zugehörigen Fachgutachten anfallen. Die Kosten für die Umsetzung und langfristige Unterhaltung der geplanten Maßnahmen werden in der Begründung ergänzt werden.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>10.28 <u>Positive Rückmeldung zum Abstimmungsprozess</u> Es ist als positiv zu bewerten, dass die Abteilung 5.660.2 (Urbane Mobilitätsprojekte) und die Abteilung 5.610.4 (Bebauungsplanung/ Städtebauliche Projekte) im ständigen Austausch stehen, um die Planung der verkehrlichen Erschließung des geplanten Bahnhalt punktes und die Aufstellung des B-Plans 21.08.00 aufeinander abzustimmen.</p>	<p>Die Zustimmung des Bereiches mit der Zusammenarbeit wird zur Kenntnis genommen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Verfahrensbetreuung der Straßenplanungen und der konkreten Ausbauplanung durch den zuständigen Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erfolgt.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 20: Stadtverkehr Lübeck GmbH, Verkehrsplanung (Schreiben vom 21.01.2022)		
<p><u>Hinweise Qualitätseinstufung des ÖPNV sowie der Kostenübernahme durch die Hansestadt Lübeck</u></p> <p>Nach dem aktuellen 4. RNVP ist die Erschließungsqualität für Wohn- und Mischgebiete mit einer hohen Verdichtung bis zu 480m für die Wegeentfernung, sowie eine ungefähre Wegezeit von 7 Min. angegeben. Wie Sie auch unter der 5.3.2 Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) aus der Begründung richtig erwähnen, würde der zukünftige Bahnhofspunkt Moisling auch ohne zusätzliche Haltestellen dem 4. RNVP entsprechen.</p> <p>Der Stadtverkehr Lübeck ist in die Planungen mit der Hansestadt Lübeck fest eingebunden und begrüßt im Rahmen der Verkehrswende die Anbindung des Bahnhofspunktes Moisling mit dem Busverkehr. Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass die zusätzlich anfallenden, laufenden Betriebskosten für die Verlängerung/ Verlegung der Linien zum Bahnhof Moisling sowie für den Bau der Fahrpersonal-Toilette von der Hansestadt Lübeck übernommen werden müssen.</p> <p>In der PDF- Datei „7_21-11-30_Erschließung-Moisling Bnhalt.PDF“ haben Sie gegenüber den Überliegerplätzen je einen Fahrgastunterstand pro Fahrbahnrandhaltestelle eingeplant. Die hintere Fahrbahnrandhaltestelle benötigt allerdings keinen Fahrgastunterstand, diese ist als ein kurzer Überliegerplatz eingeplant. Beide Fahrgastunterstände sollten an der ersten vorderen Fahrbahnrandhaltestelle eingeplant werden.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass die Länge der erste Fahrbahnrandhaltestelle mindesten 42m und die zweite Fahrbahnrandhaltestelle 20m betragen.</p> <p>Ansonsten verweisen wir auf die bisherigen Protokolle.</p>	<p>Auf Ebene der Bauleitplanung werden die genannten Hinweise/ Anregungen zur Kenntnis genommen.</p> <p>Da die ausgewiesene Verkehrsfläche ausreicht, können diese Hinweise im Rahmen der späteren Ausbauplanung berücksichtigt werden.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 21: TraveNetz GmbH, Planung, Bau und Betrieb Netze Strom (Schreiben vom 19.01.2022)		
<p><u>Hinweise zur geplanten Ver- und Entsorgung des Plangebietes</u></p> <p>Bezugnehmend auf die oben genannte Flächennutzungsplanänderung und den Bebauungsplanentwurf nehmen wir wie folgt Stellung.</p> <p>Für eine Elektrizitätsversorgung ist der Ausbau unseres Niederspannungsnetzes erforderlich. Nach Vorlage des Energiebedarfs wird im Rahmen einer Detailplanung ein Konzept erstellt.</p> <p>Eine Gas- und Wassererschließung ist nicht geplant, sofern wird kein Bedarf angemeldet.</p> <p>Für Fragen stehen wir unter den oben genannten Kontaktdaten zur Verfügung.</p> <p>Sollten Sie Fragen haben, die direkt den Netzanschluss betreffen, können Sie sich gern an unser Netzanschlussbüro unter der Telefonnummer 0451/ 888-2490 oder per E-Mail: netzanschluss@travenetz.de wenden.</p>	<p>Auf Ebene der Bauleitplanung werden die genannten Hinweise/ Anregungen zur Kenntnis genommen.</p> <p>Diese Hinweise sind im Rahmen der späteren konkreten Ausbauplanung zu berücksichtigen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 22: Hansestadt Lübeck, Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; Abt. Natur, Klima, Immissionen (Schreiben vom 28.01.2022)		
<p>Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck nimmt aus Sicht des Natur-, Klima- Immissions- und Gesundheitlichem Umweltschutzes zur vorgelegten Planung wie folgt Stellung:</p> <p>13.1 <u>Hinweise zur Eingrünung des Plangebietes</u></p> <p>Aus landschaftsplanerischer Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Da das Planungsgebiet an das LSG Talraum von Grienau und Quadbek angrenzt, ist auch an der Süd- und auf ganzer Länge der Ostgrenze des Planungsgebietes, zur landwirtschaftlich genutzten Fläche hin, eine Eingrünung vorzunehmen. Die Überstellung der Parkflächen mit einem Baumraster wird grundsätzlich begrüßt, da hierdurch der Übergang zur freien Landschaft gestaltet wird, siehe auch II.</p>	<p>Der Bebauungsplan sieht eine Eingrünung der Stellplatzfläche vor. Auch die geplante Begrünung durch Bäume innerhalb der Parkplatzanlage hat weiterhin Bestand und wird entsprechend festgesetzt. Da wo das Baumraster durch notwendige Photovoltaikmodule, die Teile des Parkplatzes überstellen, unterbrochen wird, ist der rechnerisch erforderliche Anteil an Bäumen in der randlichen Eingrünung an der Ostgrenze des Planungsgebietes mit unterzubringen.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>13.2 <u>Anregungen zur praktischen Umsetzung der Eingrünung</u></p> <p>Aus Sicht der UNB bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die F-Planänderung und die Bebauungsplanung. Zur Minimierung von Eingriffen wird um Berücksichtigung der folgenden Punkte gebeten:</p> <p>Knick östlich der Zufahrtsstraße und südlich der Parkplatzfläche: Hier sind von vorn herein an sinnvoller Stelle Durchfahrten einzuplanen, unter Berücksichtigung der anvisierten Nutzungsabsichten auf der jetzt als landwirtschaftliche Nutzfläche ausgewiesenen Fläche.</p>	<p>Die zunächst als landwirtschaftliche Fläche festgesetzte Fläche im Vorentwurf des Bebauungsplanes ist im Entwurf des Bebauungsplanes als Grünfläche mit überlagernden Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt. Gleichwohl ist weiterhin eine Anbindung der Fläche für Pflege-/Landwirtschaftliche Fahrzeuge sinnvoll und wird entsprechend berücksichtigt.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>13.3 <u>Anregungen zur Versiegelung von Stellplätzen</u></p>	<p>Der Bebauungsplan setzt fest, dass maximal 35 Stellplätze vollversiegelt sein dürfen. Die weiteren Stellplätze sind mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen (z.B. Pflaster mit min-</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Da davon auszugehen ist, dass nur ca. 1/3 der Stellplätze regelmäßig belegt ist, sollte auch nur 1/3 der Stellplätze befestigt werden. 2/3 der Stellplätze sind mit wassergebundener Decke und Bäumen im Baumraster gemäß Festsetzung 3.3 zu gestalten.</p>	<p>destens 15 % Fugenteil, Sickerpflaster, Rasenfugen-pflaster, Schotterrassen oder vergleichbaren Befestigungen) herzustellen. Unter Berücksichtigung der aktuell geplanten rund 100 Stellplätze entspricht dies der genannten Drittelung.</p>	
<p>13.4 <u>Anregungen zu Baumpflanzungen an Stellplätzen</u> Punkt 3.3 der Festsetzungen ist dahingehend zu ändern, dass je angefangene 6 Stellplätze ein heimischer Laubbaum mit Stammumfang von mindestens 18 cm gemessen in 1 m Höhe zu pflanzen ist. Sofern auf dem befestigten Teilbereich des Parkplatzes (1/3) eine Bedeckung mit PV-Anlagen umgesetzt werden soll und dort wegen der Besonnung keine Überstellung mit Bäumen realisiert werden kann, ist der rechnerisch erforderliche Anteil an Bäumen für diesen Teilbereich in den unter Punkt I geforderten Eingrünung an der Ostgrenze des Planungsgebietes mit unterzubringen.</p>	<p>Der Bebauungsplan wurde zwischenzeitlich weiterentwickelt und setzt fest, dass je 4 Stellplätze ein Baum zu pflanzen ist. Diese sind innerhalb oder direkt angrenzend herzustellen. Ergänzend wird die vorgebrachte Anregung für den Fall der Anlage von Photovoltaik-Modulen textlich aufgenommen.</p>	berücksichtigen
<p>13.5 <u>Anregungen zum Zeitpunkt der Baumpflanzungen</u> Sollten die 100 Stellplätze in mehreren Abschnitten zeitversetzt gebaut werden, so sind die rechnerisch erforderlichen Bäume gleich zu Beginn in einem Zuge zu pflanzen, damit sie möglichst früh ihre vollumfänglichen Funktionen im Naturhaushalt erfüllen.</p>	<p>Wenngleich die Anregung durchweg sinnvollerscheint, so ist eine vorgezogene Umsetzung schwierig und steht im Widerspruch zur bedarfsangepassten Planung. Die konkrete Ausbauplanung erfolgt nur für die jeweils erforderlichen Bauabschnitte. Entsprechend lassen sich zu diesem Zeitpunkt die im weiteren Planungsprozess erforderlichen Baumstandorte nicht hinreichend bestimmen. Soweit in einer späteren Planung Änderungen erforderlich werden sollten, wären diese durch bereits in der Örtlichkeit vorhandene Bäume deutlich eingeschränkt. Zudem ist bei fehlendem Bedarf eine Ausweitung des Park+Ride-Platzes nie erforderlich, so dass diese Forderung einer dem Bedarf angepassten Entwicklung widerspricht.</p>	nicht berücksichtigen

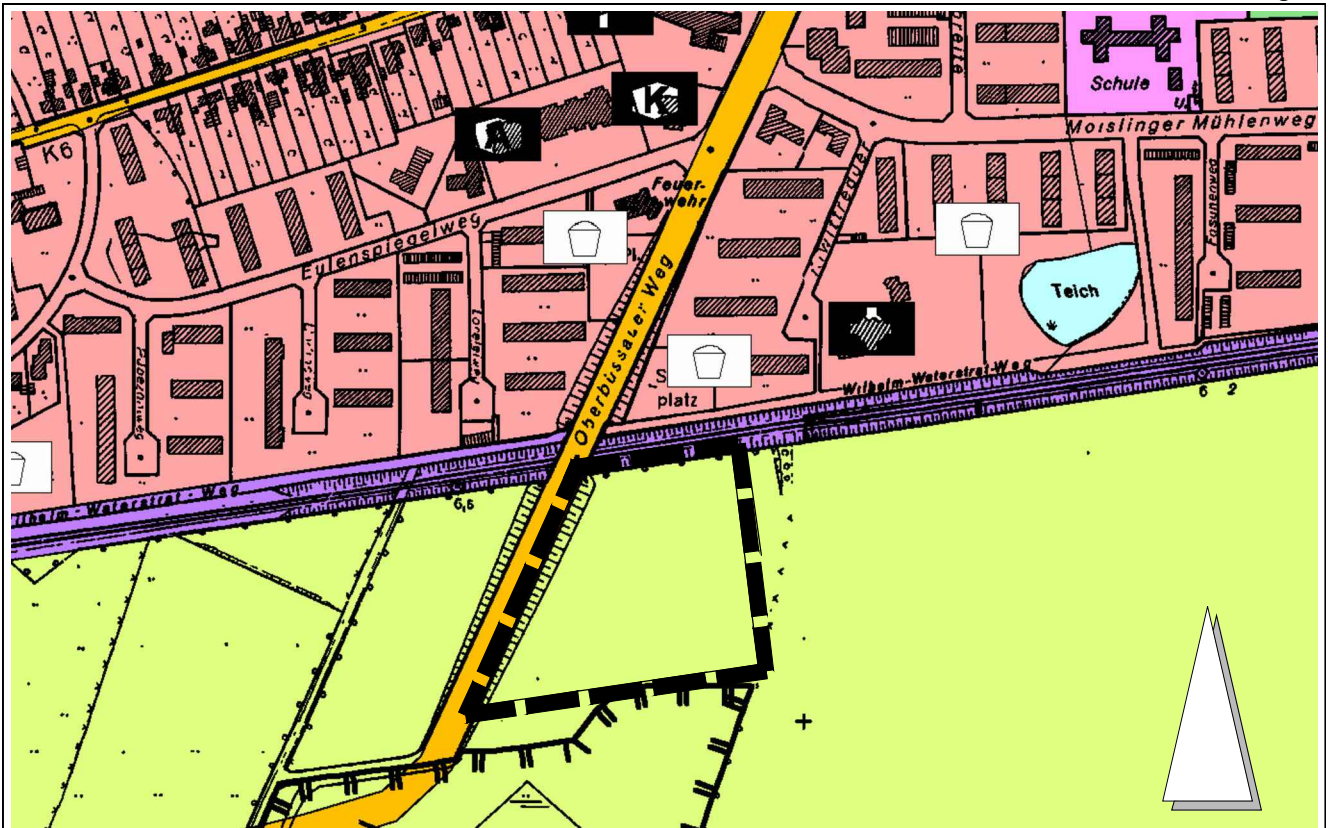
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>13.6 <u>Hinweise zum Artenschutz und zu Natura 2000</u></p> <p>Nach derzeitigem Kenntnisstand bestehen aus artenschutzrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken gegen die vorgesehene Planung. Eine abschließende Stellungnahme ist aber erst möglich, wenn das vorgesehene Artenschutzgutachten vorliegt. Im weiteren Verfahren sind insbesondere die Auswirkungen der Planung auf Fledermäuse, Haselmäuse und Vögel zu beurteilen und ggf. artenschutzrechtlich erforderliche Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu bestimmen.</p> <p>Natura 2000-Gebiete sind durch die Planung nicht betroffen.</p>	<p>Im Rahmen der Bauleitplanaufstellung erfolgte die Erarbeitung eines Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages. Die Ergebnisse sind in die Begründung und den Umweltbericht eingearbeitet.</p> <p>Der Hinweis auf die Natura 2000 Gebiete wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>berücksichtigen</p>
<p>13.7 <u>Hinweise zur Anpassung an den Klimawandel</u></p> <p>Aus Sicht der Klimaanpassung gibt es keine fachlichen Bedenken gegen die F-Plan-Änderung.</p>	<p>Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>
<p>13.8 <u>Hinweise zum Klimaschutz</u></p> <p>Aus Sicht des Klimaschutzes bestehen keine Bedenken gegen die F-Plan-Änderung und die Bebauungsplanung.</p>	<p>Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>
<p>13.9 <u>Hinweise zur Berücksichtigung der Mobilitätswende</u></p> <p>Die Planung des Bahnhaltdepotpunkts mit verschiedenen Mobilitätsangeboten (Car-Sharing, Park & Ride, ÖPNV, Auto und Radabstellplätze) wird als wichtiger Schritt für die Verbesserung der Intermodalität und die Mobilitätswende begrüßt.</p>	<p>Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis nehmen</p>
<p>13.10 <u>Anregungen zur Nutzung der Sonnenenergie</u></p> <p>Nach dem GEIG sind bei Parkplatz-Neubauten jeder dritte Parkplatz mit Ladeinfrastruktur auszustatten. Daher sollte hier auch eine Überdachung der Parkplätze mit PV-Anlagen für die Bereitstellung des Ladestroms der E-Ladesäulen geprüft werden.</p> <p>Anknüpfend an II ist somit eine Belegung von einem Drittel der Parkplatzflächen mit PV-Dächern anzustreben.</p>	<p>Die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes werden den Anregungen entsprechend ergänzt und ermöglichen nunmehr die Überstellung der Parkplatzanlage mit Anlagen zur Nutzung regenerativer Energien (z.B. durch PV-Module).</p>	<p>berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>13.11 <u>Hinweise zum Immissionsschutz</u></p> <p>Da die schalltechnische Untersuchung noch nicht vorliegt und der Umweltbericht im weiteren Verfahren erarbeitet wird, kann zu diesem Zeitpunkt noch keine weitergehende Prüfung und Stellungnahme erfolgen.</p>	<p>Die geplante Park+Ride-Anlage grenzt nicht an eine schützenswerte Nutzung. Die nächstgelegene schützenswerte Nutzung befindet sich nördlich der Bahntrasse und wird durch die bestehenden Lärmschutzwände geschützt. Negative Auswirkungen durch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen sind nicht zu erwarten.</p> <p>Die Auswirkungen der Verkehrssteigerungen durch die geplante Anlage verteilen sich im vorhandenen Straßennetz vor allem nördlich der Bahn.</p> <p>Die durch weiträumige Änderungen des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme bedingten Lärmbelastigungen sind hierbei nicht zu betrachten. Gemäß Rechtsprechung ist kein Straßenanlieger dagegen geschützt, dass bedingt durch Veränderungen von Verkehrsplanungen der Verkehr in seiner Straße zunimmt.</p> <p>Der Umweltbericht wurde zwischenzeitlich erarbeitet und ist als eigenständiger Bestandteil dem Entwurf der Begründung des Bauleitplanes angefügt.</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p>

Aufgestellt: Lübeck, den 04.05.2023

Hansestadt Lübeck / Bereich Stadtplanung und Bauordnung / 5.610.4 / Schr

in Zusammenarbeit mit der PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH



M. 1 : 5000


AUSSCHNITT AUS DEM GELTENDEN FLÄCHENNUTZUNGSPLAN DER HANSESTADT LÜBECK

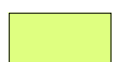
FÜR DEN TEILBEREICH: MOISLING SÜD/ INFRASTRUKTUR BAHNHALTEPUNKT

DIESE FASSUNG IST MIT BEKANNTMACHUNG DER GENEHMIGUNG DER 141. FNP-ÄNDERUNG ÜBERHOLT


ZEICHENERKLÄRUNG:


Es gelten die Planzeichenverordnung (PlanzVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.12.1990, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802) und die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.01.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6)


 Grenze des räumlichen Geltungsbereiches der 141. Flächennutzungsplanänderung

 Fläche für die Landwirtschaft (§ 5 Abs. 2 Nr. 9a BauGB)

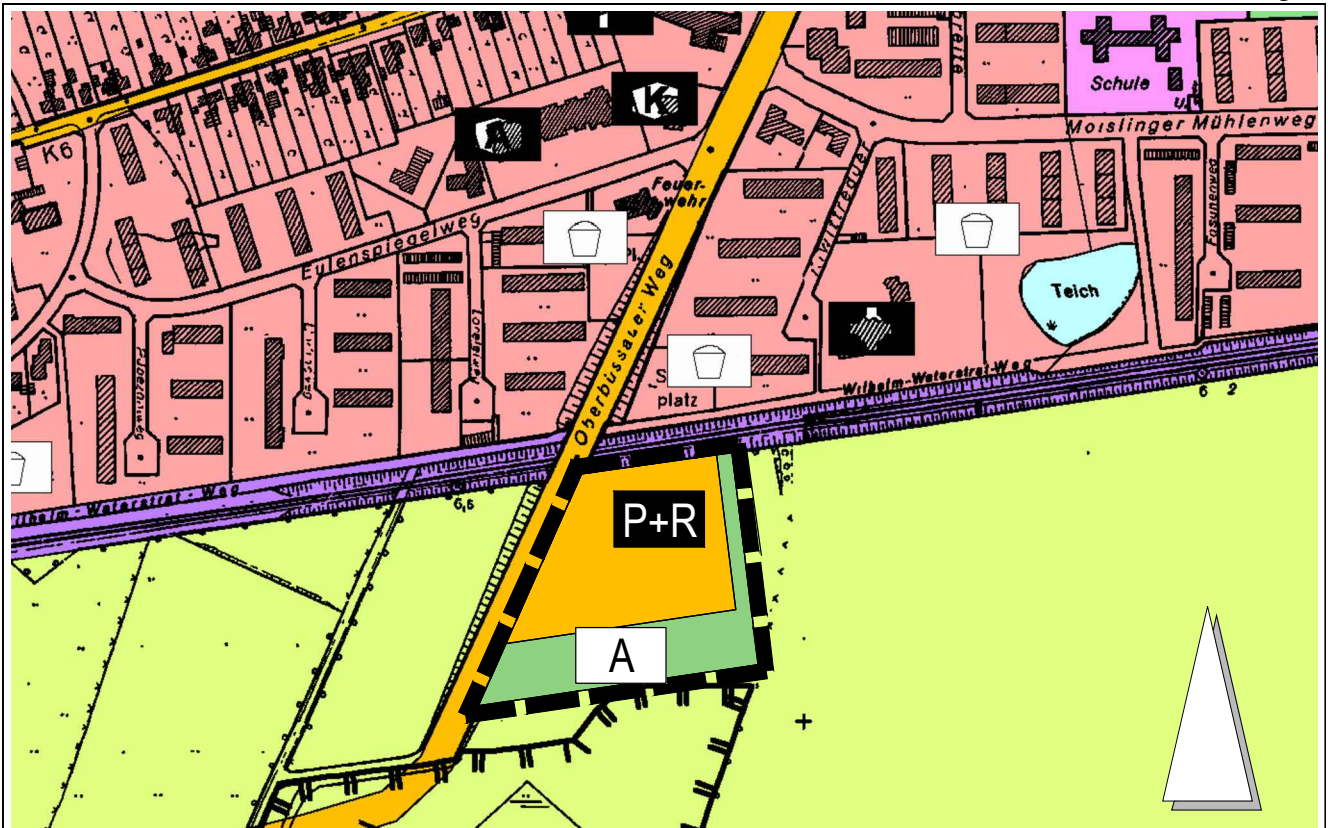
Sonstige Darstellung für umliegende Flächen

 Wohnbaufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO)

 Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)

 Bahnanlagen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)

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








M. 1 : 5000

141. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES DER HANSESTADT LÜBECK

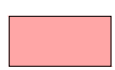



FÜR DEN TEILBEREICH: MOISLING SÜD/ INFRASTRUKTUR BAHNHALTEPUNKT

ZEICHENERKLÄRUNG:

Es gelten die Planzeichenverordnung (PlanzVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.12.1990, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802) und die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.01.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6)

-  Grenze des räumlichen Geltungsbereiches der 141. Flächennutzungsplanänderung
-  Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)
-  Park+Ride Anlage
-  Grünflächen (§ 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB)
-  Landschaftseingrünung

Sonstige Darstellung für umliegende Flächen

-  Wohnbaufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO)
-  sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)
-  Bahnanlagen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)
-  Fläche für die Landwirtschaft (§ 5 Abs. 2 Nr. 9a BauGB)

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

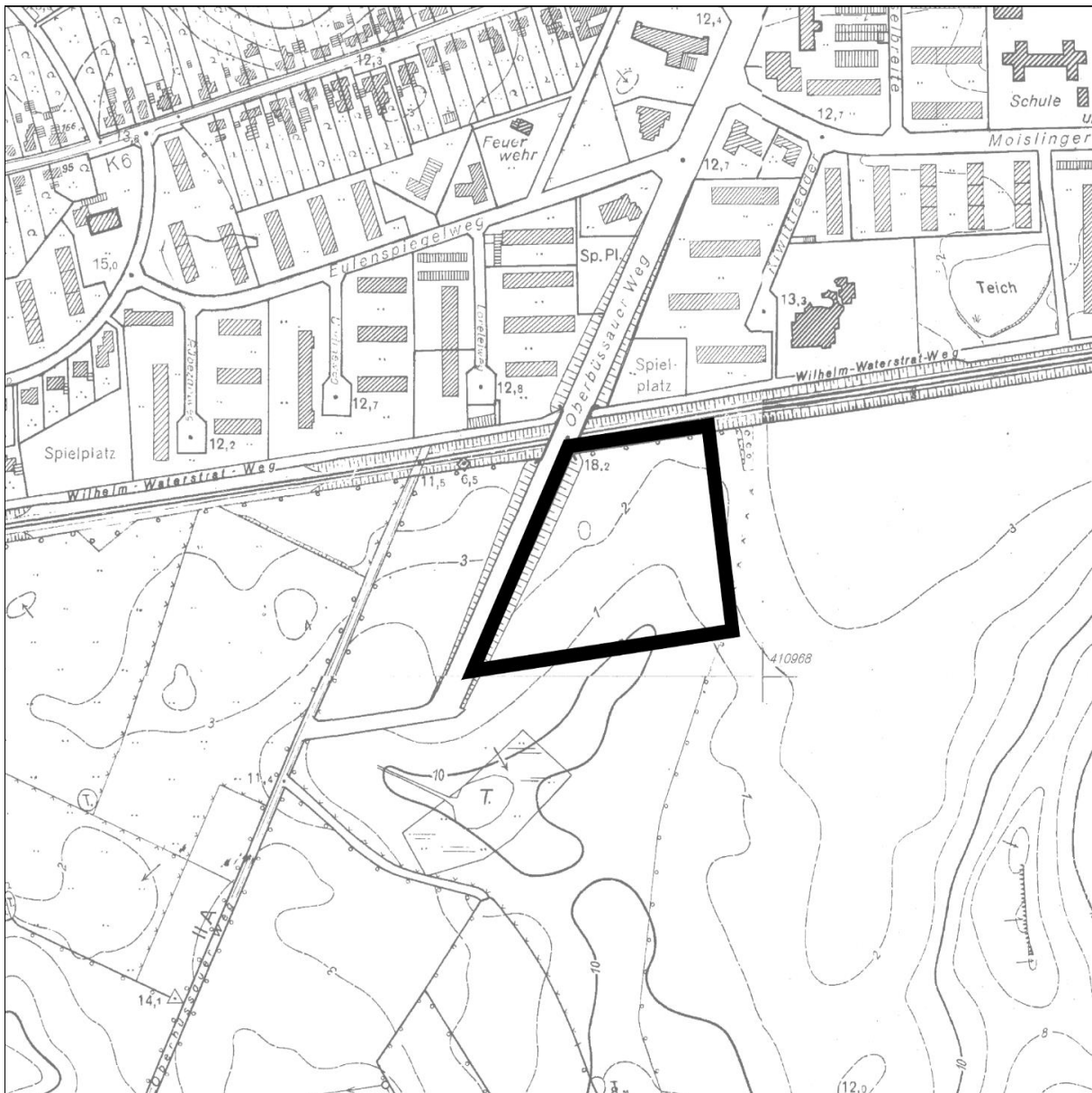
BEGRÜNDUNG

ZUR

141. Änderung des Flächennutzungsplanes - Moising Süd/Infrastruktur Bahnhofpunkt -

Fassung zum abschließenden Beschluss

Stand: 17.04.2023



Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
in Zusammenarbeit mit der PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
1.1	Lage und Abgrenzung des Plangebietes	5
1.2	Anlass und Erfordernis der Planaufstellung	5
1.3	Planungsrechtliches Verfahren	6
2.	Ausgangssituation	7
2.1	Bisherige Entwicklung und Nutzung	7
2.2	Natur und Umwelt	8
2.2.1	Topografie	8
2.2.2	Vegetationsbestand	9
2.2.3	Natur- und Artenschutz	10
2.2.4	Wald	13
2.2.5	Landschaftsbild und Erholung	13
2.2.6	Altlasten	14
2.2.7	Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes	14
2.3	Eigentumsverhältnisse	14
2.4	Bisheriges Planungsrecht	14
3.	Übergeordnete Planungen	14
3.1	Ziele und Grundsätze der Landesplanung	14
3.2	Darstellungen des Flächennutzungsplanes	14
3.3	Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)	14
3.4	Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030	15
3.5	Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2020	15
3.6	Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck	15
3.7	Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck	16
3.8	UNESCO-Welterbe-Managementplan	16
3.9	Klimaanpassungskonzept	16
3.10	Hinweiskarte Starkregen	16
3.11	Stadtklimaanalyse	16
4.	Ziele und Zwecke der Planung	16
5.	Inhalt der Planung	18
5.1	Flächenbilanz	18
5.2	Künftige Entwicklung und Nutzung	18
5.2.1	Verkehrsfläche	18
5.2.2	Grünfläche	18
5.3	Erschließung	18
5.3.1	Anbindung an öffentliche Straßenverkehrsflächen	18
5.3.2	Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)	18
5.3.3	Parkplätze, Fahrradstellplätze	19
5.3.4	Ver- und Entsorgung	19
6.	Umweltbericht	20

6.1	Kurzbeschreibung der umweltrelevanten Inhalte des Flächennutzungsplanes	21
6.2	Planungsrelevante Ziele des Umwelt- und Naturschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen	22
6.2.1	Fachgesetzliche Grundlagen	22
6.2.2	Fachplanerische Grundlagen	24
6.3	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	26
6.3.1	Schutzgut Fläche	26
6.3.2	Schutzguter Boden	27
6.3.3	Schutzgut Wasser	30
6.3.4	Schutzgüter Klima und Luft	31
6.3.5	Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften)	33
6.3.6	Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften)	41
6.3.7	Schutzgut Biologische Vielfalt	50
6.3.8	Schutzgut Landschaft	51
6.3.9	Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit	52
6.3.10	Schutzgüter kulturelles Erbe und andere Sachgüter	54
6.3.11	Wechselwirkungen	55
6.3.12	Kumulierende Wirkungen	55
6.4	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Null-Prognose)	55
6.5	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	56
6.6	Zusätzliche Angaben	56
6.6.1	Sachgerechter Umgang mit Abfällen	56
6.6.2	Beschreibung erheblich nachteiliger Auswirkungen durch Unfälle oder Katastrophen	56
6.6.3	Gutachten und umweltbezogene Informationen	57
6.6.4	Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring)	57
6.7	Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes	57
7.	Wesentliche Auswirkungen der Planung	60
7.1	Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen	60
7.2	Verkehrliche Auswirkungen	60
7.3	Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur	61
7.4	Auswirkungen auf die Umwelt	61
8.	Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes	61
9.	Finanzielle Auswirkungen	61
9.1	Ausgaben (Kosten und Finanzierung)	61
9.2	Einnahmen (Bodenwertsteigerungen und Grundstücksverkäufe)	61
10.	Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten	62
10.1	Verfahrensübersicht	62
10.2	Rechtsgrundlagen	65
10.3	Fachgutachten	65

Vorliegende Fachgutachten

- PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling-Süd/ Infrastruktur Bahnhofpunkt, Bestand Biotop- und Nutzungstypen, Stand: 07.12.2021
- Ingenieurbüro Dr. Lehnert+Wittorf: Geotechnischer Bericht, Bahnhofpunkt Lübeck - Moisling; Strecke Lübeck - Hamburg, Baugrunderkundung, Chemische Analytik und Ausbau- und Gründungsempfehlung, Stand: 08.07.2022
- BBS Umwelt GmbH: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 „Bahnhofpunkt“, Stand: 09.11.2022
- INROS LACKNER SE: Wasserwirtschaftlicher Begleitplan, B-Plangebiet: 21.08.00 Moisling Süd Bahnhofpunkt, Entwässerungskonzept, Stand: 16.02.2023

1. Einleitung

1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplanes liegt im Stadtteil Moisling, Stadtbezirk Alt-Moisling/Genin und umfasst die künftigen Flächen der dem Bahnhofpunkt Moisling östlich des Oberbüssauer Weges zugeordneten Infrastruktureinrichtungen südlich der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck.

Begrenzt wird das ca. 1,0 ha große Plangebiet:

- im Westen durch den Oberbüssauer Weg,
- im Norden durch die Gleisanlagen der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck sowie
- im Süden und Osten durch die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen.

Östlich verläuft die Abgrenzung des Plangebietes als gedachte Linie in Verlängerung des in nordsüdliche Richtung verlaufenden Gehölzstreifens in Abgrenzung der landwirtschaftlichen Fläche zum südlich angrenzenden Naturraum.

Die südliche Grenze findet sich parallel zur Bahnstrecke in einem Abstand von 70,0 m.

Die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist der Anlage zu entnehmen.

1.2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung

Ziel der Änderung des Flächennutzungsplanes sowie der zugehörigen Aufstellung des Bebauungsplanes 21.08.00 ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Infrastruktur für den Bahnhofpunkt - wie beispielsweise eines „Park+Ride“ Parkplatzes - und der fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck auf der Südseite des künftigen Bahnhofpunktes.

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden südlichen Ortsteile der Hansestadt sollen durch die Errichtung des Bahnhofpunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg angeschlossen werden. Mit der Einrichtung des Bahnhofpunktes ergeben sich große Potenziale und positive Entwicklungschancen - nicht nur für den nördlich gelegenen Stadtteil Moisling. Der eigentliche Haltepunkt entsteht im Bereich der Gleisanlagen östlich der Brücke Oberbüssauer Weg. Geplant sind hier zwei 300 Meter lange Bahnsteige nördlich und südlich der Gleisstrasse, die über Fußwege und die Bahnbrücke des Oberbüssauer Weges angeschlossen werden und barrierefrei erreicht werden sollen. Die Nah.SH erstellt den Haltepunkt inklusive der Bahnsteige. Die Gestaltung des Haltepunkt-Umfelds obliegt der Hansestadt Lübeck.

Die zukünftige Gestaltung und Ausstattung des Bahnhofhaltepunktes orientieren sich maßgeblich an der geschätzten, zukünftigen Aufteilung des Verkehrsaufkommens. Aktuell wird geplant, dass im Rahmen einer beabsichtigten Verkehrswende der Schwerpunkt auf umweltfreundlichen Verkehrsmitteln liegen soll. Dies bedeutet, dass zur Erschließung des Bahnhofpunktes dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV, hier Bus), dem Fahrrad und dem Fußgängerverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden soll, so dass in erster Linie für die Bewohner:innen Moislings und den Stadtteil ein Stadtteilbahnhof geplant wird. Somit liegt der Fokus der Umfeldentwicklung auf einer guten ÖPNV- und Radweegeanbindung, nicht auf der Bereitstellung von Parkplätzen im Rahmen eines großen Park+Ride Platzangebotes. Der Haltepunkt soll durch eine entsprechende Ausstattung attraktiv für umweltfreundliche Verkehrsarten gestaltet werden.

Dazu soll der Umstieg zwischen Bus und Bahn zentral auf Höhe der jeweiligen Zugänge zum Bahnhofpunkt erfolgen. In unmittelbarer Bahnsteignähe ist auf der Südseite eine Vorfahrt für Pkw-Parkplätze zum Bringen und Abholen (eine sogenannte „Kiss+Ride“ Zone) geplant.

Der Haltepunkt auf der Nordseite, der zugleich den südlichen Abschluss der „Neuen Mitte Moisling“ bildet, wird durch das geplante, parallel zum Bahnsteig der Bahnlinie Lübeck-Hamburg stehende Gebäude markiert. In diesem sollen eine Fahrradabstellanlage, Lade- und Reparaturmöglichkeiten, ggf. Schließfächer, sowie ein Informations- und Wartebereich eingerichtet werden, um den Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern nutzerfreundlich zu gestalten.

Parallel zu den Planungen zum Bahnhofpunkt erfolgt die Überplanung der nördlich angrenzenden Bereiche zur „Neuen Mitte Moisling“. Mit der Errichtung des Haltepunktes strebt die Hansestadt Lübeck die städtebauliche und funktionale Neuordnung des Stadtteil-Zentrums Moisling am Oberbüssauer Weg an. Bauliche Veränderungsabsichten der Eigentümer sowie die Errichtung des Bahnhofpunktes Moisling bieten gute Voraussetzungen zur Neugestaltung und Aufwertung der „Neuen Mitte Moisling“. Entstehen soll ein nutzungsaktives Stadtteil-Zentrum, das rund um den „Moislinger Markt“ als identitätsstiftendem Mittelpunkt, einen attraktiven Anziehungspunkt bildet.

In der „Neuen Mitte Moisling“ sollen zur Stärkung als zentraler Versorgungsbereich rund um den geplanten „Moislinger Markt“ Einzelhandel zur Nahversorgung, soziale Infrastruktur, private und öffentliche Dienstleistungen auf engem Raum angeboten werden. Darüber hinaus sollen durch den Ersatz und die Sanierung des Wohnungsbestandes neue bzw. alternative Wohngebäude entstehen. Dabei ist die Schaffung nutzerfreundlicher und attraktiver (neuer) Wegeverbindungen und Aufenthaltsflächen für eine gute Anbindung der „Neuen Mitte Moisling“ an den Bahnhofpunkt und die angrenzenden Quartiere von wesentlicher Bedeutung.

Die Hansestadt Lübeck beteiligt sich seit 2012 mit der Gesamtmaßnahme Moisling an dem Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt“, in dessen Rahmen in den nächsten Jahren weitere Investitionen in ein integriertes Maßnahmenprogramm zur Aufwertung des Stadtteils getätigt werden sollen. Die „Neue Mitte Moisling“ ist ein wesentlicher Baustein des Förderprogramms in Moisling. Zusammen mit der Errichtung des Bahnhofpunktes übernehmen der Ausbau und die Neuordnung des Stadtteil-Zentrums eine Schlüsselrolle in dem angestrebten Stadtteilentwicklungsprozess.

Die Erarbeitung des Bebauungsplanes 21.01.00 - Oberbüssauer Weg/Neue Mitte Moisling zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Neuen Mitte soll weitgehend parallel mit den hier in Aufstellung befindlichen Bauleitplänen erfolgen.

1.3 Planungsrechtliches Verfahren

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck stellt die Flächen innerhalb des geplanten Geltungsbereiches weitgehend als Flächen für die Landwirtschaft dar.

Das unbebaute Plangebiet des Bebauungsplanes liegt südlich der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck, außerhalb der Geltungsbereiche rechtskräftiger Bebauungspläne, im Außenbereich gemäß § 35 BauGB, der keine Grundlage für eine Zulassung der geplanten notwendigen Infrastruktur-Einrichtungen im Süden der Bahn bietet. Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der Infrastruktur sind demnach die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes.

Die 141. Änderung des Flächennutzungsplanes - Moisling Süd/Infrastruktur Bahnhofpunkt - erfolgt nach dem Regelverfahren des § 2 BauGB aufgestellt. Dieses Verfahren beinhaltet gemäß § 2 Abs. 4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1 a BauGB die Durchführung einer Umweltprüfung, in der die voraussichtlichen Umweltauswirkungen ermittelt und bewertet werden. Die Darlegung der Belange erfolgt im Umweltbericht, der Bestandteil der Begründung der Änderung des Flächennutzungsplanes wird.

2. Ausgangssituation

2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

Bebauungs- und Nutzungsstruktur innerhalb des Plangebietes

Die Flächen innerhalb des Plangebietes werden derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt.

Der Oberbüssauer Weg steigt nach Norden zur Brücke über die Gleisanlagen der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck an und führt von hier weiter in die geplante „Neue Mitte Moisling“. Die Straße wird durch raumprägende Gehölzbestände auf den Böschungen gesäumt.

Bebauungs- und Nutzungsstruktur außerhalb des Plangebietes

Südlich des Plangebietes befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“.

Westlich des Oberbüssauer Weges befindet sich der Hundeübungsplatz des Boxer-Klub e. V. München, Gruppe Lübeck.

Nördlich der Bahnstrecke schließt die Bebauung des Stadtteils Moisling an. Der Stadtteil präsentiert sich als eine großräumig geplante Stadterweiterung aus den 60-/ 70er-Jahren in Ergänzung der alten Ortslage Moisling. Prägend und typisch für diese Zeit sind die viergeschossige Zeilenbebauung mit den ergänzenden Wohnhochhäusern.

Die Hansestadt Lübeck plant im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Soziale Stadt“ die städtebauliche und funktionale Neuordnung des Gebiets entlang des Oberbüssauer Weges. Bauliche Veränderungsabsichten der Eigentümer sowie die Einrichtung des Bahnhofpunktes Moisling bieten die Chance zur Schaffung der „Neuen Mitte Moisling“ und damit verbunden die Aufwertung der angrenzenden Stadträume. Als identitätsstiftender Mittelpunkt soll ein attraktives Stadtteilzentrum entstehen.

Grundlegendes Ziel ist die Stärkung als zentraler Nahversorgungsbereich mit ergänzender sozialer Infrastruktur sowie privaten und öffentlichen Dienstleistungseinrichtungen. Ziel ist es auch, dass zeitgemäße und nachfragegerechte Angebote für Jung und Alt durch den Bau neuer Wohn- und Gewerbegebäude bzw. durch die Sanierung des Bestandes geschaffen werden. Die Aufwertung der Freiräume durch die Realisierung von attraktiven Aufenthaltsbereichen und Wegeverbindungen ist dafür von besonderer Bedeutung.

Die Hansestadt Lübeck beteiligt sich seit 2012 mit der Gesamtmaßnahme „Soziale Stadt“ Moisling an diesem Städtebauförderprogramm; dabei ist die Planung zur „Neuen Mitte Moisling“ ein wesentlicher Baustein. In den nächsten Jahren sind weitere Investitionen in das integrierte Maßnahmenprogramm geplant, um den Stadtteil aufzuwerten und sozial zu stabilisieren. Die Neuordnung des Stadtteil-Zentrums übernimmt dabei eine entscheidende Schlüsselrolle in dem angestrebten Stadtteil-Entwicklungsprozess.

Die geplante Entwicklung der „Neuen Mitte Moisling“ steht in direktem Zusammenhang mit der Einrichtung des Bahnhofpunktes und soll weitgehend parallel zu dessen Planung erfolgen.

Verkehrliche Erschließung

Die äußere Erschließung des Plangebietes erfolgt über den Oberbüssauer Weg bzw. die Niendorfer Straße. Die Niendorfer Straße ist Kreisstraße und Ortsdurchfahrt und damit als Hauptverkehrsstraße klassifiziert. Als Gemeindestraße bindet der Oberbüssauer Weg die Siedlungsbereiche im Stadtteil und mit der Brücke über die Bahntrasse das Plangebiet im Süden an. Das Verkehrsaufkommen im Bereich Oberbüssauer Weg/Niendorfer Straße liegt zzt. bei ca. 3.800 Kfz pro Tag.

ÖPNV-Anbindung

In Moisling verkehren vier Buslinien des Stadtverkehrs Lübeck (Linien 5, 7, 11 und 12), die den Stadtteil erschließen und ihn mit der Innen-/Altstadt und den benachbarten Stadtteilen und Ortslagen verbinden. Südlich der Bahnstrecke befinden sich derzeit keine Bushaltestellen. Im Zuge der Entwicklung des Bahnhofes und der „Neuen Mitte Moisling“ erfolgt eine Neuordnung der Haltestellen im nördlichen Bereich und die Schaffung einer neuen Haltestelle im Bereich südlich der Bahn. Die derzeit bestehenden Haltestellen befinden sich im Kreuzungsbereich des Oberbüssauer Weges, des Moislinger Mühlenweges und des Sterntalerweges, also rund um den Moislinger Markt und in ca. 300 m Entfernung zum Bahnhofpunkt. Diese Haltestellen bilden einen wichtigen Knotenpunkt aller o.g. Buslinien (Start-/Endhaltestelle) und stellen mit ca. 1.200 Fahrgästen eine sog. Schwerpunkt-Haltestelle in der Hansestadt dar. Mit der Linie 5 hat man die Möglichkeit im 10-Minuten-Takt die Innenstadt zu erreichen. Die anderen Linien (7, 11, 12) fahren zu den Hauptverkehrszeiten im 15/30-Minuten-Takt in Richtung Stadt. Zudem besteht eine Anbindung nach Niendorf im 30-Minuten-Takt bzw. 60-Minuten-Takt nach Moorgarten/Klein Wesenberg.

Fuß- und Radverkehr

Entlang der Hauptstraßen Oberbüssauer Weg, Moislinger Mühlenweg, Sterntalerweg und Niendorfer Straße befinden sich zzt. noch auf beiden Straßenseiten Geh- und Radwege, die getrennt angelegt sind.

Innerhalb des Plangebietes besteht ein landwirtschaftlicher Weg, welcher zudem eine Fuß- und Radwegeverbindung an den Elbe-Lübeck-Kanal darstellt.

Ruhender Verkehr

Das Plangebiet wird landwirtschaftlich genutzt, somit bestehen hier keine Park- bzw. Stellplätze.

Künftiger Bahnhofpunkt

Nach Planungen des schleswig-holsteinischen Verkehrsministeriums, der DB AG und der Landesverkehrsgesellschaft Nah.SH soll der Bahnhofpunkt Moisling Ende 2023 in Betrieb genommen werden. Durch die Anbindung an die Bahnstrecke Hamburg-Lübeck/Lübeck-Hamburg eröffnen sich für den Stadtteil - und für das geplante Stadtteilzentrum - neue Entwicklungsperspektiven. Mit der Bahn werden von Moisling der Hauptbahnhof Lübeck in ca. 6 Minuten und der Hauptbahnhof Hamburg in ca. 39 Minuten erreichbar sein. Die DB AG hat Anfang des Jahres 2019 die Fachplanungen eingeleitet; die Durchführung des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens erfolgte 2020. Der Bahnhofpunkt soll parallel jeweils entlang der bestehenden Gleise - östlich der Brücke Oberbüssauer Weg - eingerichtet werden. Die Bahnsteige werden nördlich für die Strecke Lübeck-Hamburg und südlich der Bahngleise für die Strecke Hamburg-Lübeck entstehen. Der südliche Bahnsteig bildet den nördlichen Abschluss des Plangebietes.

2.2 Natur und Umwelt

2.2.1 Topografie

Das Plangebiet ist bei Geländehöhen zwischen 11,0 und 13,0 m ü. NHN weitestgehend eben. Aufgrund der Höhenlage liegt das Plangebiet nicht in einem potenziellen Überschwemmungsgebiet oder in überschwemmungsgefährdeten Gebieten der Trave, so dass Belange des Hochwasserschutzes bei der Aufstellung des Bebauungsplanes nicht zu berücksichtigen sind.

2.2.2 Vegetationsbestand

Zur Bestandsaufnahme der Biotop- und Nutzungstypen erfolgte im Oktober 2021 eine Biotoptypenkartierung auf der Grundlage der aktuellen Kartieranleitung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (Kartieranleitung und Biotoptypenschlüssel für die Biotopkartierung Schleswig-Holstein - Kartieranleitung, Biotoptypenschlüssel und Standardliste Biotoptypen; Stand: April 2021) durchgeführt. Die Ergebnisse sind in der Anlage „Biotop- und Nutzungstypenkartierung“¹ dargestellt und im Umweltbericht ausführlich beschrieben.

Gehölzbestände

An Gehölzbeständen sind im Untersuchungsgebiet überwiegend Knicks und Gehölze entlang der Straße vorhanden. Dabei finden sich sowohl typische Knicks und Knickabschnitte sowie ein durchgewachsener Knick. Der typische Knick südlich der Bahntrasse besteht überwiegend aus Weißdorn, Liguster, Hasel, Schlehe und Berg-Ahorn. Zusätzlich werden Bereiche des Knicks durch Hopfen und Brombeeren überlagert, sodass sich ein flächiger und sehr dichter Gehölzbestand gebildet hat. Dahingegen ist der Gehölzbestand des durchgewachsenen Knicks südlich des Plangebietes eher lückig und zweireihig auf einem degradierten Wall ausgebildet. Die Gehölze bestehen vor allem aus Stiel-Eichen, Feld-Ahorn und Hainbuchen. Richtung Osten geht der durchgewachsene Knick in einen typischen Knick über. Hier mischen sich zusätzlich Hasel, Schlehen und Berg-Ahorn mit in den Gehölzbestand.

Der typische Knick verläuft zunächst Richtung Osten und biegt dann Richtung Süden ab. Östlich des Abschnittes, der Richtung Süden führt, ist ein sonstiges Gebüsch aus Schlehen und Brombeeren vorgelagert. Weiterhin befinden sich sonstige Gebüsche im Zubereich des Ackers, angrenzend an den randlich verlaufenden Weg, in dem zusätzlich zu den genannten Arten auch Hasel vorkommt.

Südlich des durchgewachsenen Knicks ist ein Feldgehölz aus Erlen vorhanden. Es handelt sich um Schwarz-Erlen, die in Reihen angelegt wurden.

Innerhalb der Sukzessionsfläche südlich des Plangebietes befindet sich im östlichen Randbereich ein angelegter Sumpfwald mit Erlen, an dessen Rändern sich auch Weiden als Pioniergehölze ausbreiten.

Landwirtschaftlich genutzte Flächen

Den größten Flächenanteil im Plangebiet nimmt der intensiv genutzte Acker ein. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme war der Acker umgebrochen und nicht mit einer Feldfrucht bestellt. Die Ackerfläche im südöstlichen Umfeld des Plangebietes war zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme stillgelegt und mit einer Graseinsaat zwischengepflanzt.

Ruderaler Gras- und Staudenfluren

Ruderaler Gras und Staudenfluren sind im Plangebiet vor allem in den ungenutzten Randbereichen sowohl entlang des Ackers als auch entlang von Wegen und innerhalb der Sukzessionsflächen im südlichen und nordwestlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes vorhanden.

¹ PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling-Süd/Infrastruktur Bahnhofpunkt, Bestand Biotop- und Nutzungstypen, Stand: 07.12.2021

Simsenriede und sonstige Staudensümpfe

Südlich des Plangebietes befindet sich eine Sukzessionsfläche als Kompensationsfläche, welche feucht ausgeprägt ist. Innerhalb der Sukzessionsfläche befindet sich ein Gewässer, dessen nördliche Randbereiche sumpfig ausgebildet sind.

Biotope der Siedlungs- und Verkehrsflächen

Innerhalb des Plangebietes liegt ein Teilbereich des Oberbüssauer Weges, welcher einschließlich der beidseitig verlaufenden Fuß- und Radwege als vollversiegelte Verkehrsfläche erfasst wird. An den Straßenrändern sind teilweise gepflegte rasige Bereiche als Straßenbegleitgrün ohne Gehölze vorhanden. In den Böschungsbereichen beidseitig des Oberbüssauer Weges haben sich Straßenbegleitgrün mit Gehölzen ausgebildet. Die Straßensäume aus Bäumen bestehen sowohl aus Nadelgehölzen als auch einer Vielzahl an Laubgehölzen. Aufgrund der Vielzahl heimischer Arten und des Neigungswinkels der Straßenböschung wird das Straßenbegleitgrün überwiegend von einem gesetzlich geschützten artenreichen Steilhang überlagert. Steilhänge gelten als gesetzlich geschützt sofern ein artenreicher Biotoptyp, eine Neigung von mindestens 20°, eine Länge von mindestens 25 m und eine Höhe von mindestens 2 m vorliegen.

Westlich der Straße liegt ein Hundeübungsplatz, welcher durch einen arten- und strukturarmen Zierrasen geprägt ist. Zum Hundeübungsplatz gehören noch ein kleines Klub-Häuschen des Vereins, einzelne Beete und Ziersträucher, Einzelbäume sowie die auf der Rasenfläche aufgestellten Hindernisse für Hunde. Die Rasenfläche wird intensiv genutzt und gepflegt, somit ist die Artenvielfalt reduziert.

Die Zuwegung zur Ackerfläche sowie der Rundweg im nördlichen Bereich des Ackers sind als unversiegelte Wege erfasst. Die Zuwegung zum Hundeübungsplatz ist wiederum teilversiegelt.

2.2.3 Natur- und Artenschutz

Mit Ausnahme der Steilhänge entlang des Oberbüssauer Weges befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope innerhalb des Plangebietes. Im Umfeld des Plangebietes, außerhalb des Plangebiets, befinden sich weiterhin gesetzlich geschützte Knicks, Feuchtbiotop (Sumpfwald mit Erlen und Binsen- und Simsensried). Diese sind Bestandteil des südlich an das Plangebiet angrenzenden Landschaftsschutzgebiets (LSG) „Talraum und Umfeld von Grienu und Quadebek“. Landschaftstypische Knickstrukturen begrenzen in großen Bereichen das LSG sowie die landwirtschaftlichen Flächen.

Es kommen keine Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie im Plangebiet vor. Aufgrund der speziellen Standortansprüche der Arten: Kriechender Scheiberich (*Apium repens*) (Feuchtwiesen, Ufer), Froschzunge (*Luronium natans*) (Gewässerpflanze), Schierlings-Wasserfenchel (*Oenanthe conioides*) (Süßwasserwatten), Firnisglänzendes Sichelmoos (*Hamatocaulis vernicosus*) (Moore, Nasswiesen, Gewässerufer) ist ein Vorkommen im Plangebiet ausgeschlossen.

Zur Betrachtung der artenschutzrechtlichen Belange wurden einer Faunistischen Potenzialanalyse mit Artenschutzrechtlichem Fachbeitrag² erarbeitet. Die Faunistische Potenzialanalyse ist ein Verfahren zur Einschätzung der möglichen aktuellen faunistischen Besiedlung von Lebensräumen unter Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten, der Umgebung und der vorhandenen Beeinträchtigungen. Hierzu erfolgte eine Begehung des Wirkraumes im April 2022. Ergänzend wurden die bereits vorhandenen Informationen aus der Planung der DB Station & Service AG zur Planung des Projektes „Neubau Haltepunkt Lübeck-Moisling“ als Datenquelle herangezogen.

² BBS Umwelt GmbH: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 „Bahnhof Haltepunkt“, Stand: 09.11.2022

Für die Artenschutzprüfung wurden nicht alle Tiergruppen betrachtet, sondern insbesondere die in diesem Fall artenschutzrechtlich bedeutsamen europäischen Vogelarten und Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie.

Brutvögel

Die Kartierung für den Bahnhofpunkt aus dem Jahr 2020 ergab 29 Vogelarten, 19 mögliche oder wahrscheinliche Arten. Darüber hinaus werden hier weitere Arten als Potenzial definiert.

Die Brutvogelfauna des Untersuchungsgebietes besteht im Wesentlichen aus kommunen Arten der Siedlungsbiotope. Die von dem Bau des Bahnhofpunktes betroffenen Baumhecken beiderseits der Bahnlinie weisen aufgrund der Verkehrssicherungspflicht an Schienenwegen v.a. Gebüsch und einzelne Bäume mit schwachem Baumholz auf. Dementsprechend brüten hier vereinzelt Gebüschbrüter wie Mönchsgrasmücke, Amsel, Heckenbraunelle, Zaunkönig (unmittelbar westlich der Brücke außerhalb des Untersuchungsgebietes) und Zilpzalp.

Kleinere Höhlenbrüter wie Blaumeise und Kohlmeise suchen die Hecken zur Nahrungssuche auf, ihre Brutstandorte sind jedoch die stärkeren Gehölze in der Siedlung. Weitere regelmäßige Nahrungsgäste sind Elster, Ringeltaube und Rabenkrähe, die ihren Brutstandort außerhalb des Untersuchungsgebietes haben.

Die Baumhecken der südostexponierten Straßenböschung weisen aufgrund des höheren Strukturereichtums der stärkeren Gehölze neben den o. g. Gebüschbrütern auch Höhlenbrüter wie Blaumeise, Kohlmeise und Star (Brutverdacht) auf. Des Weiteren brütet dort der Buchfink. Ein ähnliches Arteninventar weisen die Baumreihen und die Starkbäume am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes auf.

An der Bahnbrücke wurde die Straßentaube mit Balzlauten beobachtet, eine Brut konnte jedoch nicht bestätigt werden.

Der Siedlungsraum wird von verschiedenen gebäudebrütenden Vogelarten frequentiert, die an den Gebäuden brüten und im Untersuchungsgebietes bei der Nahrungssuche beobachtet wurden. Hierzu zählen Haussperling, Hausrotschwanz und die Mehlschwalbe.

Der Teich (nordöstlich der Bahnstrecke) ist Brutlebensraum von Wasservögeln. Mehrere Graugans-Familien haben sich etabliert, die in der Verlandungsvegetation deutlich sichtbaren Fraßdruck ausüben und am Ufer offenbar von Anwohnern gefüttert werden. Des Weiteren brütet das Bläßhuhn. Die Stockente wurde als Nahrungsgast beobachtet. Im Teich im Süden sind diese Arten, weitere Entenarten, wie die Reiherente, und in den Röhrichten ist mit Röhrichtbrütern zu rechnen.

Die Wiese (Einsaatgrasland 2020, Getreideacker in 2022) wird von Nahrungsgästen wie Weißstorch, Graureiher und Turmfalke aufgesucht.

Es gibt faunistische Funktionsbeziehungen zwischen dem Untersuchungsgebiet und insbesondere der Wiese und den Gehölzen südlich des Untersuchungsgebietes. Von dort wurde auch der Kuckuck vernommen. Elster, Rabenkrähe und Ringeltaube fliegen regelmäßig zwischen den Gehölzen und dem Untersuchungsgebiet.

Im Bereich der westlich liegenden Hundefläche sowie Sukzessionsfläche sind Arten der Siedlungsbiotope, der Staudenfluren und jungen Gehölze zu erwarten. Die Weißdornbüsche lassen z. B. die Dorngrasmücke erwarten.

Von Seiten der unteren Naturschutzbehörde wurde ergänzt, dass auf dem Grünland östlich des Geltungsbereichs 1995 ein Wachtelkönig gehört und in den Gehölzbereichen 2005 zwei Nachtigall-Revier festgestellt wurden.

Rastvögel

Eine besondere Bedeutung des Untersuchungsraums für Rastvögel ist nicht gegeben

Nahrungsgäste wie Greifvögel oder Schwalben

Der Untersuchungsraum weist keinerlei Horste von Greifvögeln auf, ist jedoch aufgrund seiner Größe und Offenheit ein potenzielles Nahrungshabitat für Greifvögel wie den Mäusebussard und Turmfalken. Schwalben sind Nahrungsgäste.

Fledermäuse

Der Untersuchungsraum ist in seiner Habitateignung für Fledermäuse durch Gebäude, aber auch parkartige Landschaft mit Gehölzen und Gewässern (Teich) geprägt. Von besonderer Bedeutung ist die Nähe zur Trave und das FFH-Gebiet „Travetal“ in ca. 500 m Entfernung. Dieser Flusslauf mit seinen begleitenden Gehölzbeständen steht über die Bahnlinie mit begleitenden Heckenstrukturen in direktem Biotopverbund.

Als Arten sind im anthropogen überprägten Untersuchungsraum v. a. typische Kulturfolger wie die Zwergfledermaus zu erwarten, die ihre Quartiere bevorzugt in Spalträumen von Gebäuden anlegt. Daneben können Waldarten vorkommen, die auch offene und parkartige Landschaften besiedeln. Zu diesen zählen Rauhaufledermaus, Breitflügel-Fledermaus, Großer Abendsegler und evtl. die Fransenfledermaus. Die Nähe zu Gewässern bzw. der Teich im Untersuchungsgebiet prädestiniert die Wasserfledermaus. Im Zuge der Erfassungen konnte jedoch ein Fledermausquartier (evtl. Zwischenquartier) im Gebiet eruiert werden. Es handelt sich um eine mehrstämmige Baumweide am Teich (*nördlich der Bahn*), die über längere Zeit von Fledermäusen angefliegen wurde. Hier besteht Verdacht auf ein Fledermausquartier.

Die Knicks und Gehölzränder können für Fledermäuse wichtige Leitlinien darstellen. Hier mögliche Arten mit ausgeprägter Flugrouthenutzung sind Breit-, Fransen-, Mücken- und Zwergfledermaus.

Fledermausquartiere sind im Geltungsbereich an nur wenigen Bäumen am Oberbüssauer Weg als Tagesquartiere anzunehmen. Potenziell sind sie in einer alten Weide am Böschungsfuß oder an älteren Ahorn Spalten und Höhlen geeignet.

Offenflächen und halboffene Flächen wie die Ackerfläche, Sukzessionsfläche und Grünland sind als Jagdgebiete einzustufen. Eine essenzielle Bedeutung der Offenflächen als Jagdgebiet ist jedoch nicht anzunehmen. Besondere insektenreiche Flächen kommen ansatzweise mit der Sukzessionsfläche vor.

Haselmaus

Der Untersuchungsraum befindet sich im Verbreitungsgebiet der Haselmaus. Die Knicks und sonstige Gehölze stellen den möglichen Lebensraum der Art dar. Im Rahmen der Erfassungen von Mai bis November 2021 wurden keine Hinweise auf ein Vorkommen der Haselmaus festgestellt. Im Zuge der Kontrollen wurden in einigen Tubes der Kartierflächen Nistmaterial oder Kot von Mäusen (vermutlich Gattung Apodemus) sowie Vorräte von Eicheln und Bucheckern oder entsprechende Fraßreste festgestellt.

Weitere Säugetiere nach Anhang IV FFH-RL sind aufgrund der Habitatausstattung nicht zu erwarten.

Zauneidechse

Das Vorkommen der Zauneidechse z. B. an Böschungen ist aufgrund des dichten Bewuchses bzw. der Schotterung an der Bahn auszuschließen. Es ist aus den genannten Gründen (Nutzung,

Struktur, Umgebung, Begehungen) ein Vorkommen im Geltungsbereich nicht anzunehmen. Nachweise der Art aus dem Artkataster des Landes liegen aus diesem Bereich ebenfalls nicht vor.

Weitere streng geschützte Reptilienarten sind nicht zu erwarten. Relativ häufige und besonders geschützte Arten wie Ringelnatter, Blindschleiche und Waldeidechse sind jedoch, besonders in Gehölzen und im Süden, nicht auszuschließen.

Amphibien

Durch die Kartierung im Rahmen der Planung zum Bahnhofpunkt wurden Kammmolch, Teichfrosch, Grasfrosch und Teichmolch nachgewiesen. Zudem könnten folgende Arten im Untersuchungsgebiet vorkommen, die nicht erfasst wurden: Moorfrosch (*Rana arvalis*, Anh. IV der FFH-Richtlinie) potenziell v. a. in dem südlichen Gewässer und Erdkröte (*Bufo bufo*) in beiden Gewässern. Des Weiteren könnte der im nördlichen Teich nachgewiesene Grasfrosch auch in dem südlichen Gewässer vorkommen, welches z. T. sehr unzugänglich und daher schwer erfassbar ist.

Als Landlebensräume für Amphibien eignen sich alle Gehölzbestände im näheren Umfeld der Gewässer, also der Gehölzgürtel unmittelbar am Teich (nordöstlich der Bahn), aber auch die von dem Vorhaben direkt betroffene Baumhecke nördlich und südlich der Bahnlinie. Das südliche Gewässer ist von einem Erlen-Sumpfwald umgeben.

Daher sind Amphibienwanderungen aus nördlicher und südlicher Richtung in den Eingriffsraum nicht auszuschließen.

Weitere in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Reptilien oder Amphibien

Diese Tierarten sind im Untersuchungsraum aufgrund der für diese Arten nicht geeigneten Strukturen oder Lage außerhalb des Verbreitungsgebiets nicht zu erwarten

Sonstige Arten

Weitere Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind nicht zu erwarten. Feuchtlebensräume oder Gewässer für z. B. Libellen und Mollusken sind südlich angrenzend vorhanden. Da hier keine Flächeninanspruchnahme erfolgt und Störungen für Libellen oder Mollusken nicht relevant sind, werden diese nicht weiter betrachtet. Auch altes Totholz mit Eignung für Eremit oder Heldbock ist nicht vorhanden. Ebenfalls befinden sich keine geeigneten Flächen mit Nahrungsflächen des Nachtkerzenschwärmers im Vorhabensraum.

2.2.4 Wald

Innerhalb des Plangebietes befinden sich Waldflächen. Als Wald im Sinne des Gesetzes gilt jede mit Waldgehölzen bestockte Grundfläche. Waldgehölze im Sinne des Gesetzes sind alle Waldbaum- und Waldstraucharten ohne Rücksicht auf Alter, Zustand, Verteilung und/oder Art Ihrer Entstehung (§2 Abs. 1 i.V.m. §2 Abs. 3 Satz 1 und Satz 2 LWaldG). Gemäß §24 Abs. 2 LWaldG ist ein Waldabstand von 30 m in den Bebauungsplan oder die Satzung nachrichtlich, gemäß §24 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 des BauGB aufzunehmen. Der Waldabstand ist in der Planzeichnung zu berücksichtigen und als nachrichtliche Übernahme zu erfassen. Die Waldfläche ist gleichzeitig hat gleichzeitig die Funktion als naturschutzfachliche Ausgleichsfläche.

2.2.5 Landschaftsbild und Erholung

Das Plangebiet sowie die umliegenden Flächen südlich der Bahnstrecke sind als offener Landschaftsraum mit landwirtschaftlicher Nutzung und gliedernden Knickstrukturen wahrnehmbar. Gleichwohl weist das Plangebiet derzeit keine eigenständige Erholungseignung auf. Entlang der

westlichen und nördlichen Plangebietsgrenze verläuft ein landwirtschaftlicher Weg, welcher zugleich die Fuß- und Radwegeverbindung zum ca. 1 km östlich entfernt liegenden Elbe-Lübeck-Kanal ist.

2.2.6 Altlasten

Es liegen keine Kenntnisse über Bodenkontaminationen innerhalb des Plangebietes vor.

2.2.7 Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes

Die geplante „Park+Ride“ Anlage grenzt nicht an eine schützenswerte Nutzung. Die nächstgelegene schützenswerte Nutzung befindet sich nördlich der Bahntrasse und wird durch die bestehenden Lärmschutzwände geschützt. Negative Auswirkungen durch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen sind demnach nicht zu erwarten.

Die Auswirkungen der Verkehrssteigerungen durch die geplante Anlage verteilen sich hierbei im vorhandenen Straßennetz. Die durch weiträumige Änderungen des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme bedingten Lärmbelastigungen sind hierbei nicht zu betrachten. Gemäß Rechtsprechung ist kein Straßenanlieger dagegen geschützt, dass bedingt durch Veränderungen von Verkehrsplanungen der Verkehr in seiner Straße zunimmt.

2.3 Eigentumsverhältnisse

Die Flächen des Plangebietes befinden sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Bodenordnende Maßnahmen werden daher voraussichtlich nicht erforderlich.

2.4 Bisheriges Planungsrecht

Das unbebaute Plangebiet befindet sich außerhalb der Geltungsbereiche rechtskräftiger Bebauungspläne und ist als Außenbereichsfläche gemäß § 35 BauGB einzuordnen. Zur Umsetzung der geplanten Entwicklung ist die Erarbeitung der planungsrechtlichen Voraussetzungen in Form der Änderung des Flächennutzungsplanes und der Aufstellung des Bebauungsplanes erforderlich.

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung

Das Plangebiet liegt innerhalb des im Regionalplan für den Planungsraum II (Stand 2004) sowie im Entwicklungskonzept für die Region Lübeck (Stand 2003) festgelegten baulich zusammenhängendem Siedlungsgebiet des Oberzentrums Lübeck.

3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der Flächennutzungsplan für die Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung stellt das Plangebiet weitgehend als Flächen für Landwirtschaft dar.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes.

3.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)

Das im März 2010 von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossene integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) benennt im Rahmen der Beschreibung des Stadtteilprofils für Mois-

ling u. a. das Querschnittsthema der Wohnortentwicklung mit den Aufgabenfeldern Modernisierung, Abriss, Neubau, Bestands- und Wohnumfeldentwicklung, Sozialkulturelle Integration, Entwicklung von „Mitten“, Versorgung, Schulen/ Kita, Erholung usw.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau der notwendigen Infrastruktur des geplanten Bahnhofpunktes Moisling geschaffen werden. Eine wohnbauliche oder gewerbliche Entwicklung ist nicht geplant. Auswirkungen auf das ISEK 2021 sind daher nicht abzuleiten.

3.4 Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030

In dem im März 2015 von der Bürgerschaft beschlossenen Konzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung Lübeck 2030“ sind die Flächen südlich der Bahntrasse als Suchraum für Gewerbe und Freiraumentwicklung dargestellt.

Gemäß der Konzeptbetrachtung ist die Fläche zur Stärkung des Stadtteils Moisling und als Siedlungsarrondierung für eine gewerbliche Entwicklung theoretisch gut geeignet. Voraussetzung ist jedoch eine gute Anbindung an die Autobahn - A20. Allerdings ist der Anschluss an die Auffahrt Genin-Süd nur aufwendig und kostenintensiv zu erstellen, aber grundsätzlich möglich. Deshalb erscheint südlich des Bahnhofpunktes eher eine kleinteilige bauliche Entwicklung, sofern die Ver- und Entsorgung sichergestellt werden kann, umsetzbar. Der Empfehlung des Konzeptes folgend, soll die Fläche als potenzielle Gewerbefläche vorgehalten und von anderen konkurrierenden Nutzungen freigehalten werden.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Infrastruktur südlich des geplanten Bahnhofpunktes Moisling schaffen. Eine Entwicklung zu Gunsten von Wohnen bzw. Gewerbe ist nicht geplant. Auswirkungen auf das Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030 sind daher nicht zu erwarten.

3.5 Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2020

Gemäß dem aktuellen Wohnungsmarktbericht 2020 (Stand: November 2020), der das Wohnungsmarktkonzept 2013 unter Berücksichtigung der letzten Bevölkerungs- und Haushaltsprognose aus Oktober 2020 fortschreibt, wird Lübeck in den nächsten Jahren bis 2025 voraussichtlich einen über die Bestandserneuerung hinausgehenden zusätzlichen Bedarf von 5.300 Wohneinheiten bis 2040 haben.

Der Wohnungsmarktbericht fokussiert die Entwicklung innerstädtischer, integrierter Standorte. Hierbei spielt auch die Sicherung der bestehenden und geplanten (Sozialen-) Infrastruktur eine wichtige Rolle.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Infrastruktur südlich des geplanten Bahnhofpunktes Moisling. Es werden weder Wohnungsbau noch Gewerbe geplant, so dass sich keine Auswirkungen auf das Wohnungsmarktkonzept ergeben.

3.6 Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck

Das 2011 von der Bürgerschaft beschlossene Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept (kurz: Zentrenkonzept) definiert die Flächen nördlich der Bahnstrecke als Nahversorgungszentrum Moisling - Moisling-West (demnächst: Neue Mitte Moisling/Moislinger Markt).

Das eigentliche Stadtteilzentrum Moisling - Moisling-Ost/August-Bebel-Straße befindet sich in ca. 700 m Entfernung zum Plangebiet und ist mit dem Fahrrad gut, aber auch fußläufig noch erreichbar.

Die Altstadt als Hauptzentrum der Hansestadt Lübeck liegt ca. 4 km vom Plangebiet entfernt und ist mit dem Fahrrad in ca. 25 Minuten zu erreichen.

Beide Moislinger Versorgungszentren sind gut an den ÖPNV angebunden.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Infrastruktur des geplanten Bahnhofpunktes Moisling geschaffen werden. Es werden weder Wohn- noch Gewerbeflächen geplant. Auswirkungen auf das Zentrenkonzept sind daher nicht zu erwarten.

3.7 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck

Der 2008 durch die Bürgerschaft beschlossene Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck stellt für die Plangebietsflächen keine spezifischen Entwicklungsziele dar. Die südlich angrenzenden Flächen befinden sich innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Talraum und Umfeld von Grienu und Quadebek“.

3.8 UNESCO-Welterbe-Managementplan

Das Plangebiet liegt außerhalb der im Managementplan für die UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ ausgewiesenen Pufferzone. Das Plangebiet berührt allerdings die im Managementplan definierte Sichtbeziehung Nr. 16 „B 208 westlich Siebenbäumen“ auf die Lübecker Altstadt.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Infrastruktur für den geplanten Bahnhofpunkt Moisling. Eine hochbauliche Entwicklung ist nicht geplant, so dass es damit zu keiner Beeinträchtigung der Sichtachsen kommen wird.

3.9 Klimaanpassungskonzept

Die maßgeblichen Maßnahmenkarten des Klimaanpassungskonzept enthalten keine konkreten Maßnahmenvorschläge zum Plangebiet.

3.10 Hinweiskarte Starkregen

Die Hinweiskarte Starkregen der Hansestadt Lübeck enthält keine spezifischen Aussagen für das Plangebiet.

3.11 Stadtklimaanalyse

Gemäß Stadtklimakarte der Hansestadt Lübeck ist das Plangebiet von mittlerer bis geringer bioklimatischer Bedeutung. Diese Flächen weisen eine mittlere bzw. geringe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsänderungen auf.

4. Ziele und Zwecke der Planung

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes sowie der Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Infrastruktur für den Bahnhofpunkt - wie beispielsweise eines „Park+Ride“ Parkplatzes - und der fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck auf der Südseite des künftigen Bahnhofpunktes.

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden südlichen Ortsteile der Hansestadt sollen durch die Errichtung des Bahnhofpunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg

angeschlossen werden. Mit der Einrichtung des Bahnhofpunktes ergeben sich große Potenziale und positive Entwicklungschancen - nicht nur für den nördlich gelegenen Stadtteil Moisling. Der eigentliche Haltepunkt entsteht im Bereich der Gleisanlagen östlich der Brücke Oberbüssauer Weg. Geplant sind hier zwei 300 Meter lange Bahnsteige nördlich und südlich der Gleistrasse, die über Fußwege und die Bahnbrücke des Oberbüssauer Weges angeschlossen werden und barrierefrei erreicht werden sollen. Die Nah.SH erstellt den Haltepunkt inklusive der Bahnsteige. Die Gestaltung des Haltepunkt-Umfelds obliegt der Hansestadt Lübeck.

Städtebauliches Konzept

Die zukünftige Gestaltung und Ausstattung des Bahnhofhaltpunktes orientieren sich maßgeblich an der geschätzten, zukünftigen Aufteilung des Verkehrsaufkommens. Aktuell wird geplant, dass im Rahmen einer beabsichtigten Verkehrswende der Schwerpunkt auf umweltfreundlichen Verkehrsmitteln liegen soll. Dies bedeutet, dass zur Erschließung des Bahnhofpunktes dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV, hier Bus), dem Fahrrad und dem Fußgängerverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden soll, so dass in erster Linie für die Bewohner:innen Moislings und den Stadtteil ein Stadtteilbahnhof geplant wird. Somit liegt der Fokus der Umfeldentwicklung auf einer guten ÖPNV- und Radwegeanbindung, nicht auf der Bereitstellung von Pkw-Parkplätzen im Rahmen eines großen „Park+Ride“ Angebotes. Der Haltepunkt soll durch eine entsprechende Ausstattung attraktiv für umweltfreundliche Verkehrsarten gestaltet werden.

Dazu soll der Umstieg zwischen Bus und Bahn zentral auf Höhe der jeweiligen Zugänge zum Bahnhofpunkt erfolgen. In unmittelbarer Bahnsteignähe ist auf der Südseite eine Vorfahrt für Pkw-Parkplätze zum Bringen und Abholen (eine sogenannte „Kiss+Ride“ Zone) geplant.

Aktuell sieht die Planung die Entwicklung von rund 100 Pkw Parkplätzen vor. Der Bebauungsplan überplant zudem weitere Flächen, welche optional in einem zweiten Bauabschnitt für weitere ca.50 Parkplätze entwickelt werden könnten. Auf den Flächen südlich des „Park+Ride“ Parkplatzes ist die Anlage einer Ausgleichsfläche für die erforderlichen Eingriffe innerhalb des Plangebietes vorgesehen.

Auf der Nordseite der Bahntrasse (außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes) ist ein markantes bahnsteigbegleitendes Ankunfts- und Empfangsgebäude entlang der Gleistrasse Lübeck - Hamburg geplant. Es ist zugleich Abschluss der „Neuen Mitte Moisling“ im Süden. Von dort führt der Weg über den Platz am südlichen Ende der Stadtachse zum Bahnsteig und Wilhelm-Waterstraat-Weg. In diesem sollen neben einer Rampenanlage und einem Fahrstuhl für einen barrierefreien Zugang, eine Fahrradabstellanlage, Lade- und Reparaturmöglichkeiten, ein Informations- und Wartebereich sowie ggf. Schließfächer und Toiletten, untergebracht werden.

Südlich der Brücke über die Bahntrasse wird der Oberbüssauer Weg mit einem Überliegeplatz aufgeweitet. Zur Einplanung von Zeitpuffern für den Ausgleich von Verspätungen beziehungsweise Streuungen der Fahrzeiten im Straßenverkehr, zum Abwarten fahrplanbedingter Wendezeiten (zum Beispiel aufgrund von Anschlussbindungen), zur Vermeidung kosten- und -emissionssteigernder Ein-, Ausrück- oder Ablösefahrten und zur Gewährung gesetzlicher Ruhepausen, tarifvertraglich festgelegten Zeiten für Pausen sowie für die Fahrtvorbereitung und -nachbereitung ist es erforderlich, Busse außerhalb des unmittelbaren Haltestellenbereiches abzustellen. Hierzu werden sogenannte Überliegeplätze eingerichtet, die sich in der Regel an den Anfangs- und Endpunkten der Linien beziehungsweise auch überall dort, wo Teil- und Zwischenbetriebe der Linien beginnen beziehungsweise enden, befinden.

5. Inhalt der Planung

5.1 Flächenbilanz

Plangebiet der Änderung des Flächennutzungsplanes (gesamt)	ca. 2,0 ha
davon:	
Verkehrsfläche „Park+Ride“	ca. 12.602 m ²
Grünfläche	ca. 7.692 m ²

5.2 Künftige Entwicklung und Nutzung

5.2.1 Verkehrsfläche

Die eigentliche Fläche für die Anlage des „Park+Ride“ Parkplatzes wird in der Änderung des Flächennutzungsplanes als Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB mit der Zweckbestimmung „Park+Ride“ dargestellt. Um die geplanten Nutzungen planungsrechtlich zu ermöglichen, werden die zulässigen Einrichtungen und baulichen Anlagen über den Bebauungsplan 21.08.00 entsprechend konkretisiert.

5.2.2 Grünfläche

Zur landschaftlichen Einbindung des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes wird ein den Parkplatz östlich begrenzender Gehölzstreifen als freiwachsende Hecke mit einem Schutzstreifen festgesetzt. Auf den Flächen südlich des „Park+Ride“ Parkplatzes ist die Anlage einer Ausgleichsfläche für die erforderlichen Eingriffe innerhalb des Plangebietes geplant.

Diese Flächen werde auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung gemeinsam als Grünfläche gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB mit einer Zweckbestimmung als „Landschaftseingrünung“ dargestellt.

5.3 Erschließung

5.3.1 Anbindung an öffentliche Straßenverkehrsflächen

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt durch Anbindung an den Oberbüssauer Weg. Hierzu wird im südlichen Bereich ein Kreisverkehr errichtet, welcher u.a. auch als Wendemöglichkeit für den geplanten Busverkehr dient. Ausgehend vom geplanten Kreisverkehr verläuft die eigentliche Erschließung des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes parallel zum Oberbüssauer Weg in nördliche Richtung.

Die fußläufige Anbindung erfolgt über eine Treppenanlage und eine Rampe direkt im Bereich der vorhandenen Straßenbrücke.

5.3.2 Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)

Der Umstieg zwischen Bus und Bahn ist im südlichen Abschnitt des Oberbüssauer Weges an der Strecke von Hamburg in Richtung Moisling und nach Lübeck zentral auf Höhe des Zugangs zum Bahnhofpunkt geplant. Zugleich ist in unmittelbarer Bahnsteignähe das Vorfahren mit dem Pkw zum Bringen und Abholen in einer sogenannte „Kiss+Ride“ Zone möglich.

Die Anbindung an den ÖPNV entspricht bereits heute den Standards des aktuellen regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) der Hansestadt Lübeck.

Südlich der Brücke über die Bahntrasse wird der Oberbüssauer Weg mit einem Überliegeplatz aufgeweitet. Zur Einplanung von Zeitpuffern für den Ausgleich von Verspätungen beziehungsweise Streuungen der Fahrzeiten im Straßenverkehr, zum Abwarten fahrplanbedingter Wendezeiten (zum Beispiel aufgrund von Anschlussbindungen), zur Vermeidung kosten- und -emissionssteigernder Ein-, Ausrück- oder Ablösefahrten und zur Gewährung gesetzlicher Ruhepausen, tarifvertraglich festgelegten Zeiten für Pausen sowie für die Fahrtvorbereitung und -nachbereitung ist es erforderlich, Busse außerhalb des unmittelbaren Haltestellenbereiches abzustellen. Hierzu werden sogenannte Überliegeplätze eingerichtet, die sich in der Regel an den Anfangs- und Endpunkten der Linien beziehungsweise auch überall dort, wo Teil- und Zwischenbetriebe der Linien beginnen beziehungsweise enden, befinden.

5.3.3 Parkplätze, Fahrradstellplätze

Aktuell sieht die Planung die Entwicklung von rund 100 Pkw Parkplätzen vor. Teile dieser Parkplätze sind als Behindertenparkplätze und für Elektrofahrzeuge mit entsprechenden Lademöglichkeiten geplant.

Im Bereich des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes sind ergänzende Mobilitätsangebote - wie beispielsweise Fahrradstellplätze (z. T. als Fahrradboxen) und Car-Sharing Angebote - geplant.

Sowohl die Änderung des Flächennutzungsplanes als auch der Bebauungsplan 21.08.00 überplanen zudem weitere Flächen, welche optional in einem zweiten Bauabschnitt entwickelt werden könnten.

5.3.4 Ver- und Entsorgung

Aufgrund der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung ist das eigentliche Plangebiet derzeit nicht an das Ver- und Entsorgungsnetz angebunden. Die Planung sieht die grundsätzliche Möglichkeit der Errichtung von öffentlichen WC Anlagen vor. Bei Umsetzung ist die Wasser Ver- und Entsorgung zu klären. Im Bereich des Brückenbauwerkes des Oberbüssauer Weges bestehen entsprechende Anschlussmöglichkeiten. Grundlegend würde die Entsorgung des Schmutzwassers über die vorhandenen zentralen SW-Leitungen der Hansestadt Lübeck mit Reinigung im Zentralkläwerk der Hansestadt Lübeck erfolgen.

Niederschlagswasserbehandlung

Bereits auf der Ebene der Bauleitplanung sind grundsätzliche Überlegungen zur geplanten technischen Erschließung des Plangebietes zu erarbeiten. Hierzu gehört ein überschlägiger Nachweis zur Ableitung und ggf. Behandlung des Niederschlagswassers. Unter Anwendung der wasserrechtlichen Anforderungen für den Umgang mit Regenwasser in Neubaugebieten (Erlass des Landes Schleswig-Holstein vom 18.10.2019) ist eine Wasserbilanz aufzustellen, um die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf den Wasserhaushalt abschätzen zu können.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erfolgte die Erarbeitung eines wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages³.

Der Sternentalweg, der Moislinger Mühlenweg, und der Teil nördlich der Brücke vom Oberbüssauer Weg soll wie im Bestand entwässert werden. Das auf den versiegelten Flächen anfallende Regenwasser wird über ein Kanalsystem abgeleitet. Dieser Teil liegt außerhalb des Plangebietes und wird nicht in der Wasserhaushaltbilanz betrachtet.

³ INROS LACKNER SE: Wasserwirtschaftlicher Begleitplan, B-Plangebiet: 21.08.00 Moisling Süd Bahnhofpunkt, Entwässerungskonzept, Stand: 16.02.2023

Der südliche Teil der Brücke des Oberbüssauer Weges wird zuerst in einem Kanalsystem gefasst und in Richtung Südosten geleitet. Dort wird das Regenwasser über ein Abschlagsbauwerk aufgeteilt. Für den kritischen Bemessungsregen wird das Regenwasser in einem Sedimentations-schacht gereinigt. Von dort wird das Regenwasser in Mulden-Rigolen-Elemente geleitet, welche parallel zur Erschließungsstraße/Parkplätze am Bahnhofpunkt verläuft. Sowohl die versiegelte Fläche der Parkplätze als auch die Erschließungsstraße entwässern in die Mulden-Rigolen-Elemente. Die Mulden-Rigolen-Elemente sollen als Grabenprofil hergestellt werden. Das anfallende Regenwasser versickert durch eine 30 cm mächtige Oberbodenpassage, welche das Regenwasser reinigen soll. Von dort fließt das Wasser in Kunststoffrigolen (Kastenform), welche als Retentionsraum dienen, bevor das Regenwasser in den Untergrund versickern kann. Im Falle dessen, dass es zum Versagen des Systems kommt, ist ein Notüberlauf vorgesehen, welcher das Regenwasser über ein Kanalsystem in den Lübeck-Elbe-Seitenkanal abschlägt.

Ziel der Planung ist es das anfallende Regenwasser an der Stelle zu bewirtschaften, wo es anfällt und keine reine Kanalisierung mit Einleitung in ein Oberflächengewässer umzusetzen.

Wasserhaushaltsbilanz

Aufgrund des Erlasses des Landes Schleswig-Holstein (A-RW1), welcher die wasserrechtlichen Anforderungen für den Umgang mit Regenwasser in Neubaugebieten definiert, ist für das Plangebiet eine Wasserhaushaltsbilanz aufzustellen. Dazu wird nach dem A-RW1 der Wasserhaushalt des potenziell natürlichen Zustands mit dem Wasserhaushalt des bebauten Gebiets verglichen.

In diesem wassertechnischen Bericht wird das Plangebiet mit dem Zustand nach Erschließung miteinander verglichen.

Im Ergebnis dieser Berechnung ist davon auszugehen, dass der Wasserhaushalt der Planung extrem geschädigt. Grund für die extreme Schädigung des Wasserhaushaltes ist die Neuversiegelung im Plangebiet (Erschließungsstraße/Parkplätze). Bei Infrastrukturprojekten der Straßenplanung ist jedoch eine Versiegelung unausweichlich. Durch die Versiegelung von Flächen entsteht in der Regel ein erhöhter Oberflächenabfluss. Durch den Einsatz der Mulden-Rigolen-Elemente wird außerdem die Versickerung und dementsprechend die Grundwasserneubildung gefördert und ist somit höher als die für den Referenzzustand der Flächen.

Da bei natürlichen Flächen der Parameter Verdunstung den größten Anteil am Wasserhaushalt annimmt, ist es sehr schwer diesen anzugleichen. Um die Verdunstung zu fördern, sind große Verdunstungsflächen (am besten vegetativ) nötig. Dies ist in diesem Fall durch die nötige Versiegelung und aufgrund von Platzmangel für Verdunstungsflächen nicht gegeben und auch nicht möglich. Gleichwohl sind durch die geplanten Baumpflanzungen sowie der geplanten Ausgleichsfläche im südlichen Plangebiet Minimierungsmaßnahmen vorgesehen, die eine Verdunstung begünstigen können.

Trotz der extremen Schädigung des Wasserhaushaltes kann die Bewirtschaftung des Regenwassers vom Oberbüssauer Weg, im Vergleich zum Bestand, durch die Mulden-Rigolen-Elemente verbessert werden, da diese zur Grundwasserneubildung beitragen und das Regenwasser nicht mehr kanalisiert abgeleitet wird.

6. Umweltbericht

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB wird für die Belange des Umweltschutzes eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht nach Anlage 1 zu § 2 a in Verbindung mit § 2 Abs. 4 BauGB beschrieben werden.

6.1 Kurzbeschreibung der umweltrelevanten Inhalte des Flächennutzungsplanes

Ziel der Änderung des Flächennutzungsplanes sowie der zugehörigen Aufstellung des Bebauungsplanes 21.08.00 ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Infrastruktur für den Bahnhofpunkt - wie beispielsweise eines „Park+Ride“ Parkplatzes - und der fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck auf der Südseite des künftigen Bahnhofpunktes.

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden südlichen Ortsteile der Hansestadt sollen durch die Errichtung des Bahnhofpunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg angeschlossen werden. Der eigentliche Haltepunkt entsteht im Bereich der Gleisanlagen östlich der Brücke Oberbüssauer Weg. Geplant sind hier zwei 300 Meter lange Bahnsteige nördlich und südlich der Gleistrasse, die über Fußwege und die Bahnbrücke des Oberbüssauer Weges angeschlossen werden und barrierefrei erreicht werden sollen.

Der Schwerpunkt für die Planung der Erschließungsanlagen liegt auf umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Dies bedeutet, dass zur Erschließung des Bahnhofpunktes dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV, hier Bus), dem Fahrrad und dem Fußgängerverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden soll. Der Haltepunkt soll durch eine entsprechende Ausstattung attraktiv für umweltfreundliche Verkehrsarten gestaltet werden.

Dazu soll der Umstieg zwischen Bus und Bahn zentral auf Höhe der jeweiligen Zugänge zum Bahnhofpunkt erfolgen. In unmittelbarer Bahnsteignähe sind auf der Südseite Vorfahrten für Pkw zum Bringen und Abholen (eine sogenannte „Kiss+Ride“ Zone) geplant.

Parallel zu den Planungen zum Bahnhofpunkt erfolgt die Überplanung der nördlich angrenzenden Bereiche zur „Neuen Mitte Moisling“. Gemeinsam mit der Errichtung des Haltepunktes strebt die Hansestadt Lübeck die städtebauliche und funktionale Neuordnung des Stadtteilzentrums Moisling am Oberbüssauer Weg an.

Lage

Das Plangebiet der Änderung des Flächennutzungsplanes liegt im Stadtteil Moisling, Stadtbezirk Alt-Moisling/Genin und umfasst die künftigen Flächen der dem Bahnhofpunkt Moisling östlich des Oberbüssauer Weges zugeordneten Infrastruktureinrichtungen südlich der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck.

Begrenzt wird das ca. 2,0 ha große Plangebiet:

- im Westen durch den Oberbüssauer Weg,
- im Norden durch die Gleisanlagen der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck sowie
- im Süden durch bestehende Gehölzstrukturen.

Östlich verläuft die Abgrenzung des Plangebietes als gedachte Linie in Verlängerung des in nord-südliche Richtung verlaufenden Gehölzstreifens in Abgrenzung der landwirtschaftlichen Fläche zum südlich angrenzenden Naturraum.

Darstellungen

Die eigentliche Fläche für die Anlage des „Park+Ride“ Parkplatzes wird in der Änderung des Flächennutzungsplanes als Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB mit der Zweckbestimmung „Park+Ride“ dargestellt.

Zur landschaftlichen Einbindung des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes wird zudem ein den Parkplatz östlich begrenzender Gehölzstreifen als freiwachsende Hecke mit einem Schutzstreifen festgesetzt. Auf den Flächen südlich des „Park+Ride“ Parkplatzes ist die Anlage einer Ausgleichsfläche für die erforderlichen Eingriffe innerhalb des Plangebietes geplant.

Diese Flächen werde auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung gemeinsam als Grünfläche gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB mit einer Zweckbestimmung als „Landschaftseingrünung“ dargestellt.

6.2 Planungsrelevante Ziele des Umwelt- und Naturschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen

6.2.1 Fachgesetzliche Grundlagen

Umweltschutz

§ 1 Abs. 5 sowie § 1a Baugesetzbuch (BauGB): Bauleitpläne sollen u. a. dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln. Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind u. a. die Belange des Umweltschutzes und des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß § 1a BauGB zu berücksichtigen.

§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB: Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind insbesondere die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen.

Die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter werden im Rahmen der in die Bauleitplanverfahren integrierten Umweltprüfung untersucht und bewertet.

§§ 1, 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG): Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die zukünftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit und der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind; der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und, soweit erforderlich, die Wiederherstellung von Natur und Landschaft.

§ 30 BNatSchG Abs. 2 i.V.m. § 21 Abs. 1 Nr. 4 LNatSchG Schleswig-Holstein: Bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, werden gesetzlich geschützt. Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung von in § 30 Abs. 2 BNatSchG und in § 21 Abs. 1 LNatSchG genannten Biotopen führen können, sind verboten.

Der im Zusammenhang mit den Darstellungen des Flächennutzungsplanes vorbereitete Eingriff in Natur und Landschaft wird durch geeignete Kompensationsmaßnahmen auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung ausgeglichen.

§ 1 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG): Die Funktionen des Bodens sind nachhaltig zu sichern. Hierzu sind u.a. schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.

§ 1 LBodSchG: Die Funktionen des Bodens sind auf der Grundlage des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG), dieses Gesetzes sowie der aufgrund dieser Gesetze erlassenen Ver-

ordnungen zu schützen, zu bewahren und wiederherzustellen. Beeinträchtigungen der natürlichen Funktionen des Bodens und seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sollen im Rahmen der Gesetze so weit wie möglich vermieden und die Inanspruchnahme von Flächen auf das notwendige Maß beschränkt werden.

Der im Zusammenhang mit den Darstellungen des Flächennutzungsplanes vorbereitete Eingriff in den Boden wird durch geeignete Kompensationsmaßnahmen auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung ausgeglichen.

§ 6 Wasserhaushaltsgesetz (WHG): Die Gewässer sind als Bestandteile des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu sichern. Sie sind so zu bewirtschaften, dass sie dem Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch dem Nutzen Einzelner dienen, vermeidbare Beeinträchtigungen ihrer ökologischen Funktionen und der direkt von ihnen abhängenden Landökosysteme und Feuchtgebiete im Hinblick auf deren Wasserhaushalt unterbleiben und damit insgesamt eine nachhaltige Entwicklung gewährleistet wird. Jedermann ist verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine Verunreinigung des Wassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften zu verhüten, eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers zu erzielen, die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden.

Sofern in der Bauleitplanung Eingriffe in das Schutzgut Wasser ermittelt werden, werden diese durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen.

§ 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG): Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen.

§ 50 BImSchG: Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Sofern im vorliegenden Umweltbericht Eingriffe durch Immissionen ermittelt werden, werden diese entweder durch geeignete Maßnahmen vermieden oder wenn eine Vermeidung nicht möglich ist, werden die Eingriffe durch Immissionen durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen.

Eingriffsregelung

§ 18 Abs. 1 BNatSchG: Wenn durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zu entscheiden.

§ 1a Abs. 3 BauGB: Art und Umfang von Ausgleichsmaßnahmen sind auf der Grundlage des § 9 BauGB im Bebauungsplan festzusetzen.

Artenschutz

§ 44 Abs. 1 BNatSchG: Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf besonders geschützte Arten sind im Hinblick auf die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 zu prüfen und ggf. erforderliche Maßnahmen vorzusehen.

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere ausgehend von der geplanten baulichen Entwicklung im Plangebiet wird ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erarbeitet. Die Ergebnisse und Maßnahmen des Fachbeitrags werden im weiteren Bauleitplanverfahren in den Umweltbericht eingearbeitet.

Baumschutzsatzung

Gemäß der Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck (18.12.2006) sind alle Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm (gemessen auf einer Höhe von 1,30 m) geschützt. Bei Bäumen in Reihen (mindestens drei Bäume) oder in Gruppen (mindestens fünf Bäume) sowie bei mehrstämmig ausgebildeten Bäumen gilt der Schutz bei einem Stammumfang von jeweils mindestens 50 cm. Ausgenommen von dem Schutz sind u. a. Bäume in Gärten mit Ausnahme von Bäumen in Vorgärten, Bäume, deren Stämme in 1,30 m Höhe maximal 6 m von einem zulässigerweise errichteten Gebäude entfernt sind, sowie Obstbäume, die dem Ernteertrag dienen. Ersatzpflanzungen sind mit einheimischen und standortgerechten Bäumen in Baumschulqualität und einem Stammumfang von 12/14 cm vorzunehmen. Die Anzahl der Ersatzbäume richtet sich nach dem Stammumfang des zu fällenden Baumes. Bis 100 cm Stammumfang (gemessen in 1,30 m Höhe) des zu fällenden Baumes ist ein Ersatzbaum mit einem Mindeststammumfang von 12/14 cm zu pflanzen. Danach ist für jede weitere begonnene 50 cm Stammumfang des zu fällenden Baumes je ein weiterer Ersatzbaum gleicher Qualität vorzusehen.

6.2.2 Fachplanerische Grundlagen

Landesentwicklungsplan:

Im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2021 (LEP) wird die Hansestadt Lübeck als Oberzentrum innerhalb eines Verdichtungsraumes dargestellt.

Gemäß den Darstellungen des LEP ist der Stadtteil Moisling dabei als Stadtrandkern 1. Ordnung klassifiziert. Der Stadtteil liegt innerhalb der Landesentwicklungsachse und wird nördlich sowie östlich von zwei Biotopverbundachsen gesäumt. Das Plangebiet liegt südlich der hier dargestellten Bahnstrecke und innerhalb des Entwicklungsraums für Tourismus und Erholung.

Durch die Umsetzung der Planung werden die Grundsätze und Ziele des LEP eingehalten. Wichtige Räume für Natur und Landschaft liegen außerhalb des Plangebietes. Das Plangebiet befindet sich zudem in einem Entwicklungsraum für Tourismus und Erholung.

Regionalplan (2004):

Im Regionalplan 2004 für den Planungsraum II wird die Hansestadt Lübeck als Oberzentrum dargestellt. Der Stadtteil Moisling ist dabei als Stadtrandkern 1. Ordnung klassifiziert und liegt innerhalb des baulich zusammenhängenden Siedlungsgebietes von Lübeck. Das Plangebiet liegt gemäß den Darstellungen des Regionalplans direkt im Bereich der Abgrenzung der Siedlungsachse.

Darstellungen der regionalen Freiraumstruktur, wie der Regionale Grünzug und ein Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft, liegen außerhalb des Plangebietes. Die Autobahn A 20 bildet südlich die Grenze der Darstellungen der regionalen Freiraumstruktur und nördlich liegt die Grenze entlang der Siedlungsabgrenzung von Moisling.

Da das Plangebiet außerhalb der regionalen Freiraumstruktur liegt, widerspricht die Planung nicht den Grundsätzen und Zielen des Regionalplans.

Landschaftsrahmenplan (2020):

Gemäß den Darstellungen des Landschaftsrahmenplans beginnen erst südlich der A 20 die Verbundachse des landesweiten Biotopverbundes. Im Süden befindet sich jedoch angrenzend das Landschaftsschutzgebiet „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“ gemäß § 26 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 15 LNatSchG.

Das Plangebiet liegt außerhalb von Darstellungen des Landschaftsrahmenplans für den Planungsraum III 2020 und wirkt sich nicht nachteilig auf angrenzende Schutzgebiete aus, sodass durch die Umsetzung der Planung keine Beeinträchtigung schutzwürdiger Belange des Landschaftsrahmenplans eintritt.

Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck (2008):

Der 2008 durch die Bürgerschaft beschlossene Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck stellt für die Plangebietsfläche keine spezifischen Entwicklungsziele dar.

- Die südöstlich angrenzenden Flächen befinden sich innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“.
- Die thematische Karte „Typen des oberflächennahen Bodenwasserhaushaltes“ stellt für das Plangebiet die Typen Perkolationstyp (Dünensand, Sand, Kies), Stautyp (Tonmergel) und Zuschusstyp (Moor, z. T. auch sandig) dar.
- Das Plangebiet ist im Bestand als Ackerfläche dargestellt. Weiterhin handelt es bei den Flächen im Plangebiet um Flächen, auf denen landwirtschaftliche Nutzung/landschaftspflegerische Dienstleistungen gegenwärtig oder in absehbarer Zeit möglich sind.
- Die Luftgüte für das Gebiet wird mit den Indizes „hohe Qualität 1,6-1,8“ beschrieben.
- Südlich angrenzend befinden sich „Flächen mit geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen“ sowie gesetzlich geschützte Biotope (gem. §21 LNatSchG SH) wie einen Knick und ein natürliches und naturnahes Kleingewässer. Westlich befindet sich eine „Fläche mit festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen“
- Das Landschaftsbild wird mit der Wertstufeklasse „gering IV“ bewertet. Landschaftlich wird das Plangebiet der „Beckenlandschaft“ zugeordnet.

Die geplante Änderung des Flächennutzungsplanes widerspricht nicht den Zielen und Maßnahmen des Landschaftsplans, da es für den Bereich des Plangebietes keine Entwicklungskonzeption gibt.

Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der Flächennutzungsplan für die Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung stellt das Plangebiet weitgehend als Flächen für die Landwirtschaft dar.

UNESCO-Welterbe-Managementplan

Das Plangebiet liegt außerhalb der im Managementplan für die UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ ausgewiesenen Pufferzone. Das Plangebiet berührt allerdings die im Managementplan definierte Sichtbeziehung Nr. 16 „B 208 westlich Siebenbäumen“ auf die Lübecker Altstadt. Die Darstellungen im Flächennutzungsplan bereiten keine hochbauliche Entwicklung vor, sodass nachteilige Auswirkungen auf die Sichtbeziehung nicht absehbar sind.

Klimaanpassungskonzept

Die maßgeblichen Maßnahmenkarten des Klimaanpassungskonzept enthalten keine konkreten Maßnahmenvorschläge zum Plangebiet.

Hinweiskarte Starkregen

Die Hinweiskarte Starkregen der Hansestadt Lübeck enthält keine spezifischen Aussagen für das Plangebiet.

Stadtklimaanalyse

Gemäß Stadtklimakarte der Hansestadt Lübeck ist das Plangebiet von mittlerer bis geringer bioklimatischer Bedeutung. Diese Flächen weisen eine mittlere bzw. geringe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsänderungen auf.

6.3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**6.3.1 Schutzgut Fläche****a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes**

Das Schutzgut „Fläche“ kann als Umwelt- oder Nachhaltigkeitsindikator für die Bodenversiegelung bzw. die Inanspruchnahme von unbebauten Freiflächen verstanden werden. Die nationale Nachhaltigkeitsstrategie sieht vor, den Flächenverbrauch für Siedlungs- und Verkehrsfläche bis zum Jahr 2030 auf weniger als 30 ha/Tag (Aktuell 60 ha/Tag) zu begrenzen, um den negativen städtebaulichen, ökonomischen und sozialen Auswirkungen entgegenzutreten.

Bei den Flächen im Plangebiet handelt es sich um „Fläche für die Landwirtschaft“ Die Größe des Plangebietes beläuft sich auf 2,00 ha.

Tabelle 1 Flächenbilanz Bestand

Plangebiet der Änderung des Flächennutzungsplanes	ca.	2,0 ha
<i>davon:</i> Landwirtschaftliche Fläche:	ca.	2,0 ha

Durch den bisher größtenteils unversiegelten Charakter des Plangebietes, kommt dem Schutzgut Fläche als natürlichem Medium eine hohe umweltrelevante Bedeutung zu.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Durch die Umnutzung des Plangebietes wird ein Flächenverbrauch einer zuvor für die Landwirtschaft nutzbaren Fläche vorbereitet. Das stellt eine erheblich nachteilige Auswirkung für das Schutzgut Fläche dar und ist auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung zu beschreiben und auszugleichen.

Tabelle 2 Flächenbilanz Bestand

Plangebiet der Änderung des Flächennutzungsplanes	ca.	2,0 ha
<i>davon:</i>		
Verkehrsfläche „Park+Ride“	ca.	12.602 m ²
Grünfläche	ca.	7.692 m ²

c) **Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen**

Die Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen der Umsetzung der Planung auf das Schutzgut Fläche werden multifunktional über das Schutzgut Boden formuliert (s. Kapitel Schutzgut Boden).

6.3.2 **Schutzguter Boden**

a) **Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes**

Gemäß der Bodenübersichtskarte Deutschland (BUEK 200)⁴ dominieren im Plangebiet Pseudogley-Braunerden bestehend aus Lehmsand (Schluffsand) sowie ein kleinerer Bereich Pseudogley-Parabraunerde bestehend aus Sandlehm über Tonschluff.

Für die Böden im Plangebiet bestehen folgende Vorbelastungen:

- Versiegelung und Verdichtung durch Siedlungen und Verkehrsflächen
- Stoffeinträge im Bereich von Verkehrswegen und landwirtschaftlichen Flächen
- Veränderungen des Bodengefüges durch Verdichtung und Entwässerung

Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden (§1 BBodSchG). Das BBodSchG unterscheidet in § 2 Absatz 2 folgende wichtige Funktionen des Bodens (A-C):

Natürliche Bodenfunktionen (A)

Der Boden nimmt eine Funktion als Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen ein, die sich über besondere Standorteigenschaften und die Ertragsfähigkeit definieren. Für Teile des Plangebietes ist gemäß MEKUN SH (2022)⁵ eine geringe Ertragsfähigkeit dargestellt. Für den Rest des Plangebietes wird nachfolgend von dem gleichen Wert ausgegangen.

Der Boden ist Bestandteil des Naturhaushaltes, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen und nimmt dadurch eine Regelungsfunktion im Wasser- und Stoffhaushalt ein. Die Funktion wird über das Wasserrückhaltevermögen (Feldkapazität im Effektiven Wurzelraum FKWe) des Bodens beschrieben. Je niedriger die Feldkapazität ist, desto weniger Wasser kann durch den Boden in niederschlagsreichen Zeiten zurückgehalten und in niederschlagsarmen Zeiten teilweise wieder bereitgestellt werden und desto schneller kommt es in niederschlagsreichen Zeiten zur Versickerung, d. h. zur Grundwasserneubildung. Für das Plangebiet ist gem. MEKUN SH (2022)⁶ eine mittlere Feldkapazität ermittelt worden. Für den Rest des Plangebietes wird nachfolgend von dem gleichen Wert ausgegangen.

Der Boden ist Abbau- und Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer und Stoffumwandlungseigenschaften und trägt so insbesondere auch zum Schutz des Grundwassers bei. Der Boden filtert beispielsweise Schwermetalle, organische Schadstoffe

⁴ Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (2022): Geodaten Viewer – Böden Deutschland, Hannover, abgerufen am 27.04.2022, aktualisiert am 27.04.2022

⁵ MINISTERIUM FÜR ENERGIEWENDE, KLIMASCHUTZ, NATUR und UMWELT; Umweltportal Schleswig-Holstein, Kiel, abgerufen am 05.07.2022, aktualisiert am 10.07.2022

⁶ MINISTERIUM FÜR ENERGIEWENDE, KLIMASCHUTZ, NATUR und UMWELT; Umweltportal Schleswig-Holstein, Kiel, abgerufen am 05.07.2022, aktualisiert am 10.07.2022

und versauernd wirkende Einträge. Maßgeblich zur Erfüllung dieser Funktion sind die Kationenaustauschkapazität und die Luftkapazität des Bodens. Die Filterwirkung ist in feinkörnigem Bodenmaterial mit geringer Luftkapazität am größten, wie z. B. in der Marsch und im Östlichen Hügelland, und in grobkörnigem Bodenmaterial mit hoher Luftkapazität am geringsten, wie z. B. in der Vorgeest. Entsprechende Daten sind unter dem Begriff „GesamtfILTERwirkung“ über das Umweltportal SH abrufbar. So wird für einen Teil des Plangebietes eine mittlere GesamtfILTERwirkung angegeben. Für den Rest des Plangebietes wird nachfolgend von dem gleichen Wert ausgegangen.

Die Baugrund- und Grundwasserverhältnisse des Vorhabengebietes wurden in einem Geotechnischen Bericht⁷ vorgelegt. Zu diesem Zweck wurden Rammsondierungen und Schürfe durchgeführt. Gemäß den Informationen aus den Baugrundaufschlüssen folgen unter der Mutterbodenschicht bzw. dem Straßenoberbau, bestehend aus Asphalt und darunterliegenden ungebundenen Tragschichten aus aufgefüllten Sanden oder lokal auch Kiestragschichten, z. T. aufgefüllte Sande. Lokal sind in unterschiedlicher Tiefenlage und Schichtdicke bindige Auffüllungen bzw. Beckenschluff/-mergelschichten in überwiegend steifer Konsistenz in den Sanden zwischengelagert.

Die Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser ist in den betroffenen Böden baupraktisch generell möglich. Dabei ist darauf zu achten, dass lokal eingelagerte Stauhorizonte (bindige Auffüllungen, Beckenschluff/-mergelschichten) gegen grobkörnigen Boden gemäß DIN 18196 ausgetauscht werden

Funktionen als „Archive der Natur- und Kulturgeschichte“ (B)

Der Boden im Plangebiet weist eine Bedeutung als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte auf. Dieser Sachverhalt wird unter dem Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“ beschrieben.

Nutzungsfunktionen (C)

In seiner Nutzungsfunktion dient der Boden dem Menschen als Rohstofflagerstätte, Fläche für Siedlung und Erholung, Standort für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung, Standort für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen und als Fläche für den Verkehr. Der Boden im Plangebiet weist eine Nutzungsfunktion als Fläche für die Landwirtschaft auf.

Kampfmittel

Gemäß Stellungnahme des Kampfmittelräumdienstes Schleswig-Holstein vom 12.01.2022 sind Kampfmittel im Plangebiet nicht auszuschließen.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Natürliche Bodenfunktionen

Durch die Darstellungen im Flächennutzungsplan wird die Neuversiegelung von Böden durch Erschließungsflächen im Plangebiet vorbereitet. Dies führt zu weiteren Störungen eines bereits gestörten Bodengefüges und verändert die Standorteigenschaften in Bezug auf den Wasserabfluss. Eine erheblich nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut Boden ist festzustellen.

⁷ Ingenieurbüro Dr. Lehnert+Wittorf: Geotechnischer Bericht, Bahnhofpunkt Lübeck - Moisling; Strecke Lübeck-Hamburg, Baugrunderkundung, Chemische Analytik und Ausbau- und Gründungsempfehlung, Stand: 08.07.2022

Funktionen als „Archiv der Natur- und Kulturgeschichte“

Die Änderung des Flächennutzungsplanes bereitet nachteilige Auswirkung auf die Funktion des Bodens als „Archiv der Natur- und Kulturgeschichte“ vor. Detaillierte Informationen sind dem Kapitel „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“ zu entnehmen.

Nutzungsfunktion

Die Änderung des Flächennutzungsplanes bereitet einen Flächenverbrauch einer zuvor für die Landwirtschaft nutzbaren Fläche vor. Detaillierte Informationen sind dem Kapitel „Schutzgut Fläche“ zu entnehmen.

Kampfmittel

Im Zuge der Umsetzung der Planung kann ein Auffinden von Kampfmitteln nicht ausgeschlossen werden.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Versickerungsfähige Oberflächenmaterialien

Im Rahmen der nachfolgenden Bebauungsplanung wird festgesetzt, dass innerhalb des Plangebietes Parkplätze und Parkplatzanlagen grundsätzlich mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen oder mit Pflastersteinen mit dränfähigen Pflasterfugen herzustellen sind. Hiervon ausgenommen sind maximal 35 Parkplätze. Dies begründet sich aus der voraussichtlich unterschiedlichen Nutzungsintensität der einzelnen Parkplätze.

Kampfmittel

Vor Beginn der Tiefbaumaßnahmen wie z.B. Baugruben, Kanalisation, Gas, Wasser, Strom und Straßenbau ist die Fläche gemäß Kampfmittelordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel zu untersuchen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt Dezernat 33, Sachgebiet 31, Mühlenweg 166, 24116 Kiel durchgeführt. Der Bauträger hat sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung zu setzen, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahme einbezogen werden können.

Schutz des Bodens und des Grundwassers

Grundsätzlich sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um eine nachteilige Beeinträchtigung von Boden und Grundwasser durch austretende Betriebsstoffe zu vermeiden.

Rekultivierung der Bodenschicht

Für den Bau erforderliche Stell- und Bodenlagerflächen, die nicht für Versiegelungsflächen vorgesehen sind, sind nach Abschluss der Bauphase wieder zu rekultivieren. Die baubedingte Inanspruchnahme von Seitenflächen, die nicht dauerhaft für die geplanten Anlagen benötigt werden (z. B. durch Befahren mit Baufahrzeugen oder Einrichtung von Materialplätzen), ist auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen. Die Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme wieder zu lockern und zu rekultivieren.

Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen auf das Schutzgut

Das Ausgleichserfordernis für das Schutzgut Boden wird auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung bilanziert und liegt insgesamt bei 5.015 m². Der Ausgleich wird multifunktional mit dem Ausgleichsbedarf für das Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften) und das Schutzgut Fläche erbracht.

6.3.3 Schutzgut Wasser

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Der Bodentyp Pseudogley-Braunerde bestehend aus Lehmsand/Schluffsand ist grundsätzlich nicht grundwasserbeeinflusst, sodass davon auszugehen ist, dass das Grundwasser im Plangebiet > 2 m unter Flur ansteht. Eine Bildung von Schichtwasser ist aufgrund der geringen Sickerwasserrate möglich.

Vorbelastungen sind durch die Versiegelung von Verkehrsflächen gegeben (Grundwasserabsenkung, Schadstoffimmissionen). Auch die landwirtschaftliche Nutzung beeinträchtigt die Grundwasserqualität durch Eintrag von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln sowie durch Entwässerung.

Oberflächengewässer

Fließende Oberflächengewässer, wie Flüsse und Bäche sowie stehende Oberflächengewässer, wie Kleingewässer sind innerhalb des Plangebietes nicht vorhanden. Südlich des Plangebietes befindet sich jedoch ein Kleingewässer innerhalb von Waldflächen.

Grundwasser

Das Plangebiet liegt außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten. Gemäß Geotechnischer Stellungnahme wurde in den Sondierungen in den unteren Sanden Wasser angetroffen und nach Bohrende im offenen Sondierloch in Tiefen zwischen 2,6 m und 4,2 m unter OK Gelände eingemessen (entspricht NHN +8,35 m bis lokal NHN +10,28 m). Es handelt sich um großräumig anstehendes Grundwasser (1. Aquifer), das zum Zeitpunkt der Einmessung vermutlich noch nicht vollständig ausgepegelt war.

Je nach Niederschlagsintensität muss wegen der wassersperrenden bindigen Bodenschichten insbesondere im Bereich der östlich des Oberbüssauer Weges mit örtlich und zeitlich begrenzten Stauwasserbildungen bis nahe der Geländeoberfläche gerechnet werden.

Schmutz und Regenwasser

Schmutzwasser fällt im Plangebiet nicht an. Das Regenwasser versickert über die unversiegelten Flächen bzw. wird über die versiegelten Flächen gesammelt und abgeführt.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Der Flächennutzungsplan bereitet Veränderungen des Bodengefüges und die Versiegelung von Fläche vor. Dies wird sich auf den Wasserhaushalt innerhalb des Plangebietes nachteilig auswirken.

Oberflächengewässer

Oberflächengewässer sind von der Planung nicht betroffen.

Grundwasser

Im Zuge der Bauarbeiten kann es zu Wasserhaltemaßnahmen kommen. Diese stellen eine Benutzung des Grundwassers gemäß des Wasserhaushaltsgesetzes dar und sind daher erlaubnispflichtig.

Schmutz und Regenwasser

Durch die vorbereitete Zunahme an versiegelter Fläche innerhalb des Plangebietes kommt es als Folge der reduzierten Versickerung und Verdunstung zu einem erhöhten Oberflächenabfluss des Regenwassers. Die Ausbauplanung sieht vor, dass sowohl die versiegelten Flächen der Parkplätze als auch die Erschließungsstraße in Mulden-Rigolen-Elemente entwässern. Die Mulden-Rigolen-Elemente sollen als Grabenprofil hergestellt werden. Das anfallende Regenwasser versickert durch eine 30 cm mächtige Oberbodenpassage, welche das Regenwasser reinigen soll. Ergänzend sind durch die geplanten Baumpflanzungen sowie die geplante Ausgleichsfläche im südlichen Plangebiet Minimierungsmaßnahmen vorgesehen, die eine Verdunstung begünstigen können.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Grundwasser

Grundwasserhaltungen für die Bauzeit stellen eine Benutzung des Grundwassers gemäß Wasserhaushaltsgesetz dar und sind daher gemäß WHG erlaubnispflichtig. Ein entsprechender Antrag ist mindestens einen Monat vor Beginn der Arbeiten einzureichen.

Sollten sich im Plangebiet alte Brunnen und Messstellen befinden, so sind diese fachgerecht, gemäß der Technischen Regeln, Arbeitsblatt W 135, zurückzubauen.

Grundsätzlich sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um eine nachteilige Auswirkung auf Boden und Grundwasser durch austretende Betriebsstoffe während der Bau-, und Betriebsphase zu vermeiden.

Schmutz und Regenwasser

Im Rahmen der Bebauungsplanung wird festgesetzt, dass Parkplätze und Parkplatzanlagen mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen oder mit Pflastersteinen mit dränfähigen Pflasterfugen herzustellen sind.

Im Rahmen des Entwässerungskonzeptes als Baustein eines wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages ist der Erlass „Wasserrechtliche Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein Teil 1: Mengengewirtschaftung A-RW 1 anzuwenden.

Für die Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser ist das ATV-DVWK (Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.) Arbeitsblatt 138 für die Erlaubnisplanung zugrunde zu legen.

Die Erarbeitung dieses wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages erfolgt im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung.

Die Entsorgung des Schmutzwassers hat über die vorhandenen zentralen SW-Leitungen der Hansestadt Lübeck mit Reinigung im Zentralklärwerk der Hansestadt Lübeck zu erfolgen.

Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind nicht erforderlich.

6.3.4 Schutzgüter Klima und Luft

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das maritime Klima der Hansestadt Lübeck zeichnet sich durch geringe Tag- und Nachtunterschiede aus, da Nord- und Ostsee aufgrund ihrer großen Wassermassen als Temperaturpuffer

fungieren. Die langjährige Durchschnittstemperatur beträgt 8,8°C bei einem jährlichen Niederschlag von 712 mm.

Die Luftqualität innerhalb des Plangebietes ist gemäß Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck (2008) aufgrund der Lage abseits von Siedlungsflächen als „hohe Qualität 1,6 – 1,8“ zu bewerten. Gemäß der Planungshinweiskarte basierend auf der Klimanalyse für das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck (2014) besteht eine mäßige Kaltluftlieferung von West nach Ost. Ein relevanter Abfluss dieser Kaltluft in Richtung der Siedlungsflächen des Stadtteils Moisling findet entlang des Oberbüssauer Weges statt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der Luftstrom in das Stadtgebiet durch die Bahntrasse und entsprechende Lärmschutzeinrichtungen zumindest geringfügig eingeschränkt wird.

Die Kaltluftentstehung vollzieht sich im Plangebiet durch die vorhandenen Ackerflächen. Über sie entsteht durch den Effekt der Kühlleistung durch Verdunstung kalte Luft, die über die vorher beschriebenen Luftströme in die angrenzende Siedlungsbereiche verteilt wird.

Die Gehölzstrukturen entlang der Böschungsbereiche des Oberbüssauer Weges sind artenreich ausgeprägt und weisen eine Alters- und Höhenstaffelung auf, wodurch viel relevante Biomasse auf engem Raum vorhanden ist, um ebenfalls zur Frischluftversorgung beizutragen. Zusätzlich befinden sich diese Gehölzstrukturen in einer zum Stadtgebiet gerichteten Luftströmungs-Achse. Es ist für diese Gehölzbestände insofern von einer mittleren klimatischen Bedeutung für das Plangebiet und angrenzende Siedlungsbereiche auszugehen.

Die nächstgelegenen Waldflächen mit mindestens 200 m Flächenausdehnung in jede Richtung sind südlich angrenzend und geringfügig innerhalb des Plangebietes vorhanden. Bei diesen Flächen handelt es sich um Ausgleichsflächen, auf denen eine Aufforstung vorgenommen wird.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die künftigen Darstellungen der Änderung des Flächennutzungsplanes bereiten nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft vor. Durch Möglichkeit der Herstellung voll- und teilversiegelter Flächen verändert sich das Kleinklima (Verringerung der Luftfeuchte, stärkere Erwärmung über versiegelten Flächen, Verringerung der Kaltluftentstehung). Die klimatische Regeneration und das Siedlungs-Umland-Luftaustauschsystem werden durch die Neuversiegelungen innerhalb des Plangebietes selbst nachteilig verändert. Die Lage des Plangebietes relativiert diesen Effekt allerdings, da sich westlich, südlich und östlich des Plangebietes Flächen anschließen, die aufgrund ihrer Größe und Lage bedeutender für die Kalt- und Frischluftentstehung sind.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Klimaangepasste Baumartenwahl

Im Rahmen des Bebauungsplanes wird festgesetzt, dass oberirdische Parkplatzanlagen mit mehr als 4 Parkplätzen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern und zu beschatten sind. Hierzu ist je angefangene 4 Stellplätze ein mittel- bis großkroniger, standortgerechter Laubbaum gemäß Pflanzliste zu pflanzen. Die Bäume sind hierbei vornehmlich innerhalb der Parkplatzreihen zu pflanzen.

6.3.5 Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften)

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Die vorliegende Bestandsaufnahme der Biotoptypen stellt eine aktuelle Bestandserfassung der Vegetation im Plangebiet und in seinen Randbereichen (Untersuchungsgebiet) dar. Dabei bildet die Bestandsaufnahme eine Grundlage für die Beurteilung der naturschutzfachlichen Wertigkeit der betroffenen Flächen und Strukturen.

Methodik/Vorgehensweise

Die Biotoptypenkartierung wurde Anfang Oktober 2021 auf der Grundlage der aktuellen Kartieranleitung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (Kartieranleitung und Biotoptypenschlüssel für die Biotopkartierung Schleswig-Holstein – Kartieranleitung, Biotoptypenschlüssel und Standardliste Biotoptypen; Stand: April 2021) durchgeführt. Die Ergebnisse sind im Plan „Biotop- und Nutzungstypenkartierung“ dargestellt.

Nachfolgend werden zunächst die im Plangebiet und seinem näheren Umfeld vorkommenden Biotoptypen beschrieben (Untersuchungsgebiet), anschließend wird der vorhandene Bestand hinsichtlich seiner Bedeutung mittels Biotopwertstufen bewertet. Die Knicks im Untersuchungsgebiet wurden zusätzlich gemäß dem Ökologischen Knickbewertungsrahmen bewertet (tabellarische Bewertung).

Biotoptypen

Bestand

Das Untersuchungsgebiet liegt im Stadtteil Moising südlich der Bahntrasse und der Wohnbebauung. Das Plangebiet liegt innerhalb einer weitläufigen Ackerfläche, die durch einen Knick entlang der Bahntrasse und einen Knick im Süden sowie ein Straßenbegleitgrün mit Gehölzen im Westen eingerahmt wird. Am westlichen und nördlichen Randbereich des Ackers verläuft ein unbefestigter Wanderweg.

Im westlichen Bereich des Plangebietes befindet sich der Oberbüssauer Weg und anschließend ein Hundeübungsplatz sowie eine brachgelegene Ruderalfläche als Kompensationsfläche. In östlicher Richtung setzt sich die landwirtschaftliche Nutzung fort.

Gehölzbestände

An Gehölzbeständen sind im Untersuchungsgebiet überwiegend Knicks und Gehölze entlang der Straße vorhanden. Dabei sind sowohl typische Knicks und Knickabschnitte präsent sowie ein durchgewachsener Knick. Der typische Knick (HWy) südlich der Bahntrasse besteht überwiegend aus Weißdorn, Liguster, Hasel, Schlehe und Berg-Ahorn. Zusätzlich werden Bereiche des Knicks durch Hopfen und Brombeeren überlagert, sodass sich ein flächiger und sehr dichter Gehölzbestand gebildet hat. Dahingegen ist der Gehölzbestand des durchgewachsenen Knicks (HWb) südlich des Plangebietes eher lückig und zwei-reihig auf einem degradierten Wall ausgebildet. Die Gehölze bestehen vor allem aus Stiel-Eichen, Feld-Ahorn und Hainbuchen. Richtung Osten geht der durchgewachsene Knick in einen typischen Knick über. Hier mischen sich zusätzlich Hasel, Schlehen und Berg-Ahorn mit in den Gehölzbestand.

Der typische Knick verläuft zunächst Richtung Osten und biegt dann Richtung Süden ab. Östlich des Abschnittes, der Richtung Süden führt, ist ein sonstiges Gebüsch (HBy) aus Schlehen und Brombeeren vorgelagert. Weiterhin befinden sich sonstige Gebüsche im Bewegungsbereich des Ackers, angrenzend an den randlich verlaufenden Weg, in dem zusätzlich zu den genannten Arten auch Hasel vorkommt.

Südlich des durchgewachsenen Knicks ist ein Feldgehölz aus Erlen (HGe) vorhanden. Es handelt sich um Schwarz-Erlen, die in Reihen angelegt wurden.

Innerhalb der Sukzessionsfläche südlich des Plangebietes befindet sich im östlichen Randbereich ein angelegter Sumpfwald mit Erlen (WEe), an dessen Rändern sich auch Weiden als Pioniergehölze ausbreiten (WPw).

Landwirtschaftlich genutzte Flächen

Den größten Flächenanteil im Plangebiet nimmt der intensiv genutzte Acker (AAy) ein. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme war der Acker umgebrochen und nicht mit einer Feldfrucht bestellt. Die Ackerfläche im südöstlichen Umfeld des Plangebietes war zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme stillgelegt und mit einer Graseinsaat (AAw) zwischengepflanzt.

Ruderales Gras- und Staudenfluren

Ruderales Gras und Staudenfluren sind im Untersuchungsgebiet vor allem in den ungenutzten Randbereichen sowohl entlang des Ackers als auch entlang von Wegen und innerhalb der Sukzessionsflächen im südlichen und nordwestlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes vorhanden. Je nach Artenzusammensetzung werden die ruderalen Gras- und Staudenfluren unterschieden nach:

- Feuchte Hochstaudenflur (RHf)
- Ruderales Grasflur (RHg)
- Nitrophytenfluren (RHn)
- Ruderales Staudenfluren frischer Standorte (RHm)
- Brombeerflur (RHr)

Brombeerfluren bestehen fast ausschließlich aus Brombeeren und befinden sich im nordöstlichen Randbereich des Plangebietes angrenzend an den Knick entlang der Bahntrasse und innerhalb der Sukzessionsfläche im südlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes. Bereiche, die überwiegend aus Nitrophyten, wie Brennnesseln (*Urtica dioica*), bestehen, wurden vor allem entlang der Zuwegung des Ackers und in der südlichen Sukzessionsfläche erfasst.

Teilweise gehen die Nitrophytenfluren fließend in die ruderalen Staudenfluren frischer Standorte über. Hier sind neben den Brennnesseln auch Giersch (*Aegopodium podagraria*), Quecke (*Elymus repens*), Wiesen-Knäuelgras (*Dactylis glomerata*), Gewöhnlicher Beifuß (*Artemisia vulgaris*), Riesen-Goldrute (*Solidago gigantea*) und Breitwegerich (*Plantago major*) vertreten. Bereichsweise werden die ruderalen Staudenfluren frischer Standorte auch von Brombeerfluren überlagert oder verbuscht (/gb) durch Strauchaufwuchs aus bspw. Schlehe.

Ruderales Grasfluren nehmen im Untersuchungsgebiet eine eher untergeordnete Rolle ein. Sie befinden sich lediglich im nordwestlichen Randbereich des Plangebietes und sind geprägt durch folgende Gräser sowie einem sehr geringen Anteil an Kräutern: Wiesen-Knäuelgras (*Dactylis glomerata*), Quecke (*Elymus repens*), Wiesen-Rispengras (*Poa pratensis*), Glatthafer (*Arrhenatherum elatius*) und Spitzwegerich (*Plantago lanceolata*).

Ebenfalls nehmen im Untersuchungsgebiet die feuchten Hochstaudenfluren nur einen geringen Flächenanteil ein. Sie mischen sich mit den ruderalen Staudenfluren frischer Standorte am südlichen Randbereich des Ackers. Als dominante Arten dieses Bereichs sind die folgenden zu nennen: Wiesen-Sauerampfer (*Rumex acetosa*), Wasser-Pfeffer (*Persicaria hydropiper*), Floh-Knöterich (*Persicaria maculosa*), Sumpf-Schachtelhalm (*Equisetum palustre*),

Schlitzblättriger Storchschnabel (*Geranium dissectum*), Vierkantiges Weidenröschen (*Epi-lobium tetragonum*), Quecke (*Elymus repens*) und Wiesen-Fuchsschwanz (*Alopecurus pratensis*).

Simsenriede und sonstige Staudensümpfe

Südlich des Untersuchungsgebietes befindet sich eine Sukzessionsfläche als Kompensationsfläche, welche feucht ausgeprägt ist. Innerhalb der Sukzessionsfläche befindet sich ein Gewässer, dessen nördliche Randbereiche sumpfig ausgebildet sind. So befinden sich im südlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes sowohl ein Flatterbinsen-Sumpf (NSf) als auch ein Binsen- und Simsenried (NSj) mit Flatterbinse (*Juncus effusus*) und Wald-Simse (*Scirpus sylvaticus*) sowie bereichsweise kleinen Beständen von Breitblättrigem Rohrkolben (*Typha latifolia*).

Biotope der Siedlungs- und Verkehrsflächen

Innerhalb des Untersuchungsgebietes liegt ein Teilbereich des Oberbüssauer Weges, welcher einschließlich der beidseitig verlaufenden Fuß- und Radwege als vollversiegelte Verkehrsfläche (SVs) erfasst wird. An den Straßenrändern sind teilweise gepflegte rasige Bereiche als Straßenbegleitgrün ohne Gehölze (SVo) vorhanden. Diese bestehen zumeist aus Gräsern, wie Wiesen-Knäuelgras (*Dactylis glomerata*) und Wiesen-Rispengras (*Poa pratensis*) sowie Stauden aus Stumpfbältrigen Ampfer (*Rumex obtusifolius*), Weißer Gänsefuß (*Chenopodium album*), Raue Gänsedistel (*Sonchus asper*) und Brennesseln (*Urtica dioica*). In den Böschungsbereichen beidseitig des Oberbüssauer Weges haben sich Straßenbegleitgrün mit Gehölzen (SVh) ausgebildet. Die Straßensäume aus Bäumen bestehen sowohl aus Nadelgehölzen, wie Kiefern als auch einer Vielzahl an Laubgehölzen, wie z.B. Stiel-Eiche, Berg-Ahorn, Spitz-Ahorn, Vogelkirsche, Hainbuche, Rotbuche, Schwarz-Erle, Eberesche, Gewöhnliche Traubenkirsche, Hasel, Schwarzer Holunder und Hunds-Rose. Aufgrund der Vielzahl heimischer Arten und des Neigungswinkels der Straßenböschung wird das Straßenbegleitgrün überwiegend von einem gesetzlich geschützten artenreichen Steilhang (XHs) überlagert. Steilhänge gelten als gesetzlich geschützt sofern ein artenreicher Biototyp, eine Neigung von mindestens 20°, eine Länge von mindestens 25 m und eine Höhe von mindestens 2 m vorliegen.

Westlich der Straße liegt ein Hundeübungsplatz (SEd), welcher durch einen arten- und strukturreichen Zierrasen (SGr) geprägt ist. Zum Hundeübungsplatz gehören noch ein kleines Klub-Häuschen des Vereins, einzelne Beete und Ziersträucher, Einzelbäume aus überwiegend Hänge-Birken sowie die auf der Rasenfläche aufgestellten Hindernisse für Hunde. Die Rasenfläche wird intensiv genutzt und gepflegt, somit ist die Artenvielfalt reduziert auf Arten, wie Einjähriges Rispengras (*Poa annua*), Deutsches Weidelgras (*Lolium perenne*), Weiß-Klee (*Trifolium repens*), Breitwegerich (*Plantago major*) und Gänseblümchen (*Bellis perennis*).

Die Zuwegung zur Ackerfläche sowie der Rundweg im nördlichen Bereich des Ackers sind als unversiegelte Wege (SVu) erfasst. Die Zuwegung zum Hundeübungsplatz ist wiederum teilversiegelt (SVt).

Bewertung

Für die naturschutzfachliche Bewertung der Biotop- und Nutzungstypen werden folgende, allgemein gebräuchliche naturschutzfachliche Kriterien herangezogen:

- Grad der Naturnähe,
- Vorkommen seltener Arten,
- Gefährdung bzw. Seltenheit,
- Vollkommenheit und
- zeitliche Ersetzbarkeit bzw. Wiederherstellbarkeit.

Anhand dieser Kriterien erfolgt eine Einstufung der im Untersuchungsgebiet festgestellten Biotoptypen. Für die Einstufung wird eine Skala zu Grunde gelegt, die sechs Wertstufen von 0 „ohne Biotopwert“ bis 5 „sehr hoher Biotopwert“ umfasst.

Tab. 1: Naturschutzfachlicher Biotopwert

Wertstufe	Definitionen / Kriterien	Biotoptypen	Schutzstatus
5	sehr hoher Biotopwert: sehr wertvolle, naturnahe Biotoptypen, Reste der ehemaligen Naturlandschaft mit vielen seltenen oder gefährdeten Arten	<ul style="list-style-type: none"> im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden 	
4	hoher Biotopwert: naturnahe Biotoptypen mit wertvoller Rückzugsfunktion, extensiv oder nicht mehr genutzt; Gebiet mit lokal herausragender Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz	<ul style="list-style-type: none"> Sumpfwald aus Erlen Binsen- und Simsenried 	§30 (2) Nr. 4 BNatSchG §30 (2) Nr. 2 BNatSchG
3	mittlerer Biotopwert: relativ extensiv genutzte Biotoptypen innerhalb intensiv genutzter Räume mit reicher Strukturierung, hoher Artenzahl und einer, besonders in Gebieten mit hohem Anteil von Arten der Wertstufe 4, hohen Rückzugs- und/oder Vernetzungsfunktion; Gebiet mit lokaler Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz	<ul style="list-style-type: none"> typische Knicks und durchgewachsene Knicks Feldgehölz aus Erlen Sonstiges Gebüsch Weidenpionierwald Einzelbäume ruderales Staudenflur frischer Standorte Feuchte Hochstaudenflur Flutterbinsen-Sumpf Straßenbegleitgrün mit Gehölzen Artenreicher Steilhang 	§ 21 (1) Nr. 4 LNatSchG i.V.m. § 30 (2) Satz 2 BNatSchG § 21 (1) Nr. 5 LNatSchG i.V.m. § 30 (2) Satz 2 BNatSchG
2	niedriger Biotopwert: Nutzflächen oder Biotoptypen mit geringer Artenvielfalt, die Bewirtschaftungsintensität überlagert die natürlichen Standorteigenschaften, Vorkommen nur noch weniger standortspezifischer Arten; Lebensraum für euryöke Arten	<ul style="list-style-type: none"> Brombeerflur Nitrophytenflur Ruderales Grasflur 	
1	sehr niedriger Biotopwert: Biotoptypen ohne Rückzugsfunktion, intensiv genutzt, mit überall schnell ersetzbaren Strukturen; fast vegetationsfreie Flächen, extrem artenarm bzw. lediglich für einige wenige euryöke Arten von Bedeutung	<ul style="list-style-type: none"> Artenarmer Zierrasen Intensivacker Acker mit Graseinsaat Hundeübungsplatz Straßenbegleitgrün ohne Gehölze Unversiegelter Weg 	
0	ohne Biotopwert: überbaute oder vollständig versiegelte Flächen	<ul style="list-style-type: none"> Vollversiegelte Verkehrsfläche Teilversiegelte Verkehrsfläche 	

Mit Ausnahme der Steilhänge befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope innerhalb des Plangebietes. In der Nachbarschaft des Plangebietes befinden sich Knickstrukturen. Im südlichen Umfeld des Plangebietes, außerhalb des Plangebiets, befinden sich weiterhin gesetzlich geschützte Feuchtbiopte (Sumpfwald mit Erlen und Binsen- und Simsenried).

Es kommen keine Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie im Plangebiet vor. Aufgrund der speziellen Standortansprüche der Arten: Kriechender Scheiberich (*Apium repens*) (Feuchtwiesen, Ufer), Froschzunge (*Luronium natans*) (Gewässerpflanze), Schierlings-Wasserfenchel (*Oenanthe conioides*) (Süßwasserwatten), Firnisglänzendes Sichelmoos (*Hamatocaulis vernicosus*) (Moore, Nasswiesen, Gewässerufer) ist ein Vorkommen im Plangebiet ausgeschlossen.

Die Knicks in der Nachbarschaft des Plangebietes wurden zusätzlich gemäß dem Ökologischen Knickbewertungsrahmen/ Landesamt für Naturschutz und Landschaftspflege S-H (1978) bewertet. Die Knickbewertung erfolgte anhand der Parameter „Aufbau“, „Gehölzanordnung“, „Gehölzbestand“, „Besonderheiten“ und „Artenvielfalt“ und gliedert sich in drei Klassifizierungsstufen (Klasse I-III).

In der Nachbarschaft des Plangebietes sind vier Knicks mit der Wertstufe II vorhanden, die sich jeweils degradierte Wälle aufweisen, größtenteils zweireihig und dicht sind. Gleichzeitig sind nur wenige Gehölzarten vorherrschend.

Tab. 2: Ökologische Knickbewertung

		Bezeichnung	Knicknummer/Knicklänge (m)			
			1	2	3	4
A Grundwertung			HWy	HWb	HWy	HWy
Aufbau	ebenerdig	1	1			
	degradiierter Wall	2	2	2	2	
	stabiler Wall	3				
Gehölzanordnung	einreihig	1				
	zweireihig	2		2		
	mehreihig/flächig	3	3	3	3	
Gehölzbestand	spärlich	1				
	lückig	2		2		
	dicht	3	3	3	3	
Besonderheiten	Besondere Grenzlinie	1-3				
	Beherrschende Höhenlage	1				
	Besondere ökologische Funktion	1				
	Besondere Windschutzfunktion	0-3				
	Überhälter	1	1	1	1	
	Sonderformen	1				
	Besondere Arten	1-2				
Zwischensumme A:			8,5	7	9	8

B Wertung Knicktyp

Artenvielfalt	eine Gehölzart vorherrschend	1				
	wenige Gehölzarten vorherrschend	2	2	2	2	2
	bunte Knicks	3				
Endsumme (Produkt A x B)			17	14	18	16

C Klassifizierung

≥20 Punkte = Klasse I				
12 -19 Punkte = Klasse II	II	II	II	II
3 -11 Punkte = Klasse III				

Schema in Anlehnung an d. ökologischen Knickbewertungsrahmen / Landesamt f. Naturschutz u. Landschaftspflege S-H (1978)

Fett = Abschnitt mit dominanter Ausprägung im Aufbau, Gehölzbestand oder der Artenvielfalt des jeweiligen Knicks. Berechnet als Mittelwert (z.B. 1 und 2 = 1,5).

Mit Ausnahme der Steilhänge befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope innerhalb des Untersuchungsgebietes. In der Nachbarschaft des Plangebietes befinden sich Knickstrukturen. Im südlichen Umfeld des Untersuchungsgebietes, außerhalb des Plangebiets, befinden sich weiterhin gesetzlich geschützte Feuchtbiopte (Sumpfwald mit Erlen und Binsen- und Simsenried).

Es kommen keine Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie im Plangebiet vor. Aufgrund der speziellen Standortansprüche der Arten: Kriechender Scheiberich (*Apium repens*) (Feuchtwiesen, Ufer), Froschzunge (*Luronium natans*) (Gewässerpflanze), Schierlings-Wasserfenchel (*Oenanthe conioides*) (Süßwasserwatten), Firnisglänzendes Sichelmoos (*Hamatocaulis vernicosus*) (Moore, Nasswiesen, Gewässerufer) ist ein Vorkommen im Plangebiet ausgeschlossen.

Die Knicks im Plangebiet wurden zusätzlich gemäß dem Ökologischen Knickbewertungsrahmen/ Landesamt für Naturschutz und Landschaftspflege S-H (1978) bewertet. Die Knickbewertung erfolgte anhand der Parameter „Aufbau“, „Gehölzanordnung“, „Gehölzbestand“, „Besonderheiten“ und „Artenvielfalt“ und gliedert sich in drei Klassifizierungsstufen (Klasse I-III).

In der Nachbarschaft des Plangebietes sind vier Knicks mit der Wertstufe II vorhanden, die sich jeweils degradierte Wälle aufweisen, größtenteils zweireihig und dicht sind. Gleichzeitig sind nur wenige Gehölzarten vorherrschend.

Waldflächen

Südlich des Plangebietes befinden sich Waldflächen. Als Wald im Sinne des Gesetzes gilt jede mit Waldgehölzen bestockte Grundfläche. Waldgehölze im Sinne des Gesetzes sind alle Waldbaum- und Waldstraucharten ohne Rücksicht auf Alter, Zustand, Verteilung und/oder Art Ihrer Entstehung (§2 Abs. 1 i.V.m. §2 Abs. 3 Satz 1 und Satz 2 LWaldG). Gemäß §24 Abs. 2 LWaldG ist ein Waldabstand von 30 m in den Bebauungsplan oder die Satzung nachrichtlich, gemäß §24 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 des BauGB aufzunehmen. Der Waldabstand ist in der Planzeichnung zu berücksichtigen und als nachrichtliche Übernahme zu erfassen. Die Waldfläche hat gleichzeitig die Funktion als naturschutzfachliche Ausgleichsfläche.

Fläche für Ausgleichsmaßnahmen

Nordwestlich des Plangebietes befindet sich eine naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche mit dem Zielbiotop einer ruderalen Staudenflur. Diese ist in dem Bereich vorhanden, verbuscht durch Sukzession jedoch fortschreitend.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die künftigen Darstellungen des Flächennutzungsplanes bereiten einen großflächigen Verlust der bestehenden Biotopstypen vor und führen tendenziell zu einer Zunahme von Biotopstypen der Siedlungs- und Verkehrsflächen.

Gehölzbestände

Die Knicks (HWy, HWb) im Untersuchungsgebiet sind durch die Umsetzung der Planung nicht betroffen. Anders verhält es sich mit dem Gebüsch im Südwesten, sowie den Gebüsch, die den Feldweg begleiten (HBy -Sonstiges Gebüsch).

Das Feldgehölz aus Erlen (HGe), der Sumpfwald mit Erlen (WEe) und die Weiden als Pioniergehölze (WPw) befinden sich südlich und außerhalb des Plangebietes und sind dadurch nicht von der Planung betroffen.

Landwirtschaftlich genutzte Flächen

Den größten Flächenanteil im Plangebiet nimmt der intensiv genutzte Acker (AAy) ein. Dieser ist demzufolge auch im größten Umfang einer Veränderung der Biotopstrukturen unterworfen.

Ruderales Gras- und Staudenfluren

Ruderales Gras und Staudenfluren sind im Plangebiet vor allem in den ungenutzten Randbereichen sowohl entlang des Ackers als auch entlang von Wegen und innerhalb der Sukzessionsflächen im südlichen und nordwestlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes vorhanden. Es ist davon auszugehen, dass diese, so sie sich im Plangebiet befinden, vollständig verloren gehen werden. Es handelt sich um die Biotoptypen Feuchte Hochstaudenflur (RHf), Ruderales Grasflur (RHg), Nitrophytenfluren (RHn) und Brombeerflur (RHr).

Biotope der Siedlungs- und Verkehrsflächen

Innerhalb des Untersuchungsgebietes liegt ein Teilbereich des Oberbüßsauer Weges, welcher einschließlich der beidseitig verlaufenden Fuß- und Radwege als vollversiegelte Verkehrsfläche (SVs) erfasst wird. Durch die Erschließungsplanung wird es bei diesem Biotoptypen Zugewinne in der Flächengröße geben.

An den Straßenrändern sind teilweise gepflegte rasige Bereiche als Straßenbegleitgrün ohne Gehölze (SVo) und Straßenbegleitgrün mit Gehölzen (SVh) vorhanden, welche im Zuge der Umsetzung der Planung zulasten anderer Biotoptypen im Bereich der Straßenböschungen entstehen werden. Aufgrund der Vielzahl heimischer Arten und des Neigungswinkels der Straßenböschung wird das Straßenbegleitgrün überwiegend von einem gesetzlich geschützten artenreichen Steilhang (XHs) überlagert. Steilhänge gelten als gesetzlich geschützt. Es ist davon auszugehen, dass sich die Artenzusammensetzung und die Ausformung des Steilhanges dahingehend ändern wird, dass die Biotopdefinition nach Umsetzung der Planung nicht mehr anzuwenden ist. Demzufolge kann von einem vollständigen Verlust dieses Biotoptyps ausgegangen werden.

In die Biotoptypen des Hundeübungsplatzes (SEd), welcher durch einen arten- und strukturarmen Zierrasen (SGr) geprägt ist über eine teilversiegelte (SVt) Zufahrt verfügt wird durch die Umsetzung der Planung nicht eingegriffen.

Die Zuwegung zur Ackerfläche sowie der Rundweg im nördlichen Bereich des Ackers sind als unversiegelte Wege (SVu) erfasst und werden im Zuge der Umsetzung der Planung vollständig in andere Biotoptypen der Siedlungs- und Verkehrsflächen übergehen.

Waldflächen

Durch die Umsetzung der Gesamtplanung werden Waldflächen im Sinne des §2 LWaldG auf einer Fläche von 550,00 m² überplant. Es handelt sich um junge Gebüsche, die sich in Folge von Sukzession zu Wald entwickeln.

Fläche für Ausgleichsmaßnahmen

Nordwestlich des Plangebietes befindet sich eine naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche mit dem Zielbiotop einer ruderalen Staudenflur. Diese ist in dem Bereich vorhanden, verbuscht durch Sukzession jedoch fortschreitend. Durch die Umsetzung der Gesamtplanung wird diese Fläche in Teilen überplant. Die naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche wird auf einer Fläche von 320 m² durch den Ausbau des Oberbüßsauer Weges überplant.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Schutz verbleibender Gehölzstrukturen vor Beeinträchtigungen während der Bauphase

Bei Baumaßnahmen in der Nähe von Gehölzbeständen sind die Gehölze gemäß DIN 18920 vor Beeinträchtigungen zu schützen (Schutzabgrenzungen, Baumschutz, je nach Bedarf). Kronentraufbereiche dürfen nicht befahren werden, Bodenmassen und anderes Baumaterial darf in den Kronentraufbereichen nicht gelagert werden. Gehölzschnitte und andere erforderliche Maßnahmen der Baumpflege erfolgen nach den Empfehlungen der ZTV-Baumpflege.

Zeitpunkt von Baum- und Fällarbeiten

Aus artenschutzrechtlichen Gründen ist das Baufeld außerhalb der Brutzeit von Gehölzvögeln und den Vögeln der Staudenfluren zu beräumen. Die Brutzeit reicht von Anfang März bis Ende September. Größere Bäume mit Stammdurchmesser > 20 cm sind im Zeitraum 1. Dezember bis Ende Februar zu fällen. Außerhalb dieser Zeit ist das Fällen nur dann möglich, wenn durch Negativnachweis (Kontrolle durch Fachpersonal) nachgewiesen wird, dass keine Tiere in Spalten oder Höhlen vorkommen.

Ökologische Baubegleitung

Die Baudurchführung (inkl. der Gehölzrodungen) ist von einer ökologischen Baubegleitung zu begleiten, die organisatorisch der Projektleitung zugeordnet und dieser berichtspflichtig ist. Die schriftliche Dokumentation der Baubegleitung ist der Unteren Naturschutzbehörde fortlaufend zur Verfügung zu stellen. Bei eingetretenen Umweltschäden sowie bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens eines Umweltschadens muss der umweltfachliche Bauüberwacher weisungsungebunden handeln. Die ökologische Baubegleitung ist vor Beginn der Baumaßnahmen mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Klimaangepasste Baumartenwahl

Auf Ebene des Bebauungsplanes wird festgesetzt, dass oberirdische Parkplatzanlagen mit mehr als 4 Parkplätzen durch Baumpflanzungen zu gliedern und zu beschatten sind. Hierzu ist je angefangene 4 Stellplätze ein mittel- bis großkroniger, standortgerechter Laubbaum zu pflanzen. Die Bäume sind hierbei vornehmlich innerhalb der Parkplatzreihen zu pflanzen.

Gehölzpflanzungen

Auf Ebene des Bebauungsplanes werden zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung festgesetzt, welche mit standortgerechten, heimischen Baum- und Straucharten zu bepflanzen sind.

Beseitigung eines geschützten Steilhangs

Durch die Beseitigung des gesetzlich geschützten artenreichen Steilhanges im Zuge der Umsetzung der Planung entsteht ein Ausgleichserfordernis von 8.325,00 m². Hierzu erfolgt auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung ein entsprechender Ausgleich.

Eingriff in Waldstrukturen

Durch die Umsetzung der Gesamtmaßnahme werden Waldflächen im Sinne des §2 LWaldG überplant. Bei einer Biotopfläche von 550 m² ergibt sich demnach ein Ausgleichserfordernis von 1.100 m². Hierzu erfolgt auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung ein entsprechender Ausgleich.

Eingriff in vorhandene Ausgleichsfläche

Bei dem Eingriff in die vorhandene Ausgleichsfläche wird die Zeit berücksichtigt, in welcher sich diese bereits entwickeln konnte. Bei einer Entwicklungszeit von 22 Jahren und einer Eingriffsfläche von 380 m² ergibt sich somit ein Ausgleichserfordernis von 644 m². Hierzu erfolgt auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung ein entsprechender Ausgleich.

6.3.6 Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften)

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Zur Betrachtung der artenschutzrechtlichen Belange wurden einer Faunistischen Potenzialanalyse mit Artenschutzrechtlichem Fachbeitrag⁸ erarbeitet. Die Faunistische Potenzialanalyse ist ein Verfahren zur Einschätzung der möglichen aktuellen faunistischen Besiedlung von Lebensräumen unter Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten, der Umgebung und der vorhandenen Beeinträchtigungen. Hierzu erfolgte eine Begehung des Wirkraumes im April 2022. Ergänzend wurden die bereits vorhandenen Informationen aus der Planung der DB Station & Service AG zur Planung des Projektes „Neubau Haltepunkt Lübeck-Moisling“ als Datenquelle herangezogen.

Für die Artenschutzprüfung wurden nicht alle Tiergruppen betrachtet, sondern insbesondere die in diesem Fall artenschutzrechtlich bedeutsamen europäischen Vogelarten und Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie.

Brutvögel

Die Kartierung für den Bahnhofpunkt aus dem Jahr 2020 ergab 29 Vogelarten, 19 mögliche oder wahrscheinliche Arten. Darüber hinaus werden hier weitere Arten als Potenzial definiert.

Die Brutvogelfauna des Untersuchungsgebietes besteht im Wesentlichen aus kommunen Arten der Siedlungsbiotope. Die von dem Bau des Bahnhofpunktes betroffenen Baumhecken beiderseits der Bahnlinie weisen aufgrund der Verkehrssicherungspflicht an Schienenwegen v.a. Gebüsch und einzelne Bäume mit schwachem Baumholz auf. Dementsprechend brüten hier vereinzelt Gebüschbrüter wie Mönchsgrasmücke, Amsel, Heckenbraunelle, Zaunkönig (unmittelbar westlich der Brücke außerhalb des Untersuchungsgebietes) und Zilpzalp.

Kleinere Höhlenbrüter wie Blaumeise und Kohlmeise suchen die Hecken zur Nahrungssuche auf, ihre Brutstandorte sind jedoch die stärkeren Gehölze in der Siedlung. Weitere regelmäßige Nahrungsgäste sind Elster, Ringeltaube und Rabenkrähe, die ihren Brutstandort außerhalb des Untersuchungsgebietes haben.

Die Baumhecken der südostexponierten Straßenböschung weisen aufgrund des höheren Strukturereichtums der stärkeren Gehölze neben den o.g. Gebüschbrütern auch Höhlenbrüter wie Blaumeise, Kohlmeise und Star (Brutverdacht) auf. Des Weiteren brütet dort der Buchfink. Ein ähnliches Arteninventar weisen die Baumreihen und die Starkbäume am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes auf.

An der Bahnbrücke wurde die Straßentaube mit Balzlauten beobachtet, eine Brut konnte jedoch nicht bestätigt werden.

Der Siedlungsraum wird von verschiedenen gebäudebrütenden Vogelarten frequentiert, die an den Gebäuden brüten und im Untersuchungsgebietes bei der Nahrungssuche beobachtet wurden. Hierzu zählen Haussperling, Hausrotschwanz und die Mehlschwalbe.

⁸ BBS Umwelt GmbH: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 „Bahnhofpunkt“, Stand: 09.11.2022

Der Teich (nordöstlich der Bahnstrecke) ist Brutlebensraum von Wasservögeln. Mehrere Graugans-Familien haben sich etabliert, die in der Verlandungsvegetation deutlich sichtbaren Fraßdruck ausüben und am Ufer offenbar von Anwohnern gefüttert werden. Des Weiteren brütet das Bläßhuhn. Die Stockente wurde als Nahrungsgast beobachtet. Im Teich im Süden sind diese Arten, weitere Entenarten, wie die Reiherente, und in den Röhrichten ist mit Röhrichtbrütern zu rechnen.

Die Wiese (Einsaatgrasland 2020, Getreideacker in 2022) wird von Nahrungsgästen wie Weißstorch, Graureiher und Turmfalke aufgesucht.

Es gibt faunistische Funktionsbeziehungen zwischen dem Untersuchungsgebiet und insbesondere der Wiese und den Gehölzen südlich des Untersuchungsgebietes. Von dort wurde auch der Kuckuck vernommen. Elster, Rabenkrähe und Ringeltaube fliegen regelmäßig zwischen den Gehölzen und dem Untersuchungsgebiet.

Im Bereich der westlich liegenden Hundefläche sowie Sukzessionsfläche sind Arten der Siedlungsbiotope, der Staudenfluren und jungen Gehölze zu erwarten. Die Weißdornbüsche lassen z. B. die Dorngrasmücke erwarten.

Von Seiten der unteren Naturschutzbehörde wurde ergänzt, dass auf dem Grünland östlich des Geltungsbereichs 1995 ein Wachtelkönig gehört und in den Gehölzbereichen 2005 zwei Nachtigall-Reviere festgestellt wurden.

Rastvögel

Eine besondere Bedeutung des Untersuchungsraums für Rastvögel ist nicht gegeben

Nahrungsgäste wie Greifvögel oder Schwalben

Der Untersuchungsraum weist keinerlei Horste von Greifvögeln auf, ist jedoch aufgrund seiner Größe und Offenheit ein potenzielles Nahrungshabitat für Greifvögel wie den Mäusebussard und Turmfalken. Schwalben sind Nahrungsgäste.

Fledermäuse

Der Untersuchungsraum ist in seiner Habitataignung für Fledermäuse durch Gebäude, aber auch parkartige Landschaft mit Gehölzen und Gewässern (Teich) geprägt. Von besonderer Bedeutung ist die Nähe zur Trave und das FFH-Gebiet „Travetal“ in ca. 500 m Entfernung. Dieser Flusslauf mit seinen begleitenden Gehölzbeständen steht über die Bahnlinie mit begleitenden Heckenstrukturen in direktem Biotopverbund.

Als Arten sind im anthropogen überprägten Untersuchungsraum v.a. typische Kulturfolger wie die Zwergfledermaus zu erwarten, die ihre Quartiere bevorzugt in Spalträumen von Gebäuden anlegt. Daneben können Waldarten vorkommen, die auch offene und parkartige Landschaften besiedeln. Zu diesen zählen Rauhauffledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler und evtl. die Fransenfledermaus. Die Nähe zu Gewässern bzw. der Teich im Untersuchungsgebiet prädestiniert die Wasserfledermaus. Im Zuge der Erfassungen konnte jedoch ein Fledermausquartier (evtl. Zwischenquartier) im Gebiet eruiert werden. Es handelt sich um eine mehrstämmige Baumweide am Teich (*nördlich der Bahn*), die über längere Zeit von Fledermäusen angefliegen wurde. Hier besteht Verdacht auf ein Fledermausquartier.

Die Knicks und Gehölzränder können für Fledermäuse wichtige Leitlinien darstellen. Hier mögliche Arten mit ausgeprägter Flugroutennutzung sind Breit-, Fransen-, Mücken- und Zwergfledermaus.

Fledermausquartiere sind im Geltungsbereich an nur wenigen Bäumen am Oberbüssauer Weg als Tagesquartiere anzunehmen. Potenziell sind sie in einer alten Weide am Böschungsfuß oder an älteren Ahorn Spalten und Höhlen geeignet.

Offenflächen und halboffene Flächen wie die Ackerfläche, Sukzessionsfläche und Grünland sind als Jagdgebiete einzustufen. Eine essenzielle Bedeutung der Offenflächen als Jagdgebiet ist jedoch nicht anzunehmen. Besondere insektenreiche Flächen kommen ansatzweise mit der Sukzessionsfläche vor.

Haselmaus

Der Untersuchungsraum befindet sich im Verbreitungsgebiet der Haselmaus. Die Knicks und sonstige Gehölze stellen den möglichen Lebensraum der Art dar. Im Rahmen der Erfassungen von Mai bis November 2021 wurden keine Hinweise auf ein Vorkommen der Haselmaus festgestellt. Im Zuge der Kontrollen wurden in einigen Tubes der Kartierflächen Nistmaterial oder Kot von Mäusen (vermutlich Gattung Apodemus) sowie Vorräte von Eicheln und Bucheckern oder entsprechende Fraßreste festgestellt.

Weitere Säugetiere nach Anhang IV FFH-RL sind aufgrund der Habitatausstattung nicht zu erwarten.

Zauneidechse

Das Vorkommen der Zauneidechse z. B. an Böschungen ist aufgrund des dichten Bewuchses bzw. der Schotterung an der Bahn auszuschließen. Es ist aus den genannten Gründen (Nutzung, Struktur, Umgebung, Begehungen) ein Vorkommen im Geltungsbereich nicht anzunehmen. Nachweise der Art aus dem Artkataster des Landes liegen aus diesem Bereich ebenfalls nicht vor.

Weitere streng geschützte Reptilienarten sind nicht zu erwarten. Relativ häufige und besonders geschützte Arten wie Ringelnatter, Blindschleiche und Waldeidechse sind jedoch, besonders in Gehölzen und im Süden, nicht auszuschließen.

Amphibien

Durch die Kartierung im Rahmen der Planung zum Bahnhofpunkt wurden Kammmolch, Teichfrosch, Grasfrosch und Teichmolch nachgewiesen. Zudem könnten folgende Arten im Untersuchungsgebiet vorkommen, die nicht erfasst wurden: Moorfrosch (*Rana arvalis*, Anh. IV der FFH-Richtlinie) potenziell v.a. in dem südlichen Gewässer und Erdkröte (*Bufo bufo*) in beiden Gewässern. Des Weiteren könnte der im nördlichen Teich nachgewiesene Grasfrosch auch in dem südlichen Gewässer vorkommen, welches z. T. sehr unzugänglich und daher schwer erfassbar ist.

Als Landlebensräume für Amphibien eignen sich alle Gehölzbestände im näheren Umfeld der Gewässer, also der Gehölzgürtel unmittelbar am Teich (nordöstlich der Bahn), aber auch die von dem Vorhaben direkt betroffene Baumhecke nördlich und südlich der Bahnlinie. Das südliche Gewässer ist von einem Erlen-Sumpfwald umgeben.

Daher sind Amphibienwanderungen aus nördlicher und südlicher Richtung in den Eingriffsraum nicht auszuschließen.

Weitere in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Reptilien oder Amphibien

Diese Tierarten sind im Untersuchungsraum aufgrund der für diese Arten nicht geeigneten Strukturen oder Lage außerhalb des Verbreitungsgebiets nicht zu erwarten

Sonstige Arten

Weitere Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind nicht zu erwarten. Feuchtlebensräume oder Gewässer für z. B. Libellen und Mollusken sind südlich angrenzend vorhanden. Da hier keine Flächeninanspruchnahme erfolgt und Störungen für Libellen oder Mollusken nicht relevant sind, werden diese nicht weiter betrachtet. Auch altes Totholz mit Eignung für Eremit oder Heldbock ist nicht

vorhanden. Ebenfalls befinden sich keine geeigneten Flächen mit Nahrungsflächen des Nachtkerzenschwärmers im Vorhabensraum.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Nachfolgend werden die Auswirkungen durch das geplante Vorhaben auf die einzelnen Tiergruppen/Arten dargestellt. Diese Auswirkungen können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auslösen.

Sofern Betroffenheiten artenschutzrechtlich relevanter Arten zu erwarten sind, ist die Artenschutzregelung abzuarbeiten. Es wird dann geprüft, ob sich hier ein Handlungsbedarf durch das geplante Vorhaben ergibt (CEF-Maßnahmen, Artenschutzrechtlicher Ausgleich, Anträge auf Ausnahme genehmigungen).

Bau- und anlagebedingte Wirkfaktoren

Durch die Baumaßnahmen kommt es zu verschiedenen Wirkfaktoren, die sich, je nach Baudurchführung, über einen längeren zeitlichen Rahmen erstrecken können.

Zu nennen sind dabei der Lärm durch Maschinentätigkeiten sowie der Baustellenverkehr, welche zu Störfolgen führen können.

Die vorhandenen Gehölzbestände gehen im Bereich der Straßenböschung vollkommen verloren. Größere Flächen werden als Parkplätze versiegelt. Zusätzlich ist durch die Bebauung mit einer erhöhten Wärmeabstrahlung und von Stoffeinträgen (Abgase, Müll) auf die umliegenden Flächen zu rechnen. Durch den zu erhaltenden Knick im Süden (im Wald) wird eine gewisse Abschirmung zu dem angrenzenden Gewässerkomplex erhalten. An den Böschungen werden neue Sträucher gepflanzt und die südlich an das Biotop angrenzende Fläche wird als Staudenflur mit Gehölzrand ausgebildet.

Betriebsbedingte Wirkfaktoren

Es wird mit Bahnanlagen, Straßenausbau mit Kreiseln und Parkplatzflächen eine grundlegende Veränderung der Lebensraumsituation erfolgen. Es kommt zu Verlust an Gehölzen und Vernetzung von Lebensraum mit Gehölzen von der Bahn im Norden zu einem Gewässerkomplex im Süden. Entlang der Straße werden Sträucher an Böschungen angepflanzt.

Während der Betriebsphase stellen Verkehr (Lärm, Licht) und eine Zunahme von Aktivität und Bewegungen auf der Fläche und die Zunahme der Erholungsnutzung auf Wegen weitere Wirkfaktoren dar.

Oberflächenwasser wird dauerhaft verändert abgeleitet und seitlich versickert.

Abgrenzung des Wirkraumes

Genauere Kenntnisse zu Emissionen liegen nicht vor. Es erfolgen jedoch keine Abriss- oder Rammarbeiten und keine dauerhaften Lärmemissionen. Lärm i.S. von Fahrzeugen auf Straßen, wie bei GARNIEL u.a. 2007 und GARNIEL 2010 bezüglich der Abnahme der Habitatsignung um 20 % in den ersten 100 m für Fahrzeugzahlen von 10.000 Stück werden hier nicht erreicht. Weder die Bau- noch die Betriebsphase führt zu vergleichbaren Belastungen und es ist auch keine Zunahme von Staub (gegenüber Ackernutzung) anzunehmen. Die Bauphase wird über einen längeren Zeitraum Emissionen mit Fahrzeugbewegungen und Personen in der Fläche verursachen.

Wirkfaktoren während der Bauphase sind neben den Wirkungen im Bereich der Flächeninanspruchnahme selbst (Überbauung, Lärm, Bewegung) auch die Wirkungen im Umfeld (Lärm und Bewegung) auf die Fauna. Besonders lärmintensive Arbeiten sind nicht zu erwarten, so dass der

Wirkraum bis max. 100 m (s. o. Vergleichswerte GARNIEL) definiert wird. Für den Wirkraum „visuelle und akustische Störungen“ wird angenommen, dass er in der Bauphase nicht größer ist als während der Betriebsphase, die Ermittlung erfolgt nachfolgend.

Die Wirkfaktoren der Anlagephase sind auf den Bereich der Flächeninanspruchnahme (Geltungsbereich abzüglich der zu erhaltenden Grünstrukturen) begrenzt.

In der Betriebsphase sind Veränderungen im Hinblick auf Lärm, Licht, Bewegung und Aktivität von Menschen zu erwarten. Dies betrifft auch das Umfeld des Vorhabens.

Für die Ermittlung des Wirkraums für Bewegung und Licht (visuelle Wirkungen) werden folgende Erfahrungswerte herangezogen: Je offener ein Gelände ist, desto weiter reichen die in der Umgebung des Vorhabens anzunehmenden visuellen Einflüsse. Daher werden Wirkräume von max. 20 m in dichter besiedelten Ortslagen, max. 50 m im locker besiedelten Raum, max. 50 m in gehölzgeprägten Flächen und max. 100 m in offenen Flächen angenommen. Für die Ermittlung des Wirkraums für Lärm werden lärmindernde Strukturen wie Gehölze (besonders im Sommerhalbjahr) berücksichtigt. Da es sich hier, insbesondere in der Betriebsphase, um „normalen“ Verkehrslärm ohne weitere verstärkende Faktoren handelt, wird davon ausgegangen, dass auch die Auswirkungen von Lärm und Bewegungen in allen Phasen nicht weiter als 100 m reichen.

Ungefährdete Brutvögel der Gehölze mit Arten der Vorwarnliste

Durch das Vorhaben wird in Gehölze entlang der Bahn und Böschungen am Oberbüssauer Weg eingegriffen. Die Eingriffe in die Gehölzbestände können zu Zerstörungen von Nestern und damit verbundener Gefährdung von Tieren oder Eiern sowie zu Lebensraumverlust führen. Akustische und visuelle Störungen führen möglicherweise zu Störungen von Vögeln, die jedoch als artenschutzrechtlich für Gehölzvögel nicht relevant einzustufen sind, da es sich um verbreitete Arten handelt.

Das Eintreten eines Verbotstatbestands wäre möglich, wenn die Eingriffe in Gehölze während der Brutzeit der Vögel stattfinden würden. Daher wird eine Vermeidungsmaßnahmen notwendig.

Durch die Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit kann ein Töten oder Verletzen von Tieren oder Zerstören besetzter Nester vermieden werden.

Störungen können durch Bauarbeiten in Form akustischer oder optischer Störungen auftreten. Da die Gehölze zwar vollständig entfernt, aber später neu gepflanzt werden, ist der Umfang der Störung im Umfeld gering. Bei den zu erwartenden Arten handelt es sich einerseits um wenig empfindliche, verbreitete Arten, so dass Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population nicht zu befürchten sind. Für Arten wie den Feldsperling mit Gefährdung nach der Roten Liste ist eine besondere Stöempfindlichkeit nicht gegeben. Gehölzbrüter werden daher in verbleibenden Gehölzen nicht relevant beeinträchtigt. Direkte Betroffenheiten von Lebensraum der Arten ergeben sich für die Böschungflächen am Oberbüssauer Weg und Gehölze am Bahndamm (Regelung durch die Bahn). Ein artenschutzrechtlicher Ausgleich wird erforderlich, da ganzen Reviere betroffen sind und keine Gehölze verbleiben. Gehölzpflanzungen im Geltungsbereich, welche die Habitatsituation verbessern, sind als artenschutzrechtlicher Ausgleich erforderlich.

Ungefährdete Brutvögel der Siedlungsbereiche (Umgebung)

Die an den Geltungsbereich angrenzenden Siedlungsbereiche bleiben unberührt von der Planung. So sind weder Tötungen noch Lebensraumverluste zu erwarten. Störungen (Lärm, Bewegung, Staubentwicklung) sind verstärkt während der Bauarbeiten anzunehmen. Die hier zu erwartenden Arten gehören zu den Arten, die im besiedelten Bereich vorkommen und wenig empfindlich auf Lärm und Bewegungen reagieren. Relevante Störungen erfolgen nicht.

Das Eintreten eines Verbotstatbestands wäre möglich, wenn die Eingriffe in Staudenflur während der Brutzeit der Vögel stattfinden würden. Es wird daher eine Vermeidungsmaßnahme notwendig.

Durch die Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit kann ein Töten oder Verletzen von Tieren oder Zerstören besetzter Nester vermieden werden.

Störungen können durch Bauarbeiten in Form akustischer oder optischer Störungen auftreten. Da ein Streifen westlich der Straße entfällt, ist der Umfang der Störung im Umfeld prüferelevant. Bei den zu erwartenden Arten handelt es sich um wenig empfindliche, verbreitete Arten, so dass Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population nicht zu befürchten sind. Für Arten wie die Nachtigall ist eine Störeffektivität gegeben. Über den Habitatverlust hinaus ist daher ein weiterer Bereich betroffen, der jedoch mit Lebensstättenverlust behandelt wird.

Direkte Betroffenheiten von Lebensraum der Arten ergeben sich für die Sukzessionsfläche am Oberbüssauer Weg. Ein artenschutzrechtlicher Ausgleich wird erforderlich, da ganze Reviere betroffen sind und über den Verlaust auch Störung erfolgt. Gehölzpflanzungen im Geltungsbereich verbessern die Habitatsituation nicht für die Arten der Staudenfluren.

Feldlerche und Schafstelze (östlich angrenzend)

Durch das Vorhaben wird Offenland überbaut. Die Arten wurden aber im Geltungsbereich nicht festgestellt. Eingriffe in Acker können nicht Zerstörungen von Nestern und damit verbundener Gefährdung von Tieren oder Eiern führen. Akustische und visuelle Störungen führen möglicherweise zu Störungen von Vögeln, die östlich angrenzend vorkommen.

Da die Lebensstätten nicht betroffen sind, erfolgt keine Tötung.

Störungen der angrenzend im Osten vorkommenden Arten können durch Bauarbeiten oder späteren Betrieb auftreten. Die Offenlandarten sind aber v. a. gegen Vertikalstrukturen empfindlich, kaum gegen Lärm oder Bewegungen. Meidestrukturen werden aber nicht bis in die östlichen Flächen wirken, so dass Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen angrenzenden Population nicht zu befürchten sind.

Direkte Betroffenheiten oder erhebliche Störungen von Lebensraum der Arten ergeben sich nicht.

Weißstorch, Rauch- und Mehlschwalbe, Greifvögel (Geltungsbereich Nahrungsgäste)

Durch das Vorhaben wird u.a. in Ackerfläche eingegriffen. Ein Nahrungsraum der beiden Arten wird sich von Acker zu Parkplatz wandeln. Es ist dadurch keine Tötung möglich, jedoch ist ein Einfluss auf die Lebensstätten gegeben. Diese wird jedoch nicht als essenziell bewertet, so dass kein Verbot ausgelöst wird.

Es sind keine Konflikte mit möglicher artenschutzrechtlicher Relevanz zu erwarten.

Rebhuhn, Wachtelkönig (östlich angrenzend)

Beide Arten können angrenzend östlich des Vorhabens vorkommen. Das Habitat wird nicht zerstört, kann aber durch Störungen beeinträchtigt bis entwertet werden. Die Fläche ist nicht direkt betroffen, die Gefahr der Tötung besteht nicht.

Störungen können durch Bauarbeiten in Form akustischer oder optischer Störungen und Betrieb auftreten. Erholungsnutzung in den landwirtschaftlich genutzten Flächen sind nicht zu erwarten. Die Störung betrifft nur einen kleinen Teilbereich des Grünlands, d. h. keine ganzen Reviere. Durch die Grünfläche südlich im Geltungsbereich wird eine Abschirmwirkung erreicht. Es bestehen Ausweichmöglichkeiten nach Osten und Gehölz schirmt den Vorhabenraum teilweise ab. Der Lebensraum wird im Umfang nicht erheblich gestört, so dass eine Aufgabe der Reviere ausgeschlossen ist.

Der Lebensraum der Art bleibt erhalten. Störung erfolgt nicht in einem erheblichen Umfang.

Ungefährdete Arten der Staudenfluren (westlich angrenzend und tlw. betroffen)

Die Arten können in der Sukzessionsfläche vorkommen. Das Habitat wird am Rand zerstört und kann durch Störungen beeinträchtigt bis entwertet werden.

Wasservögel und Röhrichtbrüter (südlich angrenzend)

Die Arten kommen angrenzend südlich des Vorhabens vor. Das Habitat wird nicht zerstört, kann aber durch Störungen beeinträchtigt bis entwertet werden.

In der Fläche südlich angrenzend im Gewässerkomplex wurden o. g. Gilden festgestellt. Die Arten brüten in Randbereichen des Gewässers. Die Fläche liegt zum Teil im Wirkraum indirekter Störungen Lärm/Bewegungen.

Die Fläche ist nicht direkt betroffen, die Gefahr der Tötung besteht nicht, zumal nicht in der Brutzeit mit dem Bau begonnen wird (s. Vermeidungsmaßnahme 1).

Störungen können durch Bauarbeiten in Form akustischer oder optischer Störungen und Betrieb auftreten. Die Störung betrifft den nördlichen Teilbereich des Gewässers. Die Ausgleichsfläche und Gehölz schirmt den Vorhabenraum jedoch für die weniger empfindlichen Arten ausreichend ab. Der Lebensraum wird im Umfang nicht erheblich gestört, so dass eine Aufgabe der Reviere ausgeschlossen ist.

Der Lebensraum der Art bleibt erhalten. Störung erfolgt nicht in einem erheblichen Umfang.

Rastvögel

Da keine besondere Bedeutung für Rastvögel besteht sind artenschutzrechtlich relevante Konflikte auszuschließen.

Es sind keine Konflikte mit möglicher artenschutzrechtlicher Relevanz zu erwarten.

Nahrungsgäste

Da es im umliegenden Bereich noch viele weitere Offenflächen und den Gewässerkomplex gibt, welche als Nahrungshabitat dienen ist davon auszugehen, dass vorhandene Greifvögel und Schwalben auf diese Flächen ausweichen werden. Sie sind also als artenschutzrechtlich nicht relevant einzuschätzen.

Es sind keine Konflikte mit möglicher artenschutzrechtlicher Relevanz zu erwarten.

Fledermäuse

Das Gehölz entlang des Oberbüssauer Weges wird entfernt. Da hier vereinzelt ältere Bäume mit Quartierpotenzial vorhanden sind, sind Quartiere potenziell betroffen. Durch die Unterbrechung der Gehölzstruktur könnten Flugstraßen von Fledermäusen unterbrochen werden. Beleuchtung könnte zu Störungen und einer Meidung durch lichtempfindliche Arten führen.

Mögliche betroffene Arten sind Großer Abendsegler, Braunes Langohr, Fransen-, Mücken-, Rauhaut-, Wasser- und Zwergfledermaus.

Ein Verletzen oder Töten von Tieren ist möglich, da größere Bäume am Oberbüssauer Weg mit Quartierpotenzial entfernt werden. Insofern wird eine Vermeidungsmaßnahme notwendig.

Störungen (Lärm, Bewegung, Staubentwicklung, Licht) treten verstärkt während der Bauarbeiten auf und sind damit auf die Bauzeit begrenzt. Der Betriebslärm ist als weniger stark einzustufen.

Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber diesen Faktoren ist für die Fledermäuse nicht zu erwarten.

Von den möglichen Arten weisen Fransen-, Mücken-, Wasser- und Zwergfledermaus eine höhere Empfindlichkeit gegenüber Zerschneidungen von Flugrouten auf. Braunes Langohr und Fransenfledermaus weisen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Beleuchtung auf. Die umliegenden Gehölze werden zum Großteil erhalten. Durch Artenschutz ausgleich für Gehölzvögel werden auch neue Gehölzflächen entstehen. Aufgrund der weiterhin vorhandenen oder geplanten Gehölze ist davon auszugehen, dass hier weiterhin die Eignung als Flugstraße/Struktur erhalten bleibt.

Für die lichtempfindlichen Arten ist eine Zunahme von Beleuchtung zu erwarten. Es wird die Vermeidungsmaßnahme notwendig.

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Populationen der Arten ist nicht zu befürchten, daher sind mögliche Störungen als nicht erheblich einzustufen.

Durch das Vorhaben sind keine Bäume mit Quartierpotenzial betroffen. Ein Verlust essenzieller Jagdgebiete ist nicht gegeben. Zur Förderung der Nahrungsgrundlage der Fledermäuse wird eine Ausgleichsmaßnahme notwendig.

Kammolch

Das Gehölz entlang des Oberbüssauer Weges wird entfernt. Das Töten von Tieren im Landlebensraum ist nicht auszuschließen. Erhebliche Störungen darüber hinaus sind nicht anzunehmen, die Lebensstättenfunktion dieser Teillebensräume ist zu überprüfen.

Der Kammolch ist als Potenzial in allen linearen oder flächigen Gehölzen im Landlebensraum anzunehmen. Da die Art ganzjährig vorkommt (abgesehen von Laichzeiten), ist bei den Eingriffen ein vorgezogener Schleusenzaun erforderlich. Die Bahn sieht hier eine Vermeidungsmaßnahme vor (Vermeidungsmaßnahme 5 Kammolch), die nachrichtlich übernommen wird.

Störungen (Lärm, Bewegung, Staubentwicklung) treten verstärkt während der Fällungs- und Bauarbeiten auf und sind damit auf die Bauzeit begrenzt. Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber Bau- oder Betriebslärm oder optische Wirkungen ist für die die Art nicht gegeben. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population ist nicht zu erwarten, daher sind die Störungen als nicht erheblich einzustufen.

Durch das Vorhaben wird Gehölz an Böschungen entfernt. Die Vernetzung von Gehölzlinien entlang der Bahn im Norden zu Gehölzen im Süden wird unterbrochen und geht als Lebensraumpotenzial verloren. Um dieses zu vermeiden, wird eine Vernetzungsstruktur vorgesehen.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger bzw. erheblich nachteiliger Auswirkungen

Bei artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen handelt es sich um Maßnahmen zur Vermeidung oder Reduzierung von Beeinträchtigungen. Diese werden auf Ebene des Bebauungsplanes gesichert.

Vermeidungsmaßnahme 1 Brutvögel

Das Baufeld wird außerhalb der Brutzeit geräumt. Die Brutzeit reicht von Anfang März bis Ende September.

Vermeidungsmaßnahme 2 Fledermäuse

Größere Bäume mit Stammdurchmesser > 20 cm werden im Zeitraum 1. Dezember bis Ende Februar gefällt. Außerhalb dieser Zeit ist das Fällen nur dann möglich, wenn durch Negativ-nachweis (Kontrolle durch Fachpersonal) nachgewiesen wird, dass keine Tiere in Spalten oder Höhlen vorkommen.

Vermeidungsmaßnahme 3 Fledermäuse

Zur Minderung von Verlusten an Insekten bei Beleuchtung von Straßen/Parkplätzen/Wegen im Geltungsbereich selbst ist eine insektenfreundliche Beleuchtung mit LED (kein weißes Licht) und keine Beleuchtung von Grünstrukturen sicher zu stellen. Die Artenschutzprüfung zur Bahn sieht vor: Bei nächtlichen Bauarbeiten werden Richtstrahler verwendet werden.

Vermeidungsmaßnahme 4 Kammmolch

Im Bereich der wegfallenden Heckenstrukturen nördlich und südlich der Bahnlinie wird ab Mitte Februar vor Baubeginn ein Amphibienschutzzaun aufgestellt. Dieser wird, sofern möglich, mind. 10 cm in den Boden eingegraben, um ein Untergraben/Unterwandern zu vermeiden. Zu verwenden sind glattwandige Zäune mit mind. 40 cm Höhe, die durch die umweltfachliche Bauüberwachung aufgestellt werden. Zugleich sind Ausstiegshilfen an der Innenseite (auf der Seite des Baufeldes) einzubauen, sodass die Amphibien das Baufeld selbstständig verlassen können. Die Funktion der Schutzeinrichtung ist dauerhaft zu gewährleisten, bleibt während der gesamten Bauzeit erhalten und wird erst nach dem Abschluss der Arbeiten abgebaut. Im Laufe der Bauzeit erfolgen regelmäßige Kontrollen, im Zuge derer mögliche Schäden festgestellt und repariert werden. Je nach Erfordernis können durch die umweltfachliche Bauüberwachung zusätzliche Bereiche festgelegt werden, die zu schützen sind.

d) Geplante Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen

CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zum Erhalt der ökologischen Funktion der Lebensstätte der örtlichen Population) werden nicht erforderlich. Ausgleich wird für Fledermäuse, Vögel der Gehölze und Staudenfluren und den Kammmolch erforderlich. Mit der Planung wird im südlichen Plangebiet eine Ausgleichsfläche (öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Sukzession“) hergestellt. Sie hat eine Breite von ca. 30 m zu den Parkplätzen. Die Fläche wird auf Ebene des Bebauungsplanes als Sukzessionsfläche mit lockerem Baumbestand und einem dreijährigen Pflegeintervall festsetzen. Es werden sich Gras- und Staudenflur mit z. B. Weißdornbüschen vergleichbar der heutigen Fläche im Osten entwickeln, die möglichst mager gehalten werden soll. Es können hier blütenreiche Flächen entstehen, die für Insekten als Lebensraum und Nahrungsfläche dienen. Sie werden so auch Jagdrevier der Fledermäuse und insektenfressenden Vögel aber mit Saat auch Nahrungsraum z. B. für das Rebhuhn.

Nachfolgende Ausgleichsmaßnahmen sind erforderlich und werden im Rahmen des Bebauungsplanes gesichert:

Artenschutzausgleich 1 Gehölzvögel

Gehölzfreibrüter: Aufgrund der Größe der Gehölze v. a. an der Straße ist ein Ausgleich im Verhältnis 1:2 erforderlich. Die südliche Ausgleichsfläche mit Gehölz wird hier positiv wirken. Der Ausgleich erfolgt auf der Ausgleichsfläche Grinau der Hansestadt Lübeck.

Gehölzhöhlenbrüter: Da der Umfang an Höhlen eher klein ist, werden erforderlich:

5 Meisenkästen (Höhlenkästen) und 5 Nischenbrüterkästen

Artenschutzausgleich 2 Vogelarten der Staudenfluren

Aufgrund des Flächenverlustes und der Störung ist ein Ausgleich im Verhältnis 1:1,5 erforderlich. Denkbar ist es, in der Verkehrsgrünfläche im Westen Staudenflur zu integrieren. Vorrangig wird die südliche Ausgleichsfläche als Ausgleich hergestellt.

Externer Ausgleich für Arten der Gehölze und Staudenfluren wird an der Grinau umgesetzt.

Artenschutzausgleich 3 Fledermäuse

Gehölzvernetzung Flugwege - Wiederherstellung von Gehölzen an den Böschungen Oberbüssauer Weg. Da im Westen ein Knick erhalten bleibt, wird die Wiederherstellung der Vernetzung nicht als CEF-Maßnahme definiert.

Quartierersatz: Anbringung von 5 Spaltenquartieren und 5 Großraumhöhlen. Die Maßnahme ist nicht vorgezogen (CEF-Maßnahme) erforderlich, da nur Tagesquartiere als Potenzial möglich sind. In unmittelbarer Nachbarschaft der 5 vorgesehenen Großraumhöhlen ist jeweils 1 Vogelnistkasten für Höhlenbrüter (Meisenkasten) anzubringen.

Artenschutzausgleich 4 Kammmolch

Herstellung einer Vernetzung gemäß den Gehölzpflanzmaßnahmen für die Fledermäuse (Ausgleichsmaßnahme 3). Wiederherstellung damit des Lebensraumes gemäß den Anforderungen des Kammmolches. Lagerung von Totholzhaufen als Versteckmöglichkeit auf beiden Böschungseiten und jeweils an 5 Stellen.

6.3.7 Schutzgut Biologische Vielfalt

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das Plangebiet befindet sich außerhalb von Schutzgebieten. Die nächstgelegenen Schutzgebiete sind:

- das Landschaftsschutzgebiet „Talraum und Umfeld von Grienu und Quadebek“, grenzt an das Plangebiet an,
- das FFH-Gebiet (2127-291) „Travetal“, rd. 1 km südlich des Plangebietes.

Das etwa 650 ha große Landschaftsschutzgebiet „Talraum und Umfeld von Grienu und Quadebek“ folgt dem östlichen und südlichen Rand des Oberbüssauer Weges und dient zur Sicherung des Talraums der Grienu und der Quadebek mit seinem Bestand an verschiedenen Biotoptypen und einer Vielzahl von gefährdeten Pflanzen- und Tierarten. Das gilt insbesondere für die Gewässerläufe, die Feucht- und Nasswiesen und die Erlen-Eschen-Auenwälder. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Gewässerläufe und begleitenden Biotope durch die Umsetzung der Planung ist nicht zu erwarten.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die Errichtung der Erschließungsanlagen für den neuen Bahnhofpunkt im Plangebiet ist nicht für den Erhaltungszustand des o. g. FFH-Gebietes, dessen Lebensraumtypen von besonderer Bedeutung und von Bedeutung sowie dessen Arten der Anhänge I und II der FFH-Richtlinie. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes des FFH-Gebietes sowie der Arten durch die geplanten Veränderungen der Habitatausstattung im Plangebiet ist nicht ableitbar. Denkbare Fernwirkungen durch die Anlage der Erschließungsanlagen treten nicht in Erscheinung.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

6.3.8 Schutzgut Landschaft

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Unter dem Schutzgut Landschaft wird das Landschaftsbild als äußere Erscheinungsform von Natur und Landschaft ebenso erfasst, wie der Bestandteil des Naturhaushaltes, der den Lebensraum für Pflanzen und Tiere bildet, da Lebensformen und Lebensräume wesentlich zu den Eindrücken der Betrachter beitragen.

Das Plangebiet sowie die umliegenden Flächen südlich der Bahnstrecke sind als offener Landschaftsraum mit landwirtschaftlicher Nutzung und gliedernden Knickstrukturen erlebbar. Östlich und westlich wird die Ackerfläche des Plangebietes durch Sukzessionsflächen begrenzt, die zum Großteil als Ausgleichsflächen dienen. Weiterhin befindet sich östlich des Plangebietes ein Hundeübungsplatz, der regelmäßig in Anspruch genommen wird.

Landschaftsbildqualität

Die Landschaftsbildqualität eines Landschaftsraumes wird anhand der Kriterien Vielfalt, Eigenart und Naturnähe bewertet.

Die Vielfalt einer Landschaft setzt sich zusammen aus der Reliefvielfalt, Flächenvielfalt und Strukturvielfalt. Das Plangebiet ist durch die Geländeerhebung des Oberbüssauer Weges und die ebenen Ackerflächen sowie die Waldflächen und Kleingewässer im Süden abwechslungsreich strukturiert, weshalb die Reliefvielfalt als „mittel“ zu bewerten ist. Die Flächenvielfalt ist in Anbetracht der im Plangebiet vorhandenen Flächenarten ebenfalls als „mittel“ einzustufen.

In Bezug auf die Naturnähe ist das Plangebiet durch die intensive Nutzung der Ackerfläche und die vorhandenen Erschließungsanlagen sowie auch die bepflanzten Flanken der Straßenböschung Oberbüssauer Weg als „mittel“ einzustufen. Der nördliche Knick wird teilweise bis nah an den Knickwall beackert und dient als Abgrenzung zu den Bahngleisen, sodass diese Gehölzstrukturen allenfalls als mittel naturnah anzusehen sind. Die Sukzessionsflächen im Umfeld des Plangebiets bieten durch die ruderalen Strukturen mit Gehölzaufwuchs verschiedener Stadien und extensiver bis gar keiner Pflege eine hohe Naturnähe.

Als die Eigenart bestimmende Kriterien werden die Ursprünglichkeit, die Struktur sowie die Einzigartigkeit der Landschaft herangezogen. Als raumbildende Strukturen sind im Plangebiet und seinem Umfeld sämtliche linienhaften und flächigen Gehölze zu nennen, welche überwiegend eine gute Ausprägung haben. Aufgrund der weiten Verbreitung von landwirtschaftlichen Nutzflächen südlich der Bahn ist die Einzigartigkeit der Fläche im Plangebiet jedoch als „gering“ einzustufen. Die Ursprünglichkeit einer Fläche kann durch die Betrachtung der Historie vor dem Einsetzen der Industrialisierung der Landwirtschaft ermittelt werden. Auf den Karten der Preußischen Landesaufnahme (um das Jahr 1900) ist im Bereich des Flächennutzungsplanes eine Viehweide mit Knicks vorhanden. Die Knicks sind heutzutage nicht mehr vorhanden. Die Straße Oberbüssauer Weg und die Bahnstrecke waren bereits vorhanden. Insgesamt wird die Eigenart des Plangebietes als „mittel“ bewertet.

Neben der Landschaftsbildqualität ist auch die visuelle Empfindlichkeit einer Landschaft für die Beurteilung von Auswirkungen der Planung von Bedeutung. Je einsehbarer (durchsichtiger) eine Landschaft ist, desto höher ist die visuelle Empfindlichkeit.

Durch die umliegenden Strukturen sowie die Bahnstrecke mit nördlich angrenzender Lärm- und Sichtschutzwand sowie die südlich gelegenen Waldstrukturen ist die Sicht in das Plangebiet von außen begrenzt. Das Plangebiet öffnet sich lediglich ostwärts in die freie Landschaft.

Landschaftsplan

Gemäß dem Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck liegt das Plangebiet außerhalb großräumiger, besonders wertvoller Landschaftsbereiche. Schwach strukturierte Ackerflächen besitzen laut dem Landschaftsplan nur einen geringen landschaftlichen Wert, so dass das Plangebiet gemäß der Darstellung im Plan 9 mit der Wertstufeklasse „gering IV“ bewertet wird. Landschaftlich wird das Plangebiet der „Beckenlandschaft“ zugeordnet.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die Umsetzung der Planung kann aufgrund von Baueinrichtungs- und Bauflächen zu einer negativen Auswirkung auf das Landschaftsbild führen, die jedoch nur von temporärem Charakter ist und aufgrund der geringen visuellen Verletzlichkeit der Landschaft nicht als vorsorgerelevant einzustufen sind.

Die Erschließungsanlagen führen lediglich zu geringen negativen anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Landschaftsbild, da keine hochbaulichen Strukturen errichtet werden und das Landschaftsbild mittlerer Wertigkeit und geringer visueller Empfindlichkeit nicht erheblich umgestaltet wird. Um die hinzukommende Erschließung jedoch bestmöglich in das Landschaftsbild einzubinden, sind Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung erforderlich.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Eingrünung

Zur landschaftlichen Einbindung des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes wird ein den Parkplatz östlich begrenzender Gehölzstreifen als freiwachsende Hecke mit einem Schutzstreifen festgesetzt. Auf den Flächen südlich des „Park+Ride“ Parkplatzes ist die Anlage einer Ausgleichsfläche für die erforderlichen Eingriffe innerhalb des Plangebietes geplant.

Diese Flächen werde auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung gemeinsam als Grünfläche gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB mit einer Zweckbestimmung als „Landschaftseingrünung“ dargestellt.

6.3.9 Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das Leben, die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen sind unmittelbar mit der Ausgestaltung der Lebensgrundlagen in Form der in diesem Umweltbericht genannten Schutzgüter verbunden. So wirken sich nachteilige Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter auch auf das Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit aus. Nachfolgend stehen aufgrund der Übersichtlichkeit die Aspekte Wohn- und Wohnumfeldfunktion, Erholung und Immissionen im Vordergrund.

Wohn- und Wohnumfeldfunktion

Das Plangebiet weist keine Wohnfunktion auf. Für die Wohnumfeldfunktion hat das Plangebiet aufgrund des Vorhandenseins von Grün- und Freiflächen jedoch eine hohe Bedeutung. Die

dem Plangebiet am nächsten gelegene Wohnbebauung befindet sich nördlich der Bahngleise und der Lärm- und Sichtschutzwand in rd. 40 m - 50 m Entfernung.

Erholung

Die Erlebbarkeit bzw. das Erholungspotenzial einer Landschaft ist abhängig von der Zugänglichkeit und der Einsehbarkeit, insbesondere durch Ausblicke von vorhandenen Wegen und Siedlungsbereichen. Sowohl die Erlebbarkeit als auch das Erholungspotenzial im Plangebiet werden als „hoch“ bewertet (s. Schutzgut Landschaft).

Über den Oberbüssauer Weg wird die Erlebbarkeit der südlich der Bahnstrecke gelegenen, landschaftlich hochwertigen Flächen „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“ sowie der „Trave“ gewährleistet. Die Trave wird vor allem auch durch den Feldweg erlebbar, der im südlichen Bereich des Plangebietes anbindet und entlang des Oberbüssauer Weges Richtung Norden und dann parallel zu den Bahngleisen Richtung Osten verläuft.

Westlich des Plangebietes befindet sich zudem ein Hundeübungsplatz, der regelmäßig von Mitgliedern des dort ansässigen Vereins genutzt wird.

Immissionen

Die Empfindlichkeit der vorhandenen Nutzung gegenüber Emissionen (z. B. Lärm, Gerüche) ist abhängig von der Anzahl der Personen sowie ihrer Tätigkeiten, die durch Emissionen gestört werden können. Da im Geltungsbereich bisher keine relevante Bebauung vorhanden ist, ist die Empfindlichkeit gegenüber Emissionen als gering einzustufen.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden Ortsteile der Hansestadt Lübeck sollen durch die Errichtung des Bahnhofpunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg angeschlossen werden. Dadurch ergeben sich positive Auswirkungen auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion und Erholungsmöglichkeiten des Stadtteils. Die Erschließungsflächen als notwendige Ergänzung des Bahnhofpunktes tragen zu diesen positiven Effekten bei.

Wohn- und Wohnumfeldfunktion

Durch die Errichtung des Bahnhofpunktes und der Erschließungsflächen verbessert sich die verkehrliche Anbindung des Stadtteils Moisling, wodurch bspw. für viele Berufs- und Schulpflichter der Weg zur Arbeit und zur Schule verkürzt und vereinfacht wird.

Erholung

Die vorhandene Erschließung wird durch die geplanten Verkehrsstrukturen ausgebaut und dadurch positiv beeinflusst. Durch die aktualisierte Wegeführungen werden zudem kürzere und barrierefreie Verbindungen zu den erholungsrelevanten Anbindungspunkten in der Nachbarschaft hergestellt. Es sind also für die Erholung durchweg positive Effekte festzustellen. Lediglich in der Bauphase ist mit einer Einschränkung der Nutzbarkeit entsprechender Strukturen und mit visuellen sowie akustischen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Immissionen

Im Plangebiet ist in der Bauphase voraussichtlich mit einer erhöhten Lärm-, Staub- und Abgasentwicklung zu rechnen. Die sich auf die angrenzenden Wohngebiete negativ auswirken kann. Es handelt sich dabei jedoch nur um eine temporäre Belastung. Der geplante Park+Ride-Platz grenzt nicht an eine schützenswerte Nutzung. Die nächstgelegene schützenswerte Nutzung befindet sich

nördlich der Bahntrasse und wird durch die bestehenden Lärmschutzwände geschützt. Negative Auswirkungen durch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen sind demnach nicht zu erwarten.

Die Auswirkungen der Verkehrssteigerungen durch die geplante Anlage verteilen sich hierbei im vorhandenen Straßennetz. Die durch weiträumige Änderungen des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme bedingten Lärmbelastigungen sind hierbei nicht zu betrachten. Gemäß Rechtsprechung ist kein Straßenanlieger dagegen geschützt, dass bedingt durch Veränderungen von Verkehrsplanungen der Verkehr in seiner Straße zunimmt.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

6.3.10 Schutzgüter kulturelles Erbe und andere Sachgüter

Kulturdenkmale gemäß § 2 DSchG SH (2015)

Bei den Flächen im Plangebiet handelt es sich um teilweise noch ungestörte Landschaftsteile, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte bekannt sind. Systematische archäologische Prospektionen haben bislang nicht stattgefunden, vereinzelt sind Fundstellen in der archäologischen Landesaufnahme dokumentiert. Besonders hinzuweisen ist auf ein bronzezeitliches Urnengräberfeld und steinzeitliche Einzelfunde im Bereich des überplanten Gebiets.

UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“

Im Rahmen des UNESCO-Managementplanes der Hansestadt Lübeck wurde eine kulturhistorisch bedeutende Pufferzone um das Kerngebiet der Lübecker Altstadt festgelegt. Innerhalb der Pufferzone sind Baumaßnahmen hinsichtlich ihrer Verträglichkeit mit der Welterbestätte zu überprüfen.

Das Plangebiet befindet sich außerhalb dieser Pufferzone, liegt jedoch am westlichen Rand der im Managementplan definierten Sichtachse Nr. 16 „B 208 westlich Siebenbäumen“ auf die Lübecker Altstadt.

a) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Kulturdenkmale gemäß § 2 DSchG SH (2015)

Die Umsetzung des Bebauungsplanes kann zu einer nachteiligen Auswirkung auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter führen. So kann das Auffinden schutzgutrelevanter Elemente während der Baumaßnahmen nicht ausgeschlossen werden, weshalb Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung notwendig werden. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen sind hingegen nicht zu erwarten.

UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“

Da es sich bei der geplanten Erschließung nicht um hochbauliche Objekte handelt, können bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen, die sich negativ auf die Schutzziele der UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ auswirken könnten, ausgeschlossen werden.

b) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Kulturdenkmale gemäß § 2 DSchG SH (2015)

Im Vorfeld einer Baumaßnahme sind noch vor Beginn jedweder Baumaßnahmen o. g. Prospektionsarbeiten zur Auffindung archäologischer Kulturdenkmale durchzuführen. Diese sind auf der Grundlage des Gesetzes zum Schutz der Kulturdenkmale, Denkmalschutzgesetz - DSchG in der Fassung des Gesetzes vom 30. Dezember 2014; GVOBl. Schl.-H. Nr. 1, 2015, S. 2-9, nach § 4 Nr. 1 und 3 (Öffentliche Planungen und Maßnahmen, Welterbe) zu fordern sowie nach § 14 (Kostenpflicht bei Eingriffen) vom Verursacher zu tragen. Sie sind in ihrer Art sowie Durchführung mit dem Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie abzustimmen und nach § 12, Absatz 2, Nr. 4, 5 und 6 bei diesem zu beantragen. Zuerst sind nichtinvasive Prospektionen zum Schutz des potenziellen archäologischen Kulturgutes anzuwenden.

Sollte es seitens des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, als notwendig erachtet werden, muss anschließend eine invasive Prospektion an ausgewählten Fundorten durchgeführt werden, um die archäologischen Kulturdenkmale zu überprüfen. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen.

Die im Vorfeld einer Baumaßnahme durchgeführten Prospektionen ersetzen nicht eine nach § 12 DSchG SH (Genehmigungspflichtige Maßnahmen) mögliche anfallende Ausgrabung. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen.

Als Maßnahmen sind auch alle geforderten Ausgleichsmaßnahmen und notwendige Erschließungsmaßnahmen zu betrachten und zu berücksichtigen.

Alle Funde und die zugehörige Dokumentation der Prospektionen sind gemäß § 15 DSchG SH der Oberen Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck zur wissenschaftlichen Bearbeitung auszuhändigen.

6.3.11 Wechselwirkungen

Die für das Vorhaben relevanten Wechselwirkungen und funktionalen Beziehungen innerhalb von Schutzgütern und zwischen Schutzgütern sind jeweils bei der Darstellung der Auswirkungen berücksichtigt worden. Voraussichtlich resultieren keine erheblichen Beeinträchtigungen aus den Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern durch Addition oder Potenzierung von Auswirkungen.

6.3.12 Kumulierende Wirkungen

Gemäß Anlage 1 Ziffer 2. Abs. b) Ziffern ff) zu § 2 Abs. 4 BauGB und den §§ 2a und 4c BauGB sind die möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase der geplanten Baumaßnahmen im Plangebiet auf die o. g. Schutzgüter zu beschreiben, unter anderem infolge der Kumulierung mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete. Eine Betrachtung möglicher kumulierender Vorhaben wird auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung vorgenommen.

6.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Null-Prognose)

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die deutlich prägende landwirtschaftliche Nutzung im Plangebiet bestehen bleiben. Es käme nicht zu einer Umsetzung der geplanten Erschließungsanlagen für den Bahnhofpunkt und der damit verbundenen Flächenversiegelung und

Umnutzung der Fläche. Vermutlich würde innerhalb der Ackerflächen die intensive ackerbau-liche Nutzung beibehalten und demzufolge würden keine Veränderungen des derzeitigen Um-weltzustandes eintreten. Die artenreichen Steilhänge des Oberbüssauer Weges würden bis auf Weiteres in der Form weiterbestehen. Auf den Ruderalflächen der westlich gelegenen Aus-gleichsflächen würde die Sukzession weiter voranschreiten.

6.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes sowie der Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Infra-struktur für den Bahnhofpunkt - wie beispielsweise eines „Park+Ride“ Parkplatzes - und der fuß-läufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck auf der Südseite des künftigen Bahnhofpunktes. Aufgrund dessen ist die Lage, der dem Bahnhofpunkt zugehörigen Infrastruktur vorab definiert.

Im Zuge der Planung der Anlagen wurden unterschiedliche Ansätze der Erschließung – hier ins-besondere die Lage des Kreisverkehrs - geprüft. Aufgrund der technisch erforderlichen maximalen Neigungen in Zusammenhang mit der Nutzung durch den Busverkehr ist eine weitergehende Ver-lagerung der Verkehrsanlage jedoch nicht umsetzbar.

6.6 Zusätzliche Angaben

6.6.1 Sachgerechter Umgang mit Abfällen

Es ist davon auszugehen, dass alle geltenden gesetzlichen/abfallrechtlichen Vorschriften bei der Durchführung der baulichen Maßnahmen eingehalten werden.

6.6.2 Beschreibung erheblich nachteiliger Auswirkungen durch Unfälle oder Katastrophen

Aufgrund der unmittelbaren Nähe zu den nördlich des Plangebietes gelegenen Gleise der Bahn-strecke Hamburg - Lübeck besteht ein generelles Risiko für Unfälle durch eine Entgleisung von Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und Güterzügen. Durch die Lage der Bahntrasse im Einschnitt, dem Knick zwischen den Gleisen und der Erschließungsanlagen sowie den zum Knickwall festgelegten Entfernungen von 10 m zu den Erschließungsanlagen wird eine erhebliche Be-einträchtigung durch eine Zug-Entgleisung ausgeschlossen.

Unbeschadet des § 50 Satz 1 BImSchG sind durch die Umsetzung der Planung keine schwe-ren Unfälle oder Katastrophen zu erwarten:

- Im Umfeld des Plangebiets befinden sich weder Industrie- oder Gewerbeanlagen noch landwirtschaftliche Großbetriebe, die bei Unfällen nachteilige Auswirkungen auf die Pla-nung bewirken könnten.
- Das Plangebiet ist weitgehend eben, sodass keine Erdbeben und damit nachteilige Aus-wirkungen für die Planung entstehen könnten.
- Es befinden sich keine Oberflächengewässer im Umfeld des Plangebietes, welche bei Starkregen- und Hochwasserereignissen nachteilige Auswirkungen bewirken könnten.

Im Plangebiet sind keine Betriebsbereiche nach § 3 Abs. 5a BImSchG geplant, so dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen und schweren Unfälle auf schutzbedürftige Gebiete in der Nachbarschaft entstehen.

Klimawandel

Zur Berücksichtigung von Klimawirkungen ist von einem maximalen Zeitraum auszugehen, welcher der Lebensdauer des Vorhabens entspricht.

Der im Rahmen des Flächennutzungsplanes vorbereitete Standort mit der erforderlichen Erschließung und die dauerhafte Versiegelung von Fläche verursachen keine erheblichen Mengen an Treibhausgasemissionen.

Durch die Planung wird nicht in Ökosysteme mit besonderer Senkenfunktion für Treibhausgase, wie Wälder in größerem Umfang oder Moore, eingegriffen.

Die Planung beeinträchtigt keine Schutzgüter, die infolge des Klimawandels besonders empfindlich sind. Der Boden im Plangebiet besteht nach jetzigem Kenntnisstand nicht aus klimasensitiven Böden.

Das Vorhaben ist weder erheblich anfällig gegenüber Hitze noch gegenüber Kälte. Starkregenerereignisse können über das Versickerungssystem in den Boden eingeleitet werden. Im Plangebiet sind nach jetzigem Kenntnisstand keine Hochwasserereignisse zu erwarten.

6.6.3 Gutachten und umweltbezogene Informationen

Die vollständige Auflistung der Gutachten ist der Begründung zu entnehmen. Bei der Zusammenstellung der Unterlagen sind keine Schwierigkeiten aufgetreten.

Die ansonsten in den herangezogenen Fachgutachten verwendeten technischen Verfahren sind in den jeweiligen Gutachten aufgeführt.

6.6.4 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring)

Gemäß § 4c BauGB sollen die Gemeinden die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, überwachen, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

Mit Umsetzung der in der verbindlichen Bauleitplanung aufgeführten Maßnahmen werden die durch die Umsetzung der Bauleitplanung zu erwartenden Umweltauswirkungen vermieden, vermindert und im Falle der Erheblichkeit ausgeglichen.

6.7 Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes

Schutzgut Fläche

Durch die Umnutzung des Plangebietes wird ein Flächenverbrauch einer zuvor für die Landwirtschaft nutzbaren Fläche vorbereitet. Das stellt eine erheblich nachteilige Auswirkung für das Schutzgut Fläche dar und ist auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung zu beschreiben und auszugleichen.

Schutzgut Boden

Durch die künftigen Darstellungen im Flächennutzungsplan wird die Neuversiegelung von Böden durch Erschließungsflächen im Plangebiet vorbereitet. Dies führt zu weiteren Störungen eines bereits gestörten Bodengefüges und verändert die Standorteigenschaften in Bezug auf den Wasserabfluss. Eine erheblich nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut Boden ist festzustellen.

Im Zuge der Umsetzung der Planung kann ein Auffinden von Kampfmitteln nicht ausgeschlossen werden.

Auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung erfolgt eine Bewertung des durch die Planung bedingten Eingriffes und dessen Ausgleichserfordernis. Der Ausgleich wird multifunktional mit dem Ausgleichsbedarf für das Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften) und das Schutzgut Fläche erbracht.

Weiterhin werden in dem vorliegenden Umweltbericht und auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Bode formuliert.

Schutzgut Wasser

Der Flächennutzungsplan bereitet Veränderungen des Bodengefüges und die Versiegelung von Fläche vor. Dies wird sich auf den Wasserhaushalt innerhalb des Plangebietes nachteilig auswirken.

Oberflächengewässer sind von der Planung nicht betroffen.

Im Zuge der Bauarbeiten kann es zu Wasserhaltemaßnahmen kommen. Diese stellen eine Benutzung des Grundwassers gemäß des Wasserhaushaltsgesetzes dar und sind daher erlaubnispflichtig.

Durch die vorbereitete Zunahme an versiegelter Fläche innerhalb des Plangebietes kommt es als Folge der reduzierten Versickerung und Verdunstung zu einem erhöhten Oberflächenabfluss des Regenwassers. Diese nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut Wasser ist in Hinblick auf notwendige Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung relevant.

Schutzgüter Klima und Luft

Die Darstellung des Flächennutzungsplanes bereiten nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft vor. Durch Möglichkeit der Herstellung voll- und teilversiegelter Flächen verändert sich das Kleinklima (Verringerung der Luftfeuchte, stärkere Erwärmung über versiegelten Flächen, Verringerung der Kaltluftentstehung). Die klimatische Regeneration und das Siedlungs-Umland-Luftaustauschsystem werden durch die Neuversiegelungen innerhalb des Plangebietes selbst nachteilig verändert. Die Lage des Plangebietes relativiert diesen Effekt allerdings, da sich westlich, südlich und östlich des Plangebietes Flächen anschließen, die aufgrund ihrer Größe und Lage bedeutender für die Kalt- und Frischluftentstehung sind.

Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften)

Durch Umgestaltung des Plangebietes kommt es zu einem großflächigen Verlust der bestehenden Biotoptypen und tendenziell zu einer Zunahme von Biotoptypen der Siedlungs- und Verkehrsflächen.

Durch die Umsetzung der Planung werden die im Plangebiet bisher vorhandenen Biotoptypen durch Biotoptypen der Siedlungs- und Verkehrsfläche weitestgehend ersetzt. Durch die Anlage einer Ausgleichsfläche werden jedoch die Eingriffe in ruderale Staudenfluren und geringfügig die Eingriffe in Gehölze vor Ort ausgeglichen bzw. kompensiert. Landwirtschaftliche Nutzflächen verschwinden hingegen insgesamt innerhalb des Plangebietes.

Durch die Umsetzung des Kreisverkehrs werden Waldflächen im Sinne des §2 LWaldG überplant. Es handelt sich um junge Gebüsche, die sich in Folge von Sukzession zu Wald entwickeln. Der Ausgleich wird auf dem Flurstück 1/1, Flur 6, Gemarkung Niendorf-Moorgarten „Neue Koppel“ realisiert. Dort wurde eine Wiederaufforstung vorgenommen.

Die naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche im westlichen Bereich des Plangebietes wird durch den Ausbau des Oberbüssauer Weges überplant. Der Ausgleich wird innerhalb des Plangebietes erbracht. Hierzu ist die Schaffung einer Ausgleichsfläche im Süden vorgesehen.

Durch die Beseitigung des gesetzlich geschützten artenreichen Steilhanges ergibt sich ein Ausgleichserfordernis. Der Ausgleich wird über eine Ausgleichsfläche der Hansestadt Lübeck erbracht. In Anspruch genommen werden hierzu Flächen an der Grinau, südlich des Plangebietes. Das Ausgleichsflächenkonzept sieht u. a. die Schaffung von Trockenrasen, extensivem Grünland, Magerwiesen sowie Gehölzbeständen vor.

Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften)

Der Bebauungsplan überplant den Oberbüssauer Weg südlich der Bahn mit gehölzbestandenen Böschungen und im Osten Ackerfläche sowie im Westen Sukzessionsfläche. Im Süden wird ein Kreisels als Straßenplanung angeordnet und Ausgleichsfläche als Gehölz und Staudenflur hergestellt.

Grundlage der artenschutzrechtlichen Bewertung ist eine Potenzialanalyse zur Fauna sowie die Auswertung von Kartierungen zum Bahnhofpunkt selbst.

Für Fledermäuse, Kammmolch und Brutvögel sind Maßnahmen zur Vermeidung des Tötens von Tieren erforderlich. Hier sind Bauzeitenregelungen aber auch ein Amphibienzaun um die Baustelle nötig. Da umfangreich Gehölze v.a. an den Straßenböschungen verloren gehen und durch Pflanzung von Sträuchern nur bedingt ersetzt werden, ist für Gehölzvögel ein Gehölzausgleich erforderlich. Vögel der Staudenfluren verlieren im Westen Lebensraum, der ebenso ersetzt werden muss. Als Ausgleich dient zum einen eine Ausgleichsfläche zwischen Parkplatz und Gewässerbiotop im Süden, zum anderen wird an der Grinau externer Ausgleich umgesetzt. Die südliche Ausgleichsfläche ist als Abschirmung aber auch als Nahrungsraum für Vögel wie das Rebhuhn oder die Fledermäuse von Bedeutung. Zudem werden Nist- und Quartierkästen für Vögel und Fledermäuse erforderlich.

Mit Umsetzung der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen können Verbote i.S. § 44 BNatSchG vermieden werden. Eine Ausnahme nach § 45 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

Schutzgut Biologische Vielfalt

Die Errichtung der Erschließungsanlagen für den neuen Bahnhofpunkt im Plangebiet ist nicht für den Erhaltungszustand des o. g. FFH-Gebietes, dessen Lebensraumtypen von besonderer Bedeutung und von Bedeutung sowie dessen Arten der Anhänge I und II der FFH-Richtlinie. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes des FFH-Gebietes sowie der Arten durch die geplanten Veränderungen der Habitatausstattung im Plangebiet ist nicht ableitbar. Denkbare Fernwirkungen durch die Anlage der Erschließungsanlagen treten nicht in Erscheinung.

Schutzgut Landschaft

Die Umsetzung der Planung kann aufgrund von Baueinrichtungs- und Bauflächen zu einer negativen Auswirkung auf das Landschaftsbild führen, die jedoch nur von temporärem Charakter ist und aufgrund der geringen visuellen Verletzlichkeit der Landschaft nicht als vorsorgerelevant einzustufen sind.

Die Erschließungsanlagen führen lediglich zu geringen negativen anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Landschaftsbild, da keine hochbaulichen Strukturen errichtet werden und das Landschaftsbild mittlerer Wertigkeit und geringer visueller Empfindlichkeit nicht erheblich umgestaltet wird. Um die hinzukommende Erschließung jedoch bestmöglich in das Landschaftsbild einzubinden, sind Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung erforderlich.

Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden Ortsteile der Hansestadt Lübeck sollen durch die Errichtung des Bahnhofpunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg angeschlossen werden. Dadurch ergeben sich positive Auswirkungen auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion und Erholungsmöglichkeiten des Stadtteils. Die Erschließungsflächen als notwendige Ergänzung des Bahnhofpunktes tragen zu diesen positiven Effekten bei.

Durch die Errichtung des Bahnhofpunktes und der Erschließungsflächen verbessert sich die verkehrliche Anbindung des Stadtteils Moisling, wodurch bspw. für viele Berufs- und Schulpflichter der Weg zur Arbeit und zur Schule verkürzt und vereinfacht wird.

Der Flächennutzungsplan bereitet die Umsetzung von Erschließungsanlagen vor, die den aktuellen Anforderungen entsprechen und eine Anbindung an erholungsrelevante Strukturen über die Stadtgrenzen hinaus ermöglichen.

Im Plangebiet ist in der Bauphase voraussichtlich mit einer erhöhten Lärm-, Staub- und Abgasentwicklung zu rechnen. Die sich auf die angrenzenden Wohngebiete negativ auswirken kann. Es handelt sich dabei jedoch nur um eine temporäre Belastung. Durch die hinzukommende Erschließung wird es jedoch zu einer dauerhaften Zunahme an Verkehrslärmimmissionen kommen.

Schutzgüter kulturelles Erbe und anderer Sachgüter

Der Flächennutzungsplan bereitet unter Umständen eine nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter vor. So kann das Auffinden schutzgutrelevanter Elemente während der Baumaßnahmen nicht ausgeschlossen werden. Maßnahmen zur Vermeidung- und Minderung nachteiliger Auswirkungen werden erforderlich. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen sind hingegen nicht zu erwarten.

Da es sich bei den dargestellten Erschließungsflächen nicht um hochbauliche Objekte handelt, können Bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen, die sich negativ auf die Schutzziele der UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ auswirken könnten, ausgeschlossen werden.

7. Wesentliche Auswirkungen der Planung

7.1 Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen

Mit Aufstellung des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Infrastrukturmaßnahmen am geplanten Bahnhofpunkt Lübeck-Moisling geschaffen werden. Bei Umsetzung der Planung verbessert sich die verkehrliche Anbindung des Stadtteiles Moisling und der umgebenden Stadtteile.

Diese Verbesserung des Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr dient keiner bestimmten Bevölkerungsgruppe.

Spezifische Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen sind demnach nicht abzuleiten.

7.2 Verkehrliche Auswirkungen

Im Rahmen der Realisierung der Planung ist mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung im Bereich der Oberbüssauer Straße und den umliegenden Straßen zu rechnen.

7.3 Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur

Der Bebauungsplan dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die erforderliche Infrastruktur des geplanten Bahnhofpunktes Moisling. Eine darüberhinausgehende technische Infrastruktur ist nicht erforderlich.

7.4 Auswirkungen auf die Umwelt

Bezüglich der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt einschließlich der Auswirkungen auf den Menschen wird auf die diesbezüglichen Darlegungen des Umweltberichtes im vorangehenden Kapitel der Begründung verwiesen.

8. Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes

Bodenordnung

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bauleitplanes befinden sich umfassend im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Für die Umsetzung des Bebauungsplans sind keine bodenordnenden Maßnahmen nach dem Baugesetzbuch erforderlich.

9. Finanzielle Auswirkungen

9.1 Ausgaben (Kosten und Finanzierung)

a) unmittelbare Kosten

Der Hansestadt Lübeck entstehen durch die Aufstellung des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes Kosten für die Erarbeitung der Rechtspläne sowie der zugehörigen Fachgutachten.

b) mittelbare Kosten

Die Realisierung der Planung führt zu Herstellungs- und Unterhaltungskosten für Erschließungsbauwerke. Sowohl die Herstellungs- als auch die Unterhaltungskosten verbleiben bei der Hansestadt Lübeck. Für die Unterhaltung der zukünftig öffentlichen Flächen werden 0,3 VZA benötigt.

9.2 Einnahmen (Bodenwertsteigerungen und Grundstücksverkäufe)

a) Bodenwertsteigerungen städtischer Flächen

Mit Aufstellung des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Infrastrukturmaßnahmen am geplanten Bahnhofpunkt Lübeck-Moisling geschaffen werden. Die künftigen Stellplatzflächen, die Erschließung und die ergänzenden Nutzungen (Bushaltestellen, etc.) verbleiben auch langfristig in städtischem Eigentum. Eine Wertsteigerung bzw. -verlust gegenüber der heute landwirtschaftlichen Nutzung ist daher nicht abzuleiten.

b) Verkäufe städtischer Flächen im Zuge der Umsetzung der Planung

Es ist kein Verkauf städtischer Flächen geplant.

10. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten

10.1 Verfahrensübersicht

Aufstellungsbeschluss

Der Bauausschuss der Hansestadt Lübeck hat am 20.09.2021 die Aufstellung der 141. Änderung des Flächennutzungsplanes beschlossen.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte durch Aushang im Foyer des Fachbereiches Planen und Bauen in der Zeit vom 17.01.2022 bis einschließlich 28.01.2022.

Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden weder Bedenken gegenüber der Planung noch sonstige Anregungen und Hinweise vorgebracht.

Planungsanzeige gemäß § 16 Abs. 1 LaPlaG und landesplanerische Stellungnahme

Dem Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein wurde die Planung mit Schreiben vom 10.01.2022 gemäß § 16 Abs. 1 des Landesplanungsgesetzes angezeigt.

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden können, sind mit Schreiben vom 10.01.2022 zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 28.01.2022 aufgefordert worden. In den eingegangenen Stellungnahmen wurden insbesondere die nachfolgend aufgeführten Anregungen vorgebracht:

Der Bereich Archäologie und Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck weist darauf hin, dass es sich bei dem Plangebiet um teilweise noch ungestörte Landschaftsteile handelt, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte bekannt sind. Systematische archäologische Prospektionen haben hier bislang nicht stattgefunden, vereinzelt sind Fundstellen in der archäologischen Landesaufnahme dokumentiert. Besonders hinzuweisen ist auf ein bronzezeitliches Urnengräberfeld und steinzeitliche Einzelfunde im Bereich des überplanten Gebiets. Die Hinweise wurden in den Bebauungsplanentwurf aufgenommen.

Das Eisenbahnbundesamt weist auf die erforderlichen Abstimmungen der Planungen zur Errichtung des Bahnhofpunktes und der Infrastruktur innerhalb des Plangebietes hin. Diese erfolgt bereits über die bei der Hansestadt Lübeck angesiedelte Koordinationsstelle.

Die Entsorgungsbetriebe der Hansestadt Lübeck weisen auf die vermeintlich schwierige Entwässerung des Plangebietes und deren Untersuchung hin. Im Rahmen der Verfahrensbearbeitung erfolgt die Erstellung eines Bodengutachtens sowie eines wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages, deren Ergebnisse in den Bebauungsplan eingeflossen sind.

Von Seiten der Feuerwehr werden Brandschutztechnische Anforderungen an die Planung formuliert. Diese werden in der Planung berücksichtigt und in Teilen als Hinweis in den Bebauungsplan übernommen.

Die untere Forstbehörde weist auf den Waldbestand und dessen gesetzlichen Waldabstand von 30 m hin, den die geplante Entwicklung zum südlich gelegenen Waldbestand einzuhalten hat. Der Waldabstand wurde bei der Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfs berücksichtigt und in der Planzeichnung nachrichtlich dargestellt.

Der Bereich Wirtschaft und Liegenschaften weist auf die erforderliche Kündigung der bestehenden Pachtverhältnisse hin. Diese werden bei der weiteren Planung durch die zuständigen Bereiche berücksichtigt.

Von Seiten des Bereiches Stadtgrün und Verkehr werden unterschiedliche Anregungen zur Planung der Erschließung, der Parkplatzflächen, der Begrünung und deren Pflanzqualitäten und Baumarten sowie zu den jeweils getroffenen Festsetzungen formuliert. Diese Anregungen werden teilweise berücksichtigt und in den Bebauungsplan aufgenommen.

Die Stadtverkehr Lübeck GmbH gibt Hinweise zur Gestaltung der Haltestellen, welche in der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen sind.

Die TraveNetz GmbH gibt Hinweise zur geplanten Ver- und Entsorgung des Plangebietes.

Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck trägt insbesondere Hinweise und Anregungen zur Eingrünung der Plangebietes, der Bepflanzung der Parkplätze und des Artenschutzes.

Der Kampfmittelräumdienst weist auf potenzielle Kampfmittel im Plangebiet hin, die vor Baubeginn eine Untersuchung der Ackerfläche erfordern. Dieses Erfordernis wird im Bebauungsplanentwurf als Hinweis aufgenommen.

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Der Entwurf des Bauleitplanes mit Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen haben gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 06.01. bis einschließlich 06.02.2023 öffentlich ausgelegen. Es ging während der Beteiligungsfrist eine Stellungnahme ein.

Die vorgetragenen Anregungen und Bedenken sind Bestandteil der späteren Ausbauplanung.

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 06.12.2022 über die Öffentliche Auslegung informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 23.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden insgesamt 52 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (einschließlich städtischer Dienststellen, die behördliche Aufgaben erfüllen) beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB fand weitestgehend parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB statt.

Die vorgetragenen Hinweise, Anregungen und Bedenken beziehen sich zumeist auf den parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling Süd/Infrastruktur Bahnhofpunkt -, welche auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung nur zur Kenntnis genommen werden.

Die Gasunie Deutschland Services GmbH weist auf die bestehende Erdgasdruckleitung und Kabel sowie deren Schutzbereiche hin. Die entsprechenden Hinweise waren bereits Bestandteil des Entwurfes, wurden jedoch nochmal konkretisiert.

Von Seiten der Forstbehörde wird die erforderliche Waldumwandlung im südlichen Plangebiet in Aussicht gestellt.

Landeskriminalamt Schleswig-Holstein Abt. 3 Kampfmittelräumdienst weist nochmals auf potenzielle Kampfmittel und der erforderlichen Abstimmung vor Baubeginn hin.

Der stadtinterne Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften, Grundstücksmanagement West gibt Hinweise zu möglichen alternativen Ausgleichsmaßnahmen und sieht die Nutzung

der landwirtschaftlichen Flächen kritisch. Die Verortung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen wurden bereits in Abwägung der unterschiedlichen privaten und öffentlichen Belange gewählt. Die Maßnahmen erfolgen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Plangeltungsbereiches. Durch die geplante Park+Ride Anlage wird bereits ein wesentlicher Teil der landwirtschaftlichen Fläche in Anspruch genommen. Der Bebauungsplan setzt sich zum Ziel, die verbleibenden Flächen möglichst einer sinnvollen und zielgerichteten Nutzung zuzuführen. Hierbei ist jedoch zu bedenken, dass auf dem verbleibenden Grundstücksstreifen mit einer Breite von rund 30,0 m und einer Länge von rund 125,0 m nur schwerlich eine landwirtschaftliche Nutzung wirtschaftlich zu betreiben ist. Demnach wurde in Abwägung der Belange ein Teil des erforderlichen Ausgleiches an dieser Stelle eingeplant. Der weitere erforderliche Ausgleich erfolgt hingegen auf externen Ausgleichsflächen der Hansestadt Lübeck.

Die untere Naturschutzbehörde gibt Hinweise und Anregungen zur Festsetzung der Stellplatzbegrünung. Hierbei ist zu beachten, dass bei der Auswahl der Baumarten sind u. a. auch die an diesem neuen Standort künftigen klimatischen Bedingungen (Aufheizen der Parkplatzflächen, intensive verkehrliche Nutzung, Schneeräumung, etc.) zu beachten sind. Hierzu wurden durch den Arbeitskreis Stadtbäume der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) e. V. entsprechende Straßenbauarten definiert, welche bei extremen Standort- und klimatischen Bedingungen auch langfristig Bestand haben können. Diese Liste wurde zwischenzeitlich weiter qualifiziert. Im Ergebnis wurde eine optimierte Straßenbauliste als „Zukunftsbäume für die Stadt“ durch eine Auswahl aus der vorgenannten GALK Liste erarbeitet, welche die Grundlage für die Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes bildet.

Zudem erfolgen Hinweise zu den geplanten Ausgleichsmaßnahmen. Diese wurden bereits im Entwurf des Bebauungsplanes abgestimmt und sind Bestandteil der Planung. Wie die Untere Naturschutzbehörde korrekt darstellt, ist der vorhandene Baumbestand des geschützten Biotopes Bestandteil des Biotoptypes. Ein getrennter Ausgleich des Steilhanges und des einzelnen Baumbestandes ist demnach nicht im Sinne des Biotopausgleiches. Diese fachliche Einschätzung wurde zudem mit dem Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume abgestimmt.

Gleichwohl hat sich die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin mit der Hansestadt Lübeck als untere Naturschutzbehörde zu einem über den rechtlichen Rahmen hinausgehenden Ausgleich verständigt. Diese Vertragsgestaltung erfolgte unabhängig von den Regelungen des Bebauungsplanes.

Des Weiteren werden von Seiten der unteren Naturschutzbehörde Konkretisierungen der Artenschutzrechtlichen Ausgleichs- und Minimierungsmaßnahmen definiert, welche in den Bebauungsplan übernommen wurden.

Von Seiten der unteren Bodenschutzbehörde wird auf die DIN 19639 hingewiesen. Der Hinweis wird entsprechend in den Bebauungsplan übernommen.

Die untere Wasserbehörde gibt einige ergänzende Hinweise für den wasserwirtschaftlichen Fachbeitrag des Bebauungsplanes, welche entsprechend eingearbeitet wurde. Inhalte Änderungen haben sich hieraus nicht ergeben.

Der stadtinterne Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Abt. Stadtentwicklung regt an, auf eine Darstellung der Eingrünung auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung zu verzichten und so eine mögliche weitere Erweiterung des Park+Ride Anlage langfristig offen zu halten. Die Planung berücksichtigt bereits eine mögliche Erweiterung der Stellplatzanlage. Der Bedarf für einen weiteren (dritten) Bauabschnitt ist derzeit nicht absehbar und würde durch eine weitere Ausdehnung das Landschaftsbild weiter beeinträchtigen. Die Planung sieht daher bewusst eine räumliche Trennung der geplanten Park+Ride Anlage und dem südlich angrenzenden sensiblen Naturräumen vor.

Der stadtinterne Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr gibt eine Vielzahl von Anregungen und Hinweisen zur späteren Ausbauplanung. Der stellungnehmende Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr vertritt die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin, so dass eine bereichsinterne Abstimmung zur Ausbauplanung sinnvoll und möglich erscheint. Auf Ebene der Bauleitplanung werden die Hinweise zumeist zur Kenntnis genommen.

Weitere Anregungen betreffen die Auswahl der Baum- und Straucharten in den einzelnen Festsetzungen. Bei der Auswahl der Baumarten sind u. a. auch die an diesem neuen Standort künftigen klimatischen Bedingungen (Aufheizen der Parkplatzflächen, intensive verkehrliche Nutzung, Schneeräumung, etc.) zu beachten. Hierzu wurden durch den Arbeitskreis Stadtbäume der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) e. V. entsprechende Straßenbauarten definiert, welche bei extremen Standort- und klimatischen Bedingungen auch langfristig Bestand haben können. Diese Liste wurde zwischenzeitlich weiter qualifiziert. Im Ergebnis wurde eine optimierte Straßenbauliste als „Zukunftsbäume für die Stadt“ durch eine Auswahl aus der vorgenannten GALK Liste erarbeitet, welche die Grundlage für die Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes bildet. Es sollen weiterhin bewusst Laubbäume gepflanzt werden. Eine Verschattung der Parkplatzflächen ist in den Wintermonaten - also den Monaten in denen Laubbäume kein Laub haben – normalerweise nicht erforderlich.

Der stadtinterne Bereich 7130 Verkehrsplanung benennt einige kleinere Ergänzungen in der Begründung zum bestehenden ÖPNV.

10.2 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 04.01.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.01.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6)
- Planzeichenverordnung vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802)
- Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 06.12.2021, verkündet als Artikel 1 des Gesetzes zur Harmonisierung bauordnungsrechtlicher Vorschriften vom 06.12.2021 (GVOBl. S. 1422)
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I, S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 08.12.2022 (BGBl. I S. 2240)
- Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG S-H) vom 24.02.2010 (GVOBl. S. 301), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 06.12.2022 (GVOBl. S. 1002)

10.3 Fachgutachten

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes wurden folgende Fachgutachten erarbeitet:

- PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling-Süd/ Infrastruktur Bahnhofpunkt, Bestand Biotop- und Nutzungstypen, Stand: 07.12.2021

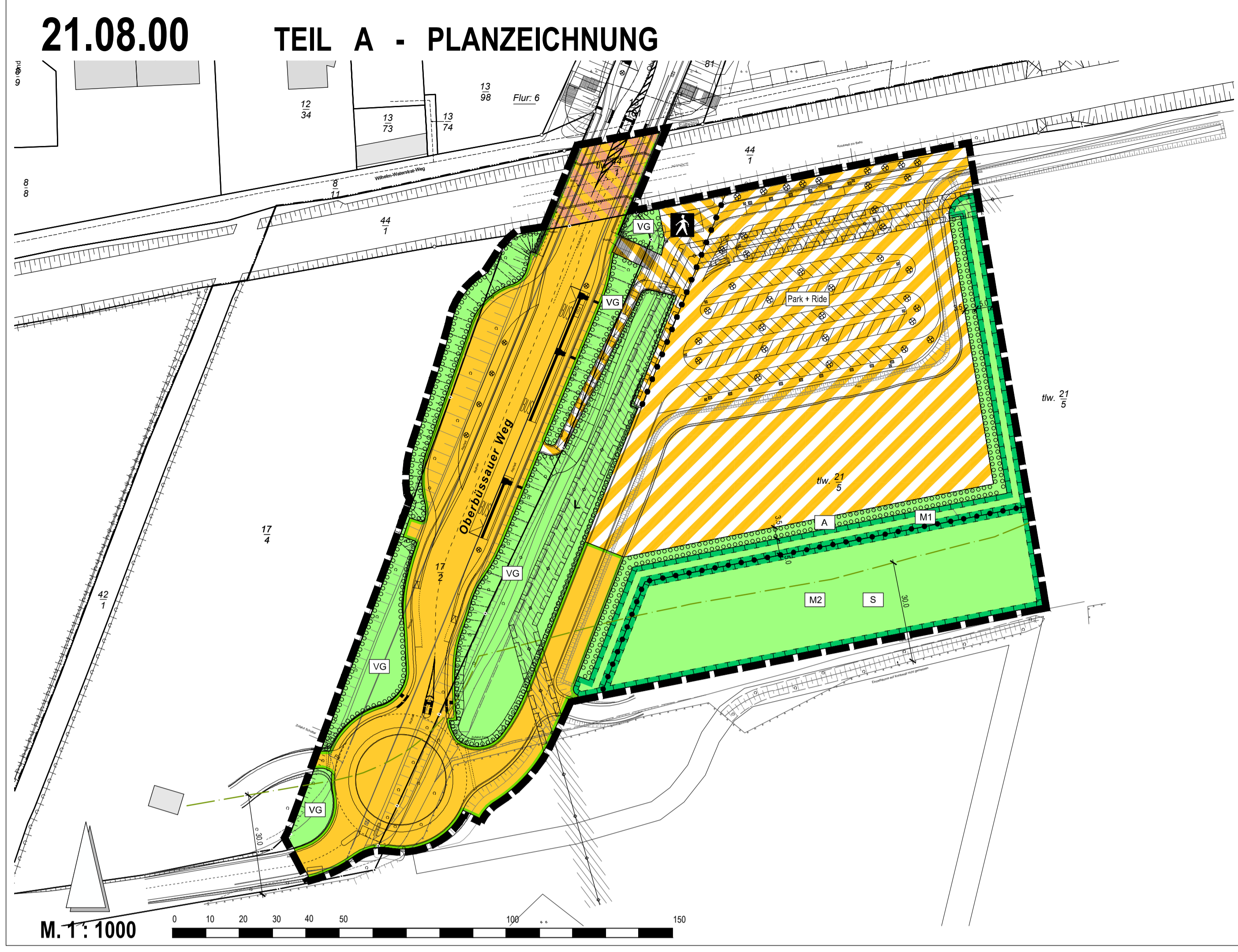
- Ingenieurbüro Dr. Lehnert+Wittorf: Geotechnischer Bericht, Bahnhofpunkt Lübeck - Moisling; Strecke Lübeck - Hamburg, Baugrunderkundung, Chemische Analytik und Ausbau- und Gründungsempfehlung, Stand: 08.07.2022
- BBS Umwelt GmbH: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 „Bahnhofpunkt“, Stand: 09.11.2022
- INROS LACKNER SE: Wasserwirtschaftlicher Begleitplan, B-Plangebiet: 21.08.00 Moisling Süd Bahnhofpunkt, Entwässerungskonzept, Stand: 16.02.2023

Lübeck, den 17.04.2023

Fachbereich 5, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

5.610.2 / Schr

in Zusammenarbeit mit der PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH



ZEICHENERKLÄRUNG

Es gelten die Planzeichenvorordnung (PlanzVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.12.1990, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802) und die Bauzeichenvorordnung (BauZVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.01.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6)

I. FESTSETZUNGEN

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

- Straßenverkehrsfläche
- Straßenbegrenzungslinie
- Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
- Fußweg
- Park + Ride

überlagernde Festsetzung:
 Öffentliche Verkehrsfläche und Fläche mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung Bahnanlagen

GRÜNLÄCHEN (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

- Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung:
- VG Verkehrsgrün
- A Landschaftseingrünung
- S Sukzession

PLANUNGEN, NUTZUNGSREGELUNGEN, MASSNAHMEN UND FLÄCHEN FÜR MASSNAHMEN ZUM SCHUTZ, ZUR PFLEGE UND ZUR ENTWICKLUNG VON BODEN, NATUR UND LANDSCHAFT (§ 9 Abs. 1 Nr. 20, 25a, 25b BauGB)

- Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft
- M1 Maßnahmen siehe textliche Festsetzungen
- Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern

FLÄCHEN FÜR AUFSCHÜTTUNGEN; SOWIT SIE ZUR HERSTELLUNG DES STRASSENKÖRPERERS ERFORDERLICH SIND (§ 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB)

- Aufschüttungen

II. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

- Waldabstand 30 m (§ 24 Abs. 2 LWaldG)
- Erdgasdruckleitung und Kabel mit Schutzbereich (8,0 m)

SONSTIGE PLANZEICHEN

- L Leitungsrecht zugunsten des Ver- und Entsorgungsträgers § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB
- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 BauGB)
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen oder Zweckbestimmungen (§ 1 Abs. 4 BauNVO, § 9 Abs. 1 Ziffer 9 BauGB)
- Bemaßung von Festsetzungen in Metern

DARSTELLUNG OHNE NORMCHARAKTER

- Parkplätze auf öffentlichen Verkehrsflächen

PLANUNTERLAGE

- Flurstücksgrenze
- Flurstücksnummer

TEIL B - TEXT

I PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

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

Innere der Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Park+Ride“ sind solche bauliche Anlagen und Einrichtungen zulässig, die dem Abstellen von motorisierten und nicht-motorisierten Fahrzeugen sowie der Abfertigung und Versorgung von Reisenden dienen.

Hierzu zählen insbesondere:

- Öffentliche Pkw-Parkplätze,
- Stellflächen für Fahrräder, Lastenfahräder (auch Fahrradboxen) und Motorräder,
- Öffentliche Parkplätze für Busse,
- Bushaltestellen,
- Flächen für Car-Sharing,
- Lademöglichkeiten für E-Mobilität,
- Anlagen zur Nutzung regenerativer Energien,
- Zu- und Abfahrten,
- Flächen für den Fuß- und Radverkehr,
- Anlagen zur Abfertigung und Versorgung von Reisenden,
- WC Anlagen.

Innere der öffentlichen Straßenverkehrsfläche sind ergänzende bauliche Anlagen und Einrichtungen zulässig, die der Funktion der Fläche dienen.

Hierzu zählen insbesondere:

- Öffentliche Pkw-Parkplätze,
- Stellflächen für Fahrräder, Lastenfahräder (auch Fahrradboxen) und Motorräder,
- Öffentliche Parkplätze für Busse,
- Bushaltestellen,
- Flächen für Car-Sharing,
- Lademöglichkeiten für E-Mobilität,
- Zu- und Abfahrten,
- Flächen für den Fuß- und Radverkehr,
- WC Anlagen.

2 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20)

3.1 Innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ ist das auf den Parkplatz- und Wegeflächen sowie auf untergeordneten Nebenanlagen anfallende Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu versickern. Für die Bemessung der Entwässerungsanlagen ist gemäß den Empfehlungen des Arbeitsblattes DWA-A 138 (Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser) das fünfjährige Regeneignis heranzuziehen.

3.2 Innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Park+Ride“ sind Parkplätze und Parkplatzanlagen mit Ausnahme der Fahrspur mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen mit einem Abflussbeiwert $< 0,7$ (z.B. Pflaster mit mindestens 15 % Fuganteil, Sickerpflaster, Rasenfugenpflaster, Schotterrasen oder vergleichbare Befestigungen) sowie entsprechend wasser- und luftdurchlässigen Aufbau herzustellen.

Ausgenommen von dieser Regelung sind maximal 35 Parkplätze.

3.3 Innerhalb der zeichnerisch festgesetzten öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Landschaftseingrünung“ sind gegenüber den zum Anpflanzen festgesetzten Gehölzstreifen (A) vorgelagerte Schutzbereiche (Maßnahmenfläche M 1) in einer Breite von 5,0 m von gärtnerischer oder sonstiger Nutzung sowie von baulichen Anlagen, Aufschüttungen und Abgrabungen freizuhalten.

Diese Schutzbereiche sind als naturnahe, feldrainartige Wildkrautstreifen zu entwickeln, 1 x jährlich, frühestens ab dem 01. Juli des Jahres, zu mähen (inkl. Abfuhr des Mähgutes) auf Dauer zu erhalten.

3.4 Die öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Sukzession“ (Maßnahmenfläche M 2) ist als halboffene Stauden- und Gehölzflur mit lockerem Baumbestand (ein Baum je 500 m² Fläche) zu entwickeln und zu pflegen. Es ist eine abschnittsweise Mahd mit Abtransport des Mähgutes alle 3-5 Jahre erforderlich. Zur Erhaltung des lockeren Baumbestandes ist ein Ausdünnen der Pioniergehölze im Rahmen der Pflege notwendig.

3 Pflanzbindungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)

3.1 Die zeichnerisch festgesetzten Flächen zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ (VG) sind mit standortgerechten, heimischen Baum- und Straucharten aus dem heimischen Vorkommensgebiet gemäß Pflanzliste 1 zu bepflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang innerhalb der nächsten Pflanzperiode gleichartig zu ersetzen.

3.2 Der zur Anpflanzung festgesetzte Gehölzstreifen (A) ist als freiwachsende Hecken in einer Breite von 3,5 m mit standortgerechten, heimischen Baum- und Straucharten aus dem heimischen Vorkommensgebiet gemäß Pflanzliste 1 anzupflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang innerhalb der nächsten Pflanzperiode gleichartig zu ersetzen. Die Anpflanzung ist zum Schutz vor Verbleib während einer 3-jährigen Entwicklungspflege einzuzäunen.

3.3 Oberirdische Parkplatzanlagen mit mehr als 4 Parkplätzen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern und zu beschatten. Hierzu ist je angefangene 4 Stellplätze ein mittel- bis großkroniger, standortgerechter Laubbaum gemäß Pflanzliste 2 mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, in einer mindestens 12 m² großen, offenen Baumscheibe, gemessen zwischen den Rückenstützen und mit mindestens 18 m³ Wurzelraum in einem gleichmäßigen Baumraster auf der jeweiligen Parkplatzanlage zu pflanzen.

Die Bäume sind hierbei vornehmlich innerhalb der Parkplatzeilen zu pflanzen. Sollte dies aufgrund der Überstellung mit Photovoltaik-Modulen und damit wegen der Besonnung oder aus anderen technischen Gründen eine Überstellung mit Bäumen nicht möglich sein, so ist abweichend der rechnerisch erforderliche Anteil der Bäume in den angrenzenden Bereichen innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ zu pflanzen. Diese Regelung greift gleichfalls bei erforderlichen Standortabweichungen durch technische Leitungen.

II HINWEISE

A Artenschutz

Vermeidungsmaßnahme 1 Brutvögel

Das Baufeld ist außerhalb der Brutzeit von Gehölzvögeln und den Vögeln der Staudenfluren zu beräumen. Die Brutzeit reicht von Anfang März bis Ende September.

Vermeidungsmaßnahme 2 Fledermäuse

Größere Bäume mit Stammdurchmesser > 20 cm sind im Zeitraum 1. Dezember bis Ende Februar zu fällen. Außerhalb dieser Zeit ist das Fällen nur dann möglich, wenn durch Negativnachweis (Kontrolle durch Fachpersonal) nachgewiesen wird, dass keine Tiere in Spalten oder Höhlen vorkommen.

Vermeidungsmaßnahme 3 Fledermäuse

Zur Minderung von Verlusten an Insekten an Straßen/Parkplätzen/Wegen im Geltungsbereich selbst ist eine insektenfreundliche Beleuchtung mit LED (maximal 2.700 Kelvin) und keine Beleuchtung von Grünstrukturen sicher zu stellen. Grünstrukturen (Gehölzheckung oder umliegende Gehölzlinien) dürfen nicht beleuchtet werden. Bei nächtlichen Bauarbeiten sind Richtstrahler zu verwenden.

Vermeidungsmaßnahme 4 Kammolch

Um das Baufeld ist ab Mitte Februar vor Baubeginn ein Amphibienschutzzaun aufzustellen. Der Zaun kann - wenn vorhanden - in die Bahntrasse einbezogen werden. Dieser ist, sofern technisch möglich, mind. 10 cm in den Boden eingegraben, um ein Untergraben / Unterwandern zu vermeiden. Zu verwenden sind glattwandige Zäune mit mind. 40 cm Höhe, die durch die umweltfachliche Bauüberwachung aufgestellt werden. Zusätzlich sind Ausstiegshilfen an der Innenseite (auf der Seite des Baufeldes) einzubauen, so dass die Amphibien das Baufeld selbstständig verlassen können. Die Funktion der Schutzeinrichtung ist dauerhaft zu gewährleisten, ist während der gesamten Bauzeit zu erhalten und erst nach dem Abschluss der Arbeiten abzubauen. Im Laufe der Bauzeit sind regelmäßige Kontrollen durchzuführen. Sofern Schäden festgestellt werden, sind diese zu beseitigen. Je nach Erfordernis sind durch die umweltfachliche Bauüberwachung zusätzliche Bereiche festzulegen, die zu schützen sind.

Artenschutzausgleich 1

Für die Eingriffe in Gehölzstrukturen ist ein Ausgleich von 5 Meisenkästen (Höhlenkästen) und 5 Nischenbrüterkästen innerhalb des Plangebietes zu erbringen.

Artenschutzausgleich 2

Für die Eingriffe in Gehölzstrukturen ist ein Ausgleich von 5 Spaltenquartieren und 5 Großraumhöhlen innerhalb und/oder in der näheren Umgebung zu erbringen. In unmittelbarer Nachbarschaft der 5 vorgesehenen Großraumhöhlen ist jeweils 1 Vogelnistkasten für Höhlenbrüter (Meisenkasten) anzubringen.

Artenschutzausgleich 3

Zur Wiederherstellung des Lebensraumes gemäß den Anforderungen des Kammolches sind innerhalb des Plangebietes auf beiden Böschungsseiten des Oberbüssauer Weges Totholzhaufen als Versteckmöglichkeit an jeweils 5 Stellen herzustellen.

B Archäologie/Denkmalpflege

Bei dem Plangebiet handelt sich um teilweise ungestörte Landschaftsteile, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte bekannt sind.

Im Vorfeld einer Baumaßnahme und nach erfolgter Stellungnahme der oberen und unteren Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, sind nach vor Beginn jedweder Baumaßnahmen Prospektionsarbeiten zur Auffindung archäologischer Kulturdenkmale durchzuführen.

C Kampfmittel

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes können Kampfmittel nicht ausgeschlossen werden. Vor Beginn von Bauarbeiten sind Untersuchungen durch den Kampfmittelräumdienst durchzuführen; das zuständige Landeskriminalamt (Sachgebiet Katastrophenschutz) ist frühzeitig zu informieren.

D Erdgasdruckleitung

Innere der Plangebietes bestehen eine übergeordnete Erdgasdruckleitung sowie Kabel der Gasunie Deutschland Transport Services GmbH. Der Verlauf ist entsprechend in der Planzeichnung dargestellt. Sämtliche Maßnahmen im Schutzstreifen der Erdgasdruckleitung bzw. der Kabel sind in Anwesenheit einer Gasunie-Mitarbeiter:in durchzuführen. Dabei ist der zuständige Leitungsbetrieb bereits über Arbeiten im Näherungsbereich ab ca. 50 m zur Erdgasdruckleitung bzw. zum Kabel zu informieren. Es ist erforderlich, rechtzeitig, spätestens 5 Werktage vor Beginn jeglicher Maßnahmen im Schutzstreifenbereich, Kontakt zu folgendem Leitungsbetrieb aufzunehmen:

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
 Standort Eckel
 Vaenser Dorfstraße 45
 21244 Buchholz 1, d. N.
 Tel.: 0 4181 / 3403-65

Aktuell betroffene Anlagen:

Erdgasdruckleitung(en) / Kabel: ETL 0030.000 Reitbrook - Lübeck
 Durchmesser: 250 mm
 Schutzstreifen: 8,0 m

Erdgasdruckleitung(en) / Kabel: ETL 0042.220 Abs. Schiphorst - Elbe-Lübeck
 Durchmesser: 300 mm
 Schutzstreifen: 6,0 m

Die Angaben in den Plänen zu Lage und Verlauf der Gasunie-Anlagen sind so lange als unverbindlich anzusehen, bis sie in der Örtlichkeit durch einen Beauftragten der Gasunie Deutschland bestätigt werden. Suchschlitze und Querschläge sind vom Antragsteller unter Gasunie-Aufsicht durchzuführen.

E Bodenschutz

Zum Schutz des Bodens sind bei Baumaßnahmen die Regelungen der DIN 19639 zu beachten.

F Gehölzschutz während der Bauarbeiten

In der Bauphase sind die Maßnahmen entsprechend DIN 18920 „Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“, Ausgabe 2014-07 zu beachten.

G Löschwasserversorgung

Für die Sicherstellung der Durchführung von Löscharbeiten der Feuerwehr ist eine gesicherte Löschwasserversorgung erforderlich. Diese ist vorzugsweise aus einem Hydranten aus der öffentlichen Trinkwasserversorgung mit einem Mindestlöschwasserbedarf von 48 m³/h über einen Zeitraum von 2 Stunden sicherzustellen. Die Hydranten sind 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.

Die Hydrantenabstände aus dem Versorgungsnetz, die auch der Löschwasserversorgung (Grundsatz) dienen, dürfen 150 m nicht übersteigen. Größere Abstände von Hydranten bedürfen der Kompensation durch andere geeignete Löschwasserentnahmestellen.

Die Löschwasserversorgung für den ersten Löschangriff zur Brandbekämpfung und zur Rettung von Personen muss in einer Entfernung von 75 m Laufflinie von der öffentlichen Verkehrsfläche bis zum Grundstück bei einer Ergiebigkeit von mind. 50 % des insgesamt Löschwasserbedarfs sichergestellt werden. Die gesamte für den Grundsatz erforderliche Löschwassermenge ist in einem Umkreis von 300 m aus maximal 2 Entnahmestellen sicherzustellen.

Die Lage der Hydranten ist durch Hinweisschilder gemäß DIN 4066 deutlich zu kennzeichnen.

H Einsichtnahme in DIN-Normen, Normen und Richtlinien

Die in dieser Satzung in Bezug genommenen DIN-Normen, Normen und Richtlinien liegen zusammen mit dem Bebauungsplan in den Räumen, in denen in den Bebauungsplan Einsicht genommen werden kann, zur Einsicht bereit.

III PFLANZLISTEN

Pflanzliste 1 - Gehölzpflanzungen

Bäume

Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm

Splizahorn (Acer platanoides)
 Hainbuche (Carpinus betulus)
 Esche (Fraxinus excelsior)
 Stieleiche (Quercus robur)
 Winter-Linde (Tilia cordata)

Sträucher

In den Mengen 2:1 innerhalb einer Gehölzart sind zu pflanzen:

Verpfanzter Strauch, ohne Ballen, 100-150 cm
 Strauch, 3 x v., mit Ballen, 100-125 cm

Feldahorn (Acer campestre)	Schlehorn (Prunus spinosa)
Hainbuche (Carpinus betulus)	Ebersche (Sorbus aucuparia)
Rote Heckensche (Lonicera xylosteum)	Hundrose (Rosa canina)
Hasel (Corylus avellana)	Saiveide (Salix caprea)
Weißdorn (Crataegus monogyna)	Schw. Holunder (Sabucus nigra)
Esche (Fraxinus excelsior)	Schneeball (Viburnum opulus)
Wildpappel (Malus silvestris)	Pfaffenhütchen (Euonymus europ.)
Vogelkirsche (Prunus avium)	Traubenkirsche (Prunus padus)

Pflanzliste 2 - Baumpflanzungen Parkplatzanlage

Bäume

Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm

Fransösischer Ahorn (Acer monspessulanum L.)
 Schnee-Felsenbirne (Amelanchier arborea)

Hainbuche (Carpinus betulus)
 Baum-Hasel (Corylus colurna)
 Rot-Esche (Grün-Esche) (Fraxinus pennsylvanica)
 Zerr-Eiche (Quercus cerris)
 Rot-Eiche (Quercus rubra)
 Schein-Akazie (Robinia pseudoacacia)
 Ebersche (Sorbus aucuparia)
 Winter-Linde (Tilia cordata Mill.)

Nr.	Beschreibung	Verantwortlicher
1.	Aufgestellt aufgrund des Aufstellungsbeschlusses des Bauausschusses der Hansestadt Lübeck vom 00.00.0000. Die örtliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses ist durch Abdruck in den Lübecker Nachrichten am 00.00.0000 erfolgt.	Lübeck, den Der Bürgermeister Fachbereich Planen und Bauen Bereich Stadtplanung Bauordnung Im Auftrag
2.	Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB wurde vom bis einschließlich durchgeführt.	Im Auftrag
3.	Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die von der Planung berührt sein können, wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB am unterrichtet und zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.	Im Auftrag
4.	Der Bauausschuss hat am den Entwurf des Bebauungsplanes mit Begründung beschlossen und zur Auslegung bestimmt.	
5.	Der Entwurf des Bebauungsplanes, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B) sowie die Begründung haben in der Zeit vom bis zum nach § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausliegen. Die öffentliche Auslegung ist mit dem Hinweis, dass Stellungnahmen während der Auslegungfrist von allen Interessierten schriftlich oder zur Niederschrift abgeben werden können, am in den Lübecker Nachrichten örtlich bekannt gemacht worden. Der Inhalt der Bauentscheidung der Auslegung der Planentwürfe und die nach § 3 Abs. 2 BauGB auszulegenden Unterlagen wurden unter www.stadtentwicklung.luebeck.de/entscheidungen/oeffentlichkeitsbeteiligung.html ins Internet eingestellt.	L. S. Joanna Hagen Bauseratorin Karsten Schröder Bereichsleiter
6.	Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die von der Planung berührt sein können, wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB am zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.	
7.	Es wird bescheinigt, dass alle im Liegenschaftskataster nachgewiesenen Flurgrenzen und Flurbeschränkungen sowie Gebäude in den Planunterlagen enthalten und maßstabgerecht dargestellt sind.	Lübeck, den L. S. Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig - Holstein
8.	Die Bürgerschaft hat die Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange am geprüft. Das Ergebnis wurde mitgeteilt.	Lübeck, den Hansestadt Lübeck Der Bürgermeister Fachbereich Planen und Bauen Bereich Stadtplanung Bauordnung Im Auftrag
9.	Die Bürgerschaft hat den Bebauungsplan, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), am 00.00.0000 die Sitzung beschlossen und die Begründung durch (eventuellen) Beschluss gebilligt.	L. S. Karsten Schröder Bereichsleiter
10.	Ausfertigung der Bebauungsplanzeichnung, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), wird hiermit ausgefertigt und ist bekannt zu machen.	Lübeck, den L. S. Jan Lindauer Der Bürgermeister
11.	Der Beschluss des Bebauungsplanes durch die Bürgerschaft und die Stelle, bei der der Plan mit Begründung und Zusammenfassender Erklärung auf Dauer während der Servicezeiten von allen Interessierten eingesehen werden kann und über den Inhalt Auskunft erteilt, sind am örtlich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung ist auf die Möglichkeit einer Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften und von Mängeln der Abwägung einschließlich der sich ergebenden Rechtsfolgen (§ 216 BauGB) sowie auf die Möglichkeit, Entschädigungsansprüche geltend zu machen und das Erlöschen dieser Ansprüche (§ 44 BauGB) hingewiesen worden. Auf die Rechtsfolgen des § 4 Abs. 3 GO wurde ebenfalls hingewiesen. Die Satzung ist mitihm am in Kraft getreten.	Lübeck, den Hansestadt Lübeck Der Bürgermeister Fachbereich Planen und Bauen Bereich Stadtplanung Bauordnung Im Auftrag L. S. Karsten Schröder Bereichsleiter

Aufgrund des § 10 des Baugesetzbuches (BauGB) und nach § 9 (4) BauGB sowie nach § 86 der Landesbauordnung wird nach Beschlussfassung der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom XX.XX.XXXX die Satzung über den Bebauungsplan Nr. 21.08.00 - Moising-Süd/Infrastruktur Bahnhofpunkt -, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), erlassen.

SATZUNG DER HANSESTADT LÜBECK BEBAUUNGSPLAN 21.08.00

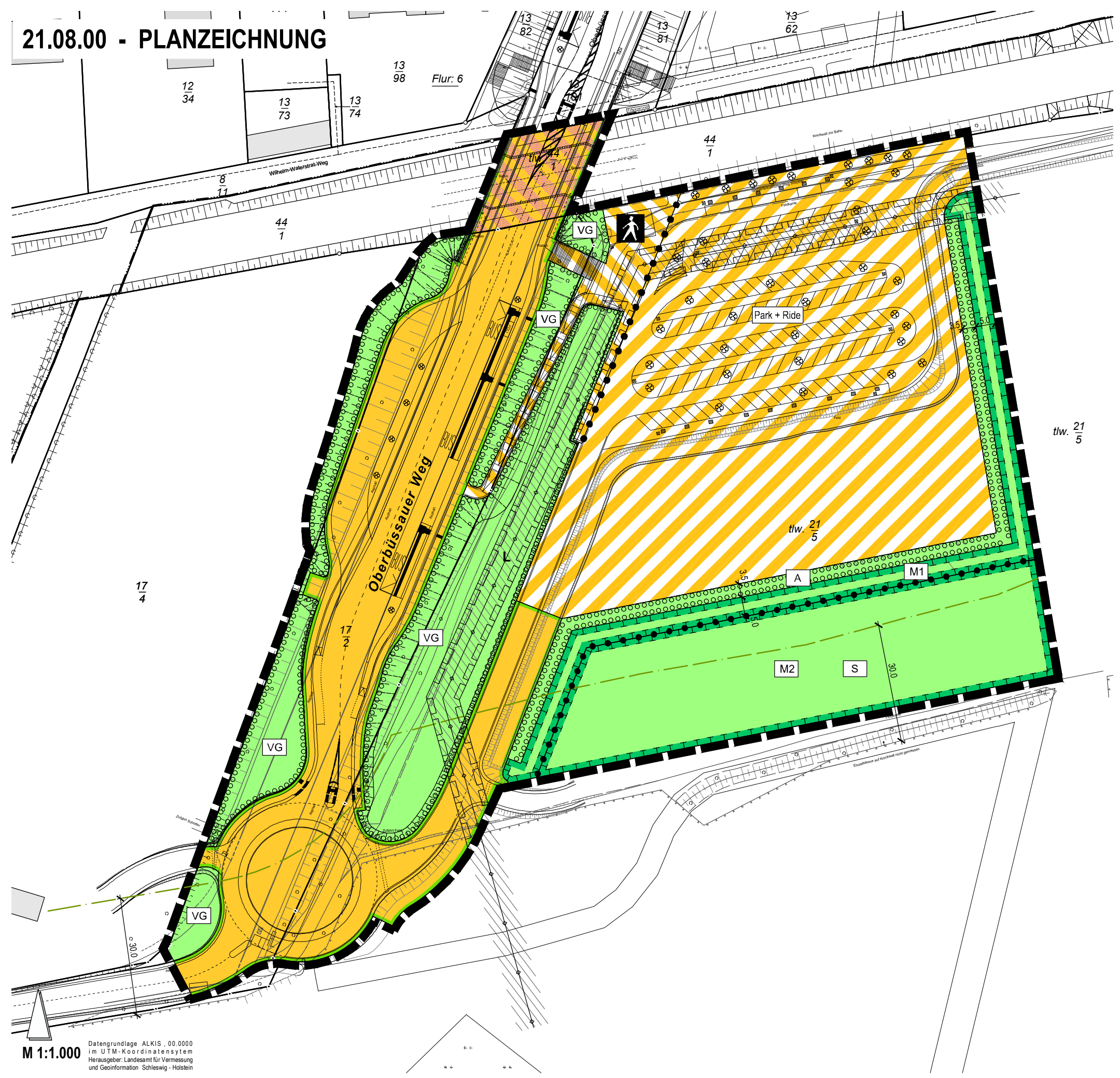
MOISLING - SÜD / INFRASTRUKTUR BAHNHALTEPUNKT

Plangrundlage:
 Auszug aus der DTK 5, 2008

Stand des Verfahrens:
 Fassung zum Satzungsbeschluss

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

21.08.00 - PLANZEICHNUNG



ZEICHENERKLÄRUNG

Aufgrund des § 10 des Baugesetzbuches (BauGB) und nach § 9 (4) BauGB sowie nach § 86 der Landesbauordnung wird nach Beschlussfassung der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom 00.00.0000 die Satzung über den Bebauungsplan Nr. 21.08.00 - Moising-Süd/Infrastruktur Bahnhofpunkt - bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), erlassen.

I. FESTSETZUNGEN

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

- Straßenverkehrsfläche
- Straßenbegrenzungslinie
- Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
- Fußweg
- Park + Ride
- überlagernde Festsetzung: öffentliche Verkehrsfläche und Fläche mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung Bahnanlagen

GRÜNFLÄCHEN (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

- Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung:
 - Verkehrsgrün
 - Landschaftseingrünung
 - Sukzession

PLANUNGEN, NUTZUNGSREGELUNGEN, MASSNAHMEN UND FLÄCHEN FÜR MASSNAHMEN ZUM SCHUTZ, ZUR PFLEGE UND ZUR ENTWICKLUNG VON BODEN, NATUR UND LANDSCHAFT (§ 9 Abs. 1 Nr. 20, 25a, 25b BauGB)

- Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft
 - Maßnahmen siehe textliche Festsetzungen
- Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern

FLÄCHEN FÜR AUFSCHÜTTUNGEN; SOWIT SIE ZUR HERSTELLUNG DES STRASSENKÖRPERS ERFORDERLICH SIND (§ 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB)

- Aufschüttungen

II. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

- Waldabstand 30 m (§ 24 Abs. 2 LWaldG)
- Erdgasdruckleitung und Kabel mit Schutzbereich (8,0 m)

SONSTIGE PLANZEICHEN

- Leitungsrecht zugunsten des Ver- und Entsorgungsträgers § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB
- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 BauGB)
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen oder Zweckbestimmungen (§ 1 Abs. 4 BauNVO, § 9 Abs. 1 Ziffer 9 BauGB)
- Bemaßung von Festsetzungen in Metern

DARSTELLUNG OHNE NORMCHARAKTER

- Parkplätze auf öffentlichen Verkehrsflächen

PLANUNTERLAGE

- Flurstücksgrenze
- Flurstücksnummer

M 1:1.000

Datengrundlage ALKIS_00.0000 im UTM-Koordinatensystem
Herausgeber: Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig - Holstein

STAND: 17.03.2023

Bebauungsplan 21.08.00
- Moisling-Süd/Infrastruktur Bahnhofpunkt -
TEIL B - Text (Auszug aus dem Planoriginal)

Fassung zum Satzungsbeschluss
Stand: 17.04.2023

I. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

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

Innerhalb der Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Park+Ride“ sind solche bauliche Anlagen und Einrichtungen zulässig, die dem Abstellen von motorisierten und nicht-motorisierten Fahrzeugen sowie der Abfertigung und Versorgung von Reisenden dienen.

Hierzu zählen insbesondere:

- Öffentliche Pkw-Parkplätze,
- Stellflächen für Fahrräder, Lastenfahrräder (auch Fahrradboxen) und Motorräder,
- Öffentliche Parkplätze für Busse,
- Bushaltestellen
- Flächen für Car-Sharing,
- Lademöglichkeiten für E-Mobilität,
- Anlagen zur Nutzung regenerativer Energien,
- Zu- und Abfahrten,
- Flächen für den Fuß- und Radverkehr,
- Anlagen zur Abfertigung und Versorgung von Reisenden,
- WC Anlagen.

Innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsfläche sind ergänzende bauliche Anlagen und Einrichtungen zulässig, die der Funktion der Fläche dienen.

Hierzu zählen insbesondere:

- Öffentliche Pkw-Parkplätze,
- Stellflächen für Fahrräder, Lastenfahrräder (auch Fahrradboxen) und Motorräder,
- Öffentliche Parkplätze für Busse,
- Bushaltestellen
- Flächen für Car-Sharing,
- Lademöglichkeiten für E-Mobilität,
- Zu- und Abfahrten,
- Flächen für den Fuß- und Radverkehr,
- WC Anlagen.

2 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20)

2.1 Innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ ist das auf den Parkplatz- und Wegeflächen sowie auf untergeordneten Nebenanlagen anfallende Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu versickern. Für die Bemessung der Entwässerungsanlagen ist gemäß den Empfehlungen des Arbeitsblattes DWA-A 138 (Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser) das fünfjährige Regenereignis heranzuziehen.

2.2 Innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Park+Ride“ sind Parkplätze und Parkplatzanlagen mit Ausnahme der Fahrspur mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen mit einem Abflussbeiwert $< 0,7$ (z. B. Pflaster mit mindestens 15 % Fugenanteil, Sickerpflaster, Rasenfugenpflaster, Schotterrasen oder vergleichbare Befestigungen) sowie entsprechend wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen.

Ausgenommen von dieser Regelung sind maximal 35 Parkplätze.

2.3 Innerhalb der zeichnerisch festgesetzten öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Landschaftseingrünung“ sind gegenüber den zum Anpflanzen festgesetzten Gehölzstreifen (A) vorgelagerte Schutzbereiche (Maßnahmenfläche M 1) in einer Breite von 5,0 m von gärtnerischer oder sonstiger Nutzung sowie von baulichen Anlagen, Aufschüttungen und Abgrabungen freizuhalten.

Diese Schutzbereiche sind als naturnahe, feldrainartige Wildkrautstreifen zu entwickeln, 1 x jährlich, frühestens ab dem 01. Juli des Jahres, zu mähen (inkl. Abfuhr des Mähgutes) auf Dauer zu erhalten.

2.4 Die öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung "Sukzession" (Maßnahmenfläche M 2) ist als halboffene Stauden- und Gehölzflur mit lockerem Baumbestand (ein Baum je 500 m² Fläche) zu entwickeln und zu pflegen. Es ist eine abschnittsweise Mahd mit Abtransport des Mahdgutes alle 3 – 5 Jahre erforderlich. Zur Erhaltung des lockeren Baumbestandes ist ein Ausdünnen der Pioniergehölze im Rahmen der Pflege notwendig.

3 Pflanzbindungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)

3.1 Die zeichnerisch festgesetzten Flächen zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ (VG) sind mit standortgerechten, heimischen Baum- und Straucharten aus dem heimischen Vorkommensgebiet gemäß Pflanzliste 1 zu bepflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang innerhalb der nächsten Pflanzperiode gleichartig zu ersetzen.

3.2 Der zur Anpflanzung festgesetzte Gehölzstreifen (A) ist als freiwachsende Hecken in einer Breite von 3,5 m mit standortgerechten, heimischen Baum- und Straucharten aus dem heimischen Vorkommensgebiet gemäß Pflanzliste 1 anzupflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang innerhalb der nächsten Pflanzperiode gleichartig zu ersetzen.

Die Anpflanzung ist zum Schutz vor Verbiss während einer 3-jährigen Entwicklungspflege einzuzäunen.

- 3.3 Oberirdische Parkplatzanlagen mit mehr als 4 Parkplätzen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern und zu beschatten. Hierzu ist je angefangene 4 Stellplätze ein mittel- bis großkroniger, standortgerechter Laubbaum gemäß Pflanzliste 2 mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, in einer mindestens 12 m² großen, offenen Baumscheibe, gemessen zwischen den Rückenstützen und mit mindestens 18 m³ Wurzelraum in einem gleichmäßigen Baumraster auf der jeweiligen Parkplatzanlage zu pflanzen.

Die Bäume sind hierbei vornehmlich innerhalb der Parkplatzreihen zu pflanzen. Sollte dies aufgrund der Überstellung mit Photovoltaik-Modulen und damit wegen der Besonnung oder aus anderen technischen Gründen eine Überstellung mit Bäumen nicht möglich sein, so ist abweichend der rechnerisch erforderliche Anteil der Bäume in den angrenzenden Bereichen innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ zu pflanzen. Diese Regelung greift gleichfalls bei erforderlichen Standortabweichungen durch technische Leitungen.

II Hinweise

A Artenschutz

Vermeidungsmaßnahme 1 Brutvögel

Das Baufeld ist außerhalb der Brutzeit von Gehölzvögeln und den Vögeln der Staudenfluren zu beräumen. Die Brutzeit reicht von Anfang März bis Ende September.

Vermeidungsmaßnahme 2 Fledermäuse

Größere Bäume mit Stammdurchmesser > 20 cm sind im Zeitraum 1. Dezember bis Ende Februar zu fällen. Außerhalb dieser Zeit ist das Fällen nur dann möglich, wenn durch Negativnachweis (Kontrolle durch Fachpersonal) nachgewiesen wird, dass keine Tiere in Spalten oder Höhlen vorkommen.

Vermeidungsmaßnahme 3 Fledermäuse

Zur Minderung von Verlusten an Insekten bei Beleuchtung von Straßen/Parkplätzen/Wegen im Geltungsbereich selbst ist eine insektenfreundliche Beleuchtung mit LED (maximal 2.700 Kelvin) und keine Beleuchtung von Grünstrukturen sicher zu stellen. Grünstrukturen (Gehölzböschung oder umliegende Gehölzlinien) dürfen nicht beleuchtet werden. Bei nächtlichen Bauarbeiten sind Richtstrahler zu verwenden.

Vermeidungsmaßnahme 4 Kammolch

Um das Baufeld ist ab Mitte Februar vor Baubeginn ein Amphibienschutzzaun aufzustellen. Der Zaun kann - wenn vorhanden - in die Bahntrasse einbezogen werden. Dieser ist, sofern technisch möglich, mind. 10 cm in den Boden eingegraben, um ein Untergraben/Unterwandern zu vermeiden. Zu verwenden sind glattwandige Zäune mit mind. 40 cm Höhe, die durch die umweltfachliche Bauüberwachung aufgestellt werden. Zugleich sind Ausstiegshilfen an der Innenseite (auf der Seite des Baufeldes) einzubauen, so dass die Amphibien das Baufeld selbstständig verlassen können. Die Funktion der Schutzeinrichtung ist dauerhaft zu gewährleisten, ist während der gesamten Bauzeit zu erhalten und erst nach dem Abschluss der Arbeiten abzubauen. Im Laufe der Bauzeit sind regelmäßige Kontrollen durchzuführen. Sofern Schäden festgestellt werden, sind diese zu beseitigen. Je nach Erfordernis sind durch die umweltfachliche Bauüberwachung zusätzliche Bereiche festzulegen, die zu schützen sind.

Artenschutzausgleich 1

Für die Eingriffe in Gehölzstrukturen ist ein Ausgleich von 5 Meisenkästen (Höhlenkästen) und 5 Nischenbrüterkästen innerhalb des Plangebietes zu erbringen.

Artenschutzausgleich 2

Für die Eingriffe in Gehölzstrukturen ist ein Ausgleich von 5 Spaltenquartieren und 5 Großraumhöhlen innerhalb und/oder in der näheren Umgebung zu erbringen. In unmittelbarer Nachbarschaft der 5 vorgesehenen Großraumhöhlen ist jeweils 1 Vogelnistkasten für Höhlenbrüter (Meisenkasten) anzubringen.

Artenschutzausgleich 3

Zur Wiederherstellung des Lebensraumes gemäß den Anforderungen des Kammolches sind innerhalb des Plangebietes auf beiden Böschungsseiten des Oberbüssauer Weges Totholzhaufen als Versteckmöglichkeit an jeweils 5 Stellen herzustellen.

B Archäologie/Denkmalpflege

Bei dem Plangebiet handelt sich um teilweise ungestörte Landschaftsteile, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte bekannt sind.

Im Vorfeld einer Baumaßnahme und nach erfolgter Stellungnahme der oberen und unteren Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, sind noch vor Beginn jedweder Baumaßnahmen Prospektionsarbeiten zur Auffindung archäologischer Kulturdenkmale durchzuführen.

C Kampfmittel

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes können Kampfmittel nicht ausgeschlossen werden. Vor Beginn von Bauarbeiten sind Untersuchungen durch den Kampfmittelräumdienst durchzuführen; das zuständige Landeskriminalamt (Sachgebiet Katastrophenschutz) ist frühzeitig zu informieren.

D Erdgasdruckleitung

Innerhalb des Plangebietes bestehen eine übergeordnete Erdgasdruckleitung sowie Kabel der Gasunie Deutschland Transport Services GmbH. Der Verlauf ist entsprechend in der Planzeichnung dargestellt. Sämtliche Maßnahmen im Schutzstreifen der Erdgas-transportleitung bzw. der Kabel sind in Anwesenheit einer Gasunie-Mitarbeiter:in durchzuführen. Dabei ist der zuständige Leitungsbetrieb bereits über Arbeiten im Näherungsbereich ab ca. 50 m zur Erdgas-transportleitung bzw. zum Kabel zu informieren. Es ist erforderlich, rechtzeitig, spätestens 5 Werktage vor Beginn jeglicher Maßnahmen im Schutzstreifenbereich, Kontakt zu folgendem Leitungsbetrieb aufzunehmen:

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
Standort Eckel
Vaenser Dorfstraße 45
21244 Buchholz i. d. N.
Tel.: 0 4181 / 3403-65

Aktuell betroffene Anlagen:

Erdgas-transportleitung(en)/Kabel: ETL 0030.000 Reitbrook - Lübeck
Durchmesser: 250 mm
Schutzstreifen: 8,0 m

Erdgas-transportleitung(en)/Kabel: ETL 0042.220 Abs. Schiphorst - Elbe-Lübeck
Durchmesser: 300 mm
Schutzstreifen: 6,0 m

Die Angaben in den Plänen zu Lage und Verlauf der Gasunie-Anlagen sind so lange als unverbindlich anzusehen, bis sie in der Örtlichkeit durch einen Beauftragten der Gasunie Deutschland bestätigt werden. Suchschlitze und Querschläge sind vom Antragsteller unter Gasunie-Aufsicht durchzuführen.

E Bodenschutz

Zum Schutz des Bodens sind bei Baumaßnahmen die Regelungen der DIN 19639 zu beachten.

F Gehölzschutz während der Bauarbeiten

In der Bauphase sind die Maßnahmen entsprechend DIN 18920 „Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“, Ausgabe 2014-07 zu beachten.

G Löschwasserversorgung

Für die Sicherstellung der Durchführung von Löscharbeiten der Feuerwehr ist eine gesicherte Löschwasserversorgung erforderlich. Diese ist vorzugsweise aus einem Hydranten aus der öffentlichen Trinkwasserversorgung mit einem Mindestlöschwasserbedarf von 48 m³/h über einen Zeitraum von 2 Stunden sicherzustellen. Die Hydranten

sind 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.

Die Hydrantenabstände aus dem Versorgungsnetz, die auch der Löschwasserversorgung (Grundschutz) dienen, dürfen 150 m nicht übersteigen. Größere Abstände von Hydranten bedürfen der Kompensation durch andere geeignete Löschwasserentnahmestellen.

Die Löschwasserversorgung für den ersten Löschangriff zur Brandbekämpfung und zur Rettung von Personen muss in einer Entfernung von 75 m Lauflinie von der öffentlichen Verkehrsfläche bis zum Grundstück bei einer Ergiebigkeit von mind. 50 % des insgesamt Löschwasserbedarfs sichergestellt werden. Die gesamte für den Grundschutz erforderliche Löschwassermenge ist in einem Umkreis von 300 m aus maximal 2 Entnahmestellen sicherzustellen.

Die Lage der Hydranten ist durch Hinweisschilder gemäß DIN 4066 deutlich zu kennzeichnen.

H Einsichtnahme in DIN-Normen, Normen und Richtlinien

Die in dieser Satzung in Bezug genommenen DIN-Normen, Normen und Richtlinien liegen zusammen mit dem Bebauungsplan in den Räumen, in denen in den Bebauungsplan Einsicht genommen werden kann, zur Einsicht bereit.

III. PFLANZLISTEN

Pflanzliste 1 - Gehölzpflanzungen

Bäume

Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm

Spitzahorn (*Acer platanoides*)

Hainbuche (*Carpinus betulus*)

Esche (*Fraxinus excelsior*)

Stieleiche (*Quercus robur*)

Winter-Linde (*Tilia cordata*)

Sträucher

In den Mengen 2:1 innerhalb einer Gehölzart sind zu pflanzen:

Verpflanzter Strauch, ohne Ballen, 100 – 150 cm

Strauch, 3 x v., mit Ballen, 100 – 125 cm

Feldahorn (*Acer campestre*)

Hainbuche (*Carpinus betulus*)

Rote Heckenkirsche (*Lonicera xylosteum*)

Hasel (*Corylus avellana*)

Weißdorn (*Crataegus monogyna*)

Esche (*Fraxinus excelsior*)

Wildapfel (*Malus silvestris*)

Vogelkirsche (*Prunus avium*)

Schlehdorn (*Prunus spinosa*)

Eberesche (*Sorbus aucuparia*)

Hundsrose (*Rosa canina*)

Salweide (*Salix caprea*)

Schw. Holunder (*Sabucus nigra*)

Schneeball (*Viburnum opulus*)

Pfaffenhütchen (*Euonymus europ.*)

Traubenkirsche (*Prunus padus*)

Pflanzliste 2 - Baumpflanzungen Parkplatzanlage

Bäume

Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm

Französischer Ahorn (*Acer monspessulanum* L.)

Schnee-Felsenbirne (*Amelanchier arborea*)

Hainbuche (*Carpinus betulus*)

Baum-Hasel (*Corylus colurna*)

Rot-Esche/Grün-Esche (*Fraxinus pennsylvanica*)

Zerr-Eiche (*Quercus cerris*)

Rot-Eiche (*Quercus rubra*)

Schein-Akazie (*Robinia pseudoacacia*)

Eberesche (*Sorbus aucuparia*)

Winter-Linde (*Tilia cordata* Mill.)

BEGRÜNDUNG

zum

**Bebauungsplan 21.08.00
- Moising Süd/ Infrastruktur Bahnhofsteilpunkt -**

Fassung zum Satzungsbeschluss

Stand: 17.04.2023



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

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
1.1	Lage und Abgrenzung des Plangebietes	5
1.2	Anlass und Erfordernis der Planaufstellung	5
1.3	Planungsrechtliches Verfahren	6
2.	Ausgangssituation	6
2.1	Bisherige Entwicklung und Nutzung	6
2.2	Natur und Umwelt	8
2.2.1	Topografie	8
2.2.2	Vegetationsbestand	8
2.2.3	Natur- und Artenschutz	10
2.2.4	Wald	13
2.2.5	Landschaftsbild und Erholung	13
2.2.6	Altlasten	14
2.2.7	Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes	14
2.3	Eigentumsverhältnisse	14
2.4	Bisheriges Planungsrecht	14
3.	Übergeordnete Planungen	14
3.1	Ziele und Grundsätze der Landesplanung	14
3.2	Darstellungen des Flächennutzungsplanes	14
3.3	Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)	14
3.4	Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030	15
3.5	Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2020	15
3.6	Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck	15
3.7	Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck	16
3.8	UNESCO-Welterbe-Managementplan	16
3.9	Klimaanpassungskonzept	16
3.10	Hinweiskarte Starkregen	16
3.11	Stadtklimaanalyse	16
4.	Ziele und Zwecke der Planung	16
5.	Inhalt der Planung	18
5.1	Flächenbilanz	18
5.2	Künftige Entwicklung und Nutzung	18
5.2.1	Verkehrsflächen	18
5.3	Erschließung	19
5.3.1	Anbindung an öffentliche Straßenverkehrsflächen	19
5.3.2	Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)	19
5.3.3	Parkplätze, Fahrradstellplätze	19
5.3.4	Ver- und Entsorgung	19

5.4	Grün, Natur und Landschaft	22
5.4.1	Grünflächen	22
5.4.2	Pflanzbindungen	22
5.4.3	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	22
5.5	Hinweise	23
6.	Umweltbericht	27
6.1	Kurzbeschreibung der umweltrelevanten Bebauungsplaninhalte	27
6.2	Planungsrelevante Ziele des Umwelt- und Naturschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen	28
6.2.1	Fachgesetzliche Grundlagen	28
6.2.2	Fachplanerische Grundlagen	30
6.3	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	32
6.3.1	Schutzgut Fläche	32
6.3.2	Schutzgute Boden	34
6.3.3	Schutzgut Wasser	39
6.3.4	Schutzgüter Klima und Luft	41
6.3.5	Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften)	42
6.3.6	Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften)	52
6.3.7	Schutzgut Biologische Vielfalt	61
6.3.8	Schutzgut Landschaft	62
6.3.9	Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit	64
6.3.10	Schutzgüter kulturelles Erbe und andere Sachgüter	65
6.3.11	Wechselwirkungen	66
6.3.12	Kumulierende Wirkungen	67
6.4	Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen	67
6.5	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Null-Prognose)	74
6.6	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	74
6.7	Zusätzliche Angaben	74
6.7.1	Sachgerechter Umgang mit Abfällen	74
6.7.2	Beschreibung erheblich nachteiliger Auswirkungen durch Unfälle oder Katastrophen	74
6.7.3	Gutachten und umweltbezogene Informationen	75
6.7.4	Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring)	75
6.8	Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes	76
7.	Wesentliche Auswirkungen der Planung	79
7.1	Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen	79
7.2	Verkehrliche Auswirkungen	79
7.3	Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur	80
7.4	Auswirkungen auf die Umwelt	80
8.	Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes	80

9.	Finanzielle Auswirkungen	80
9.1	Ausgaben (Kosten und Finanzierung)	80
9.2	Einnahmen (Bodenwertsteigerungen und Grundstücksverkäufe)	80
10.	Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten	81
10.1	Verfahrensübersicht	81
10.2	Rechtsgrundlagen	84
10.3	Fachgutachten	84

Vorliegende Fachgutachten

- PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling-Süd/ Infrastruktur Bahnhofpunkt, Bestand Biotop- und Nutzungstypen, Stand: 07.12.2021
- Ingenieurbüro Dr. Lehnert+Wittorf: Geotechnischer Bericht, Bahnhofpunkt Lübeck - Moisling; Strecke Lübeck - Hamburg, Baugrunderkundung, Chemische Analytik und Ausbau- und Gründungsempfehlung, Stand: 08.07.2022
- BBS Umwelt GmbH: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 „Bahnhofpunkt“, Stand: 09.11.2022
- INROS LACKNER SE: Wasserwirtschaftlicher Begleitplan, B-Plangebiet: 21.08.00 Moisling Süd Bahnhofpunkt, Entwässerungskonzept, Stand: 16.02.2023

1. Einleitung

1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplanes liegt im Stadtteil Moisling, Stadtbezirk Alt-Moisling/ Genin und umfasst die künftigen Flächen der dem Bahnhofpunkt Moisling östlich des Oberbüssauer Weges zugeordneten Infrastruktureinrichtungen südlich der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck.

Begrenzt wird das ca. 2,83 ha große Plangebiet:

- im Westen durch den Oberbüssauer Weg,
- im Norden durch die Gleisanlagen der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck sowie
- im Süden durch bestehende Gehölzstrukturen.

Östlich verläuft die Abgrenzung des Plangebietes als gedachte Linie in Verlängerung des in nord-südliche Richtung verlaufenden Gehölzstreifens in Abgrenzung der landwirtschaftlichen Fläche zum südlich angrenzenden Naturraum.

Die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist der Anlage zu entnehmen.

1.2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes sowie der Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Infrastruktur für den Bahnhofpunkt - wie beispielsweise eines „Park+Ride“ Parkplatzes - und der fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck auf der Südseite des künftigen Bahnhofpunktes.

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden südlichen Ortsteile der Hansestadt sollen durch die Errichtung des Bahnhofpunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg angeschlossen werden. Mit der Einrichtung des Bahnhofpunktes ergeben sich große Potenziale und positive Entwicklungschancen - nicht nur für den nördlich gelegenen Stadtteil Moisling. Der eigentliche Haltepunkt entsteht im Bereich der Gleisanlagen östlich der Brücke Oberbüssauer Weg. Geplant sind hier zwei 300 Meter lange Bahnsteige nördlich und südlich der Gleistrasse, die über Fußwege und die Bahnbrücke des Oberbüssauer Weges angeschlossen werden und barrierefrei erreicht werden sollen. Die Nah.SH erstellt den Haltepunkt inklusive der Bahnsteige. Die Gestaltung des Haltepunkt-Umfelds obliegt der Hansestadt Lübeck.

Die zukünftige Gestaltung und Ausstattung des Bahnhofhaltpunktes orientieren sich maßgeblich an der geschätzten, zukünftigen Aufteilung des Verkehrsaufkommens. Aktuell wird geplant, dass im Rahmen einer beabsichtigten Verkehrswende der Schwerpunkt auf umweltfreundlichen Verkehrsmitteln liegen soll. Dies bedeutet, dass zur Erschließung des Bahnhofpunktes dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV, hier Bus), dem Fahrrad und dem Fußgängerverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden soll, so dass in erster Linie für die Bewohner:innen Moislings und den Stadtteil ein Stadtteilbahnhof geplant wird. Somit liegt der Fokus der Umfeldentwicklung zuerst auf einer guten ÖPNV- und Radweganbindung und nicht so sehr auf der Bereitstellung von Parkplätzen auf einem großen Park+Ride-Platz. Der Haltepunkt soll durch die entsprechende Ausstattung besonders attraktiv für umweltfreundliche Verkehrsarten gestaltet werden.

Dazu soll der Umstieg zwischen Bus und Bahn zentral auf Höhe der jeweiligen Zugänge zum Bahnhofpunkt erfolgen. In unmittelbarer Bahnsteignähe ist auf der Südseite parallel zum Bahnsteig eine Vorfahrt mit Pkw-Parkplätzen zum Bringen und Abholen (eine sogenannte „Kiss+Ride“ Zone) geplant.

Der Haltepunkt auf der Nordseite, der zugleich den südlichen Abschluss der „Neuen Mitte Moisling“ bildet, wird durch das geplante, parallel zum Bahnsteig der Bahnlinie Lübeck-Hamburg stehende Gebäude markiert. In diesem sollen eine Fahrradabstellanlage, Lade- und Reparaturmöglichkeiten, ggf. Schließfächer, sowie ein Informations- und Wartebereich eingerichtet werden, um den Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern nutzerfreundlich zu gestalten.

Parallel zu den Planungen zum Bahnhofsteilpunkt erfolgt die Überplanung der nördlich angrenzenden Bereiche zur „Neuen Mitte Moisling“. Mit der Errichtung des Haltepunktes strebt die Hansestadt Lübeck die städtebauliche und funktionale Neuordnung des Stadtteil-Zentrums Moisling am Oberbüssauer Weg an. Bauliche Veränderungsabsichten der Eigentümer sowie die Errichtung des Bahnhofsteilpunktes Moisling bieten gute Voraussetzungen zur Neugestaltung und Aufwertung der „Neuen Mitte Moisling“. Entstehen soll ein nutzungsaktives Stadtteil-Zentrum, das rund um den „Moislinger Markt“ als identitätsstiftendem Mittelpunkt, einen attraktiven Anziehungspunkt bildet.

In der „Neuen Mitte Moisling“ sollen zur Stärkung als zentraler Versorgungsbereich rund um den geplanten „Moislinger Markt“ Einzelhandel zur Nahversorgung, soziale Infrastruktur, private und öffentliche Dienstleistungen auf engem Raum angeboten werden. Darüber hinaus sollen durch den Ersatz und die Sanierung des Wohnungsbestandes neue bzw. alternative Wohngebäude entstehen. Dabei ist die Schaffung nutzerfreundlicher und attraktiver (neuer) Wegeverbindungen und Aufenthaltsflächen für eine gute Anbindung der „Neuen Mitte Moisling“ an den Bahnhofsteilpunkt und die angrenzenden Quartiere von wesentlicher Bedeutung.

Die Erarbeitung des Bebauungsplanes 21.01.00 - Oberbüssauer Weg/ Neue Mitte Moisling zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Neuen Mitte soll weitgehend parallel mit den hier in Aufstellung befindlichen Bauleitplänen erfolgen.

1.3 Planungsrechtliches Verfahren

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck stellt die Flächen innerhalb des geplanten Geltungsbereiches weitgehend als Flächen für die Landwirtschaft dar.

Das unbebaute Plangebiet des Bebauungsplanes liegt südlich der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck, außerhalb der Geltungsbereiche rechtskräftiger Bebauungspläne, im Außenbereich gemäß § 35 BauGB, der keine Grundlage für eine Zulassung der geplanten notwendigen Infrastruktur-Einrichtungen im Süden der Bahn bietet. Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der Infrastruktur sind deshalb die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes.

Der Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhofsteilpunkt wird nach dem Regelverfahren des § 2 BauGB aufgestellt. Dieses Verfahren beinhaltet gemäß § 2 Abs. 4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1 a BauGB die Durchführung einer Umweltprüfung, in der die voraussichtlichen Umweltauswirkungen ermittelt und bewertet werden. Die Darlegung der Belange erfolgt im Umweltbericht, der Bestandteil der Begründung des Bebauungsplanes wird.

2. Ausgangssituation

2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

Bebauungs- und Nutzungsstruktur innerhalb des Plangebietes

Die Flächen innerhalb des Plangebietes werden derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt.

Der Oberbüssauer Weg steigt nach Norden zur Brücke über die Gleisanlagen der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck an und führt von hier weiter in die geplante „Neue Mitte Moisling“. Die Straße wird durch raumprägende Gehölzbestände auf den Böschungen gesäumt.

Bebauungs- und Nutzungsstruktur außerhalb des Plangebietes

Südlich des Plangebietes befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Talraum und Umfeld von Grienu und Quadebek“.

Westlich des Oberbüssauer Weges befindet sich der Hundeübungsplatz des Boxer-Klub e.V. München, Gruppe Lübeck.

Nördlich der Bahnstrecke schließt die Bebauung des Stadtteils Moisling an. Der Stadtteil präsentiert sich als eine großräumig geplante Stadterweiterung aus den 60-/ 70er-Jahren in Ergänzung der alten Ortslage Moisling. Prägend und typisch für diese Zeit sind die viergeschossige Zeilenbebauung mit den ergänzenden Wohnhochhäusern.

Die Hansestadt Lübeck plant im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Soziale Stadt“ die städtebauliche und funktionale Neuordnung des Gebiets entlang des Oberbüssauer Weges. Bauliche Veränderungsabsichten der Eigentümer sowie die Einrichtung des Bahnhofpunktes Moisling bieten die Chance zur Schaffung der „Neuen Mitte Moisling“ und damit verbunden die Aufwertung der angrenzenden Stadträume. Als identitätsstiftender Mittelpunkt soll ein attraktives Stadtteilzentrum entstehen.

Grundlegendes Ziel ist die Stärkung als zentraler Nahversorgungsbereich mit ergänzender sozialer Infrastruktur sowie privaten und öffentlichen Dienstleistungseinrichtungen. Ziel ist es auch, dass zeitgemäße und nachfragegerechte Angebote für Jung und Alt durch den Bau neuer Wohn- und Gewerbegebäude bzw. durch die Sanierung des Bestandes geschaffen werden. Die Aufwertung der Freiräume durch die Realisierung von attraktiven Aufenthaltsbereichen und Wegeverbindungen ist dafür von besonderer Bedeutung.

Die Hansestadt Lübeck beteiligt sich seit 2012 mit der Gesamtmaßnahme „Soziale Stadt“ Moisling an diesem Städtebauförderprogramm; dabei ist die Planung zur „Neuen Mitte Moisling“ ein wesentlicher Baustein. In den nächsten Jahren sind weitere Investitionen in das integrierte Maßnahmenprogramm geplant, um den Stadtteil aufzuwerten und sozial zu stabilisieren. Die Neuordnung des Stadtteil-Zentrums übernimmt dabei eine entscheidende Schlüsselrolle in dem angestrebten Stadtteil-Entwicklungsprozess.

Die geplante Entwicklung der „Neuen Mitte Moisling“ steht in direktem Zusammenhang mit der Einrichtung des Bahnhofpunktes und soll weitgehend parallel zu dessen Planung erfolgen.

Verkehrliche Erschließung

Die äußere Erschließung des Plangebietes erfolgt über den Oberbüssauer Weg bzw. die Niendorfer Straße. Die Niendorfer Straße ist Kreisstraße und Ortsdurchfahrt und damit als Hauptverkehrsstraße klassifiziert. Als Gemeindestraße bindet der Oberbüssauer Weg die Siedlungsbereiche im Stadtteil und mit der Brücke über die Bahntrasse das Plangebiet im Süden an. Das Verkehrsaufkommen im Bereich Oberbüssauer Weg/ Niendorfer Straße liegt zzt. bei ca. 3.800 Kfz pro Tag.

ÖPNV-Anbindung

In Moisling verkehren vier Buslinien des Stadtverkehrs Lübeck (Linien 5, 7, 11 und 12), die den Stadtteil erschließen und ihn mit der Innen-/ Altstadt und den benachbarten Stadtteilen und Ortslagen verbinden. Südlich der Bahnstrecke befinden sich derzeit keine Bushaltestellen. Im Zuge der Entwicklung des Bahnhofes und der „Neuen Mitte Moisling“ erfolgt eine Neuordnung der Haltestellen im nördlichen Bereich und die Schaffung einer neuen Haltestelle im Bereich südlich der

Bahn. Die derzeit bestehenden Haltestellen befinden sich im Kreuzungsbereich des Oberbüssauer Weges, des Moislinger Mühlenweges und des Sterntalerweges, also rund um den Moislinger Markt und in ca. 300 m Entfernung zum Bahnhofpunkt. Diese Haltestellen bilden einen wichtigen Knotenpunkt aller o.g. Buslinien (Start-/Endhaltestelle) und stellen mit ca. 1.200 Fahrgästen eine sog. Schwerpunkt-Haltestelle in der Hansestadt dar. Mit der Linie 5 hat man die Möglichkeit im 10-Minuten-Takt die Innenstadt zu erreichen. Die anderen Linien (7, 11, 12) fahren zu den Hauptverkehrszeiten im 15/ 30-Minuten-Takt in Richtung Stadt. Zudem besteht eine Anbindung nach Niendorf im 30-Minuten-Takt bzw. 60-Minuten-Takt nach Moorgarten/ Klein Wesenberg.

Fuß- und Radverkehr

Entlang der Straßen Oberbüssauer Weg, Moislinger Mühlenweg, Sterntalerweg und Niendorfer Straße befinden sich zzt. noch auf beiden Straßenseiten Geh- und Radwege, die getrennt angelegt sind.

Innerhalb des Plangebietes besteht ein landwirtschaftlicher Weg, welcher zudem eine Fuß- und Radwegeverbindung an den Elbe-Lübeck-Kanal darstellt.

Ruhender Verkehr

Das Plangebiet wird landwirtschaftlich genutzt, somit bestehen hier keine Park- bzw. Stellplätze.

Künftiger Bahnhofpunkt

Nach Planungen des schleswig-holsteinischen Verkehrsministeriums, der DB AG und der Landesverkehrsgesellschaft Nah.SH soll der Bahnhofpunkt Moisling Ende 2023 in Betrieb genommen werden. Durch die Anbindung an die Bahnstrecke Hamburg-Lübeck / Lübeck-Hamburg eröffnen sich für den Stadtteil - und für das geplante Stadtteilzentrum - neue Entwicklungsperspektiven. Mit der Bahn werden von Moisling der Hauptbahnhof Lübeck in ca. 6 Minuten und der Hauptbahnhof Hamburg in ca. 39 Minuten erreichbar sein. Die DB AG hat Anfang des Jahres 2019 die Fachplanungen eingeleitet; die Durchführung des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens erfolgte 2020. Der Bahnhofpunkt soll parallel jeweils entlang der bestehenden Gleise - östlich der Brücke Oberbüssauer Weg - eingerichtet werden. Die Bahnsteige werden nördlich für die Strecke Lübeck-Hamburg und südlich der Bahngleise für die Strecke Hamburg-Lübeck entstehen. Der südliche Bahnsteig bildet den nördlichen Abschluss des Plangebietes.

2.2 Natur und Umwelt

2.2.1 Topografie

Das Plangebiet ist bei Geländehöhen zwischen 11,0 und 13,0 m ü. NHN weitestgehend eben. Aufgrund der Höhenlage liegt das Plangebiet nicht in einem potenziellen Überschwemmungsgebiet oder in überschwemmungsgefährdeten Gebieten der Trave, so dass Belange des Hochwasserschutzes bei der Aufstellung des Bebauungsplanes nicht zu berücksichtigen sind.

2.2.2 Vegetationsbestand

Zur Bestandsaufnahme der Biotop- und Nutzungstypen erfolgte im Oktober 2021 eine Biotoptypenkartierung auf der Grundlage der aktuellen Kartieranleitung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (Kartieranleitung und Biotoptypenschlüssel für die Biotopkartierung Schleswig-Holstein - Kartieranleitung, Biotoptypenschlüssel und Standardliste Biotoptypen; Stand: April 2021) durchgeführt. Die Ergebnisse sind in

der Anlage „Biotop- und Nutzungstypenkartierung“¹ dargestellt und im Umweltbericht ausführlich beschrieben.

Gehölzbestände

An Gehölzbeständen sind im Untersuchungsgebiet überwiegend Knicks und Gehölze entlang der Straße vorhanden. Dabei finden sich sowohl typische Knicks und Knickabschnitte sowie ein durchgewachsener Knick. Der typische Knick südlich der Bahntrasse besteht überwiegend aus Weißdorn, Liguster, Hasel, Schlehe und Berg-Ahorn. Zusätzlich werden Bereiche des Knicks durch Hopfen und Brombeeren überlagert, sodass sich ein flächiger und sehr dichter Gehölzbestand gebildet hat. Dahingegen ist der Gehölzbestand des durchgewachsenen Knicks südlich des Plangebietes eher lückig und zweireihig auf einem degradierten Wall ausgebildet. Die Gehölze bestehen vor allem aus Stiel-Eichen, Feld-Ahorn und Hainbuchen. Richtung Osten geht der durchgewachsene Knick in einen typischen Knick über. Hier mischen sich zusätzlich Hasel, Schlehen und Berg-Ahorn mit in den Gehölzbestand.

Der typische Knick verläuft zunächst Richtung Osten und biegt dann Richtung Süden ab. Östlich des Abschnittes, der Richtung Süden führt, ist ein sonstiges Gebüsch aus Schlehen und Brombeeren vorgelagert. Weiterhin befinden sich sonstige Gebüsche im Zubewegungsbereich des Ackers, angrenzend an den randlich verlaufenden Weg, in dem zusätzlich zu den genannten Arten auch Hasel vorkommt.

Südlich des durchgewachsenen Knicks ist ein Feldgehölz aus Erlen vorhanden. Es handelt sich um Schwarz-Erlen, die in Reihen angelegt wurden.

Innerhalb der Sukzessionsfläche südlich des Plangebietes befindet sich im östlichen Randbereich ein angelegter Sumpfwald mit Erlen, an dessen Rändern sich auch Weiden als Pioniergehölze ausbreiten.

Landwirtschaftlich genutzte Flächen

Den größten Flächenanteil im Plangebiet nimmt der intensiv genutzte Acker ein. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme war der Acker umgebrochen und nicht mit einer Feldfrucht bestellt. Die Ackerfläche im südöstlichen Umfeld des Plangebietes war zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme stillgelegt und mit einer Graseinsaat zwischengepflanzt.

Ruderales Gras- und Staudenfluren

Ruderales Gras und Staudenfluren sind im Plangebiet vor allem in den ungenutzten Randbereichen sowohl entlang des Ackers als auch entlang von Wegen und innerhalb der Sukzessionsflächen im südlichen und nordwestlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes vorhanden.

Simsenriede und sonstige Staudensümpfe

Südlich des Plangebietes befindet sich eine Sukzessionsfläche als Kompensationsfläche, welche feucht ausgeprägt ist. Innerhalb der Sukzessionsfläche befindet sich ein Gewässer, dessen nördliche Randbereiche sumpfig ausgebildet sind.

¹ PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling-Süd/Infrastruktur Bahnhofpunkt, Bestand Biotop- und Nutzungstypen, Stand: 07.12.2021

Biotope der Siedlungs- und Verkehrsflächen

Innerhalb des Plangebietes liegt ein Teilbereich des Oberbüssauer Weges, welcher einschließlich der beidseitig verlaufenden Fuß- und Radwege als vollversiegelte Verkehrsfläche erfasst wird. An den Straßenrändern sind teilweise gepflegte rasige Bereiche als Straßenbegleitgrün ohne Gehölze vorhanden. In den Böschungsbereichen beidseitig des Oberbüssauer Weges haben sich Straßenbegleitgrün mit Gehölzen ausgebildet. Die Straßensäume aus Bäumen bestehen sowohl aus Nadelgehölzen als auch einer Vielzahl an Laubgehölzen. Aufgrund der Vielzahl heimischer Arten und des Neigungswinkels der Straßenböschung wird das Straßenbegleitgrün überwiegend von einem gesetzlich geschützten artenreichen Steilhang überlagert. Steilhänge gelten als gesetzlich geschützt sofern ein artenreicher Biotoptyp, eine Neigung von mindestens 20°, eine Länge von mindestens 25 m und eine Höhe von mindestens 2 m vorliegen.

Westlich der Straße liegt ein Hundeübungsplatz, welcher durch einen arten- und strukturarmen Zierrasen geprägt ist. Zum Hundeübungsplatz gehören noch ein kleines Klub-Häuschen des Vereins, einzelne Beete und Ziersträucher, Einzelbäume sowie die auf der Rasenfläche aufgestellten Hindernisse für Hunde. Die Rasenfläche wird intensiv genutzt und gepflegt, somit ist die Artenvielfalt reduziert.

Die Zuwegung zur Ackerfläche sowie der Rundweg im nördlichen Bereich des Ackers sind als unversiegelte Wege erfasst. Die Zuwegung zum Hundeübungsplatz ist wiederum teilversiegelt.

2.2.3 Natur- und Artenschutz

Mit Ausnahme der Steilhänge entlang des Oberbüssauer Weges befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope innerhalb des Plangebietes. Im Umfeld des Plangebietes, außerhalb des Plangebiets, befinden sich weiterhin gesetzlich geschützte Knicks, Feuchtbiootope (Sumpfwald mit Erlen und Binsen- und Simsenried). Diese sind Bestandteil des südlich an das Plangebiet angrenzenden Landschaftsschutzgebiets (LSG) „Talraum und Umfeld von Grienu und Quadebek“. Landschaftstypische Knickstrukturen begrenzen in großen Bereichen das LSG sowie die landwirtschaftlichen Flächen.

Es kommen keine Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie im Plangebiet vor. Aufgrund der speziellen Standortansprüche der Arten: Kriechender Scheiberich (*Apium repens*) (Feuchtwiesen, Ufer), Froschzunge (*Luronium natans*) (Gewässerpflanze), Schierlings-Wasserfenchel (*Oenanthe conioides*) (Süßwasserwatten), Firnisglänzendes Sichelmoos (*Hamatocaulis vernicosus*) (Moore, Nasswiesen, Gewässerufer) ist ein Vorkommen im Plangebiet ausgeschlossen.

Zur Betrachtung der artenschutzrechtlichen Belange wurden einer Faunistischen Potenzialanalyse mit Artenschutzrechtlichem Fachbeitrag² erarbeitet. Die Faunistische Potenzialanalyse ist ein Verfahren zur Einschätzung der möglichen aktuellen faunistischen Besiedlung von Lebensräumen unter Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten, der Umgebung und der vorhandenen Beeinträchtigungen. Hierzu erfolgte eine Begehung des Wirkraumes im April 2022. Ergänzend wurden die bereits vorhandenen Informationen aus der Planung der DB Station & Service AG zur Planung des Projektes „Neubau Haltepunkt Lübeck-Moisling“ als Datenquelle herangezogen.

Für die Artenschutzprüfung wurden nicht alle Tiergruppen betrachtet, sondern insbesondere die in diesem Fall artenschutzrechtlich bedeutsamen europäischen Vogelarten und Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie.

² BBS Umwelt GmbH: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 „Bahnhofsteilpunkt“, Stand: 09.11.2022

Brutvögel

Die Kartierung für den Bahnhofpunkt aus dem Jahr 2020 ergab 29 Vogelarten, 19 mögliche oder wahrscheinliche Arten. Darüber hinaus werden hier weitere Arten als Potenzial definiert.

Die Brutvogelfauna des Untersuchungsgebietes besteht im Wesentlichen aus kommunen Arten der Siedlungsbiotope. Die von dem Bau des Bahnhofpunktes betroffenen Baumhecken beiderseits der Bahnlinie weisen aufgrund der Verkehrssicherungspflicht an Schienenwegen v.a. Gebüsch und einzelne Bäume mit schwachem Baumholz auf. Dementsprechend brüten hier vereinzelt Gebüschbrüter wie Mönchsgrasmücke, Amsel, Heckenbraunelle, Zaunkönig (unmittelbar westlich der Brücke außerhalb des Untersuchungsgebietes) und Zilpzalp.

Kleinere Höhlenbrüter wie Blaumeise und Kohlmeise suchen die Hecken zur Nahrungssuche auf, ihre Brutstandorte sind jedoch die stärkeren Gehölze in der Siedlung. Weitere regelmäßige Nahrungsgäste sind Elster, Ringeltaube und Rabenkrähe, die ihren Brutstandort außerhalb des Untersuchungsgebietes haben.

Die Baumhecken der südostexponierten Straßenböschung weisen aufgrund des höheren Strukturereichtums der stärkeren Gehölze neben den o.g. Gebüschbrütern auch Höhlenbrüter wie Blaumeise, Kohlmeise und Star (Brutverdacht) auf. Des Weiteren brütet dort der Buchfink. Ein ähnliches Arteninventar weisen die Baumreihen und die Starkbäume am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes auf.

An der Bahnbrücke wurde die Straßentaube mit Balzlauten beobachtet, eine Brut konnte jedoch nicht bestätigt werden.

Der Siedlungsraum wird von verschiedenen gebäudebrütenden Vogelarten frequentiert, die an den Gebäuden brüten und im Untersuchungsgebietes bei der Nahrungssuche beobachtet wurden. Hierzu zählen Haussperling, Hausrotschwanz und die Mehlschwalbe.

Der Teich (nordöstlich der Bahnstrecke) ist Brutlebensraum von Wasservögeln. Mehrere Graugans-Familien haben sich etabliert, die in der Verlandungsvegetation deutlich sichtbaren Fraßdruck ausüben und am Ufer offenbar von Anwohnern gefüttert werden. Des Weiteren brütet das Bläßhuhn. Die Stockente wurde als Nahrungsgast beobachtet. Im Teich im Süden sind diese Arten, weitere Entenarten, wie die Reiherente, und in den Röhrichten ist mit Röhrichtbrütern zu rechnen.

Die Wiese (Einsaatgrasland 2020, Getreideacker in 2022) wird von Nahrungsgästen wie Weißstorch, Graureiher und Turmfalke aufgesucht.

Es gibt faunistische Funktionsbeziehungen zwischen dem Untersuchungsgebiet und insbesondere der Wiese und den Gehölzen südlich des Untersuchungsgebietes. Von dort wurde auch der Kuckuck vernommen. Elster, Rabenkrähe und Ringeltaube fliegen regelmäßig zwischen den Gehölzen und dem Untersuchungsgebiet.

Im Bereich der westlich liegenden Hundefläche sowie Sukzessionsfläche sind Arten der Siedlungsbiotope, der Staudenfluren und jungen Gehölze zu erwarten. Die Weißdornbüsche lassen z.B. die Dorngrasmücke erwarten.

Von Seiten der unteren Naturschutzbehörde wurde ergänzt, dass auf dem Grünland östlich des Geltungsbereichs 1995 ein Wachtelkönig gehört und in den Gehölzbereichen 2005 zwei Nachtigall-Reviere festgestellt wurden.

Rastvögel

Eine besondere Bedeutung des Untersuchungsraums für Rastvögel ist nicht gegeben

Nahrungsgäste wie Greifvögel oder Schwalben

Der Untersuchungsraum weist keinerlei Horste von Greifvögeln auf, ist jedoch aufgrund seiner Größe und Offenheit ein potenzielles Nahrungshabitat für Greifvögel wie den Mäusebussard und Turmfalken. Schwalben sind Nahrungsgäste.

Fledermäuse

Der Untersuchungsraum ist in seiner Habitatausstattung für Fledermäuse durch Gebäude, aber auch parkartige Landschaft mit Gehölzen und Gewässern (Teich) geprägt. Von besonderer Bedeutung ist die Nähe zur Trave und das FFH-Gebiet „Travetal“ in ca. 500m Entfernung. Dieser Flusslauf mit seinen begleitenden Gehölzbeständen steht über die Bahnlinie mit begleitenden Heckenstrukturen in direktem Biotopverbund.

Als Arten sind im anthropogen überprägten Untersuchungsraum v.a. typische Kulturfolger wie die Zwergfledermaus zu erwarten, die ihre Quartiere bevorzugt in Spalträumen von Gebäuden anlegt. Daneben können Waldarten vorkommen, die auch offene und parkartige Landschaften besiedeln. Zu diesen zählen Rauhaufledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler und evtl. die Fransenfledermaus. Die Nähe zu Gewässern bzw. der Teich im Untersuchungsgebiet prädestiniert die Wasserfledermaus. Im Zuge der Erfassungen konnte jedoch ein Fledermausquartier (evtl. Zwischenquartier) im Gebiet eruiert werden. Es handelt sich um eine mehrstämmige Baumweide am Teich (*nördlich der Bahn*), die über längere Zeit von Fledermäusen angefliegen wurde. Hier besteht Verdacht auf ein Fledermausquartier.

Die Knicks und Gehölzränder können für Fledermäuse wichtige Leitlinien darstellen. Hier mögliche Arten mit ausgeprägter Flugroutennutzung sind Breit-, Fransen-, Mücken- und Zwergfledermaus.

Fledermausquartiere sind im Geltungsbereich an nur wenigen Bäumen am Oberbüssauer Weg als Tagesquartiere anzunehmen. Potenziell sind sie in einer alten Weide am Böschungsfuß oder an älteren Ahorn Spalten und Höhlen geeignet.

Offenflächen und halboffene Flächen wie die Ackerfläche, Sukzessionsfläche und Grünland sind als Jagdgebiete einzustufen. Eine essenzielle Bedeutung der Offenflächen als Jagdgebiet ist jedoch nicht anzunehmen. Besondere insektenreiche Flächen kommen ansatzweise mit der Sukzessionsfläche vor.

Haselmaus

Der Untersuchungsraum befindet sich im Verbreitungsgebiet der Haselmaus. Die Knicks und sonstige Gehölze stellen den möglichen Lebensraum der Art dar. Im Rahmen der Erfassungen von Mai bis November 2021 wurden keine Hinweise auf ein Vorkommen der Haselmaus festgestellt. Im Zuge der Kontrollen wurden in einigen Tubes der Kartierflächen Nistmaterial oder Kot von Mäusen (vermutlich Gattung Apodemus) sowie Vorräte von Eicheln und Bucheckern oder entsprechende Fraßreste festgestellt.

Weitere Säugetiere nach Anhang IV FFH-RL sind aufgrund der Habitatausstattung nicht zu erwarten.

Zauneidechse

Das Vorkommen der Zauneidechse z.B. an Böschungen ist aufgrund des dichten Bewuchses bzw. der Schotterung an der Bahn auszuschließen. Es ist aus den genannten Gründen (Nutzung, Struktur, Umgebung, Begehungen) ein Vorkommen im Geltungsbereich nicht anzunehmen. Nachweise der Art aus dem Artkataster des Landes liegen aus diesem Bereich ebenfalls nicht vor.

Weitere streng geschützte Reptilienarten sind nicht zu erwarten. Relativ häufige und besonders geschützte Arten wie Ringelnatter, Blindschleiche und Waldeidechse sind jedoch, besonders in Gehölzen und im Süden, nicht auszuschließen.

Amphibien

Durch die Kartierung im Rahmen der Planung zum Bahnhofpunkt wurden Kammmolch, Teichfrosch, Grasfrosch und Teichmolch nachgewiesen. Zudem könnten folgende Arten im Untersuchungsgebiet vorkommen, die nicht erfasst wurden: Moorfrosch (*Rana arvalis*, Anh. IV der FFH-Richtlinie) potenziell v.a. in dem südlichen Gewässer und Erdkröte (*Bufo bufo*) in beiden Gewässern. Des Weiteren könnte der im nördlichen Teich nachgewiesene Grasfrosch auch in dem südlichen Gewässer vorkommen, welches z.T. sehr unzugänglich und daher schwer erfassbar ist.

Als Landlebensräume für Amphibien eignen sich alle Gehölzbestände im näheren Umfeld der Gewässer, also der Gehölzgürtel unmittelbar am Teich (nordöstlich der Bahn), aber auch die von dem Vorhaben direkt betroffene Baumhecke nördlich und südlich der Bahnlinie. Das südliche Gewässer ist von einem Erlen-Sumpfwald umgeben.

Daher sind Amphibienwanderungen aus nördlicher und südlicher Richtung in den Eingriffsraum nicht auszuschließen.

Weitere in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Reptilien oder Amphibien

Diese Tierarten sind im Untersuchungsraum aufgrund der für diese Arten nicht geeigneten Strukturen oder Lage außerhalb des Verbreitungsgebiets nicht zu erwarten

Sonstige Arten

Weitere Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind nicht zu erwarten. Feuchtlebensräume oder Gewässer für z.B. Libellen und Mollusken sind südlich angrenzend vorhanden. Da hier keine Flächeninanspruchnahme erfolgt und Störungen für Libellen oder Mollusken nicht relevant sind, werden diese nicht weiter betrachtet. Auch altes Totholz mit Eignung für Eremit oder Heldbock ist nicht vorhanden. Ebenfalls befinden sich keine geeigneten Flächen mit Nahrungsflächen des Nachtkerzenschwärmers im Vorhabensraum.

2.2.4 Wald

Innerhalb des Plangebietes befinden sich Waldflächen. Als Wald im Sinne des Gesetzes gilt jede mit Waldgehölzen bestockte Grundfläche. Waldgehölze im Sinne des Gesetzes sind alle Waldbaum- und Waldstraucharten ohne Rücksicht auf Alter, Zustand, Verteilung und/oder Art Ihrer Entstehung (§2 Abs. 1 i.V.m. §2 Abs. 3 Satz 1 und Satz 2 LWaldG). Gemäß §24 Abs. 2 LWaldG ist ein Waldabstand von 30 m in den Bebauungsplan oder die Satzung nachrichtlich, gemäß §24 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 des BauGB aufzunehmen. Der Waldabstand ist in der Planzeichnung zu berücksichtigen und als nachrichtliche Übernahme zu erfassen. Die Waldfläche hat gleichzeitig die Funktion als naturschutzfachliche Ausgleichsfläche.

2.2.5 Landschaftsbild und Erholung

Das Plangebiet sowie die umliegenden Flächen südlich der Bahnstrecke sind als offener Landschaftsraum mit landwirtschaftlicher Nutzung und gliedernden Knickstrukturen wahrnehmbar. Gleichwohl weist das Plangebiet derzeit keine eigenständige Erholungseignung auf. Entlang der westlichen und nördlichen Plangebietsgrenze verläuft ein landwirtschaftlicher Weg, welcher zugleich die Fuß- und Radwegeverbindung zum ca. 1 km östlich entfernt liegenden Elbe-Lübeck-Kanal ist.

2.2.6 Altlasten

Es liegen keine Kenntnisse über Bodenkontaminationen innerhalb des Plangebietes vor.

2.2.7 Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes

Der geplante Park+Ride-Platz grenzt nicht an eine schützenswerte Nutzung. Die nächstgelegene schützenswerte Nutzung befindet sich nördlich der Bahntrasse und wird durch die bestehenden Lärmschutzwände abgeschirmt. Negative Auswirkungen durch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen sind demnach nicht zu erwarten.

Die Auswirkungen der Verkehrssteigerungen durch die geplante Anlage verteilen sich hierbei im vorhandenen Straßennetz. Die durch weiträumige Änderungen des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme bedingten Lärmbelastigungen sind hierbei nicht zu betrachten. Gemäß Rechtsprechung ist kein Straßenanlieger dagegen geschützt, dass bedingt durch die Änderung von Verkehrsplanungen der Verkehr in seiner Straße zunimmt.

2.3 Eigentumsverhältnisse

Die Flächen des Plangebietes befinden sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Bodenordnende Maßnahmen sind daher nicht zu erwarten.

2.4 Bisheriges Planungsrecht

Das unbebaute Plangebiet befindet sich außerhalb der Geltungsbereiche rechtskräftiger Bebauungspläne und ist als Außenbereichsfläche gemäß § 35 BauGB einzuordnen. Zur Umsetzung der geplanten Entwicklung ist die Erarbeitung der planungsrechtlichen Voraussetzungen in Form der Änderung des Flächennutzungsplanes und der Aufstellung des Bebauungsplanes erforderlich.

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung

Das Plangebiet liegt innerhalb des im Regionalplan für den Planungsraum II (Stand 2004) sowie im Entwicklungskonzept für die Region Lübeck (Stand 2003) festgelegten baulich zusammenhängendem Siedlungsgebiet des Oberzentrums Lübeck.

3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der Flächennutzungsplan für die Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung stellt das Plangebiet weitgehend als Flächen für Landwirtschaft dar.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes.

3.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)

Das im März 2010 von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossene integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) benennt im Rahmen der Beschreibung des Stadtteilprofils für Moisling u.a. das Querschnittsthema der Wohnortentwicklung mit den Aufgabenfeldern Modernisierung, Abriss, Neubau, Bestands- und Wohnumfeldentwicklung, Sozialkulturelle Integration, Entwicklung von „Mitten“, Versorgung, Schulen/ Kita, Erholung usw.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau der notwendigen Infrastruktur des geplanten Bahnhofpunktes Moisling geschaffen werden. Eine wohnbauliche oder gewerbliche Entwicklung ist nicht geplant. Auswirkungen auf das ISEK 2021 sind daher nicht abzuleiten.

3.4 Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030

In dem im März 2015 von der Bürgerschaft beschlossenen Konzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung Lübeck 2030“ sind die Flächen südlich der Bahntrasse als Suchraum für Gewerbe und Freiraumentwicklung dargestellt.

Gemäß der Konzeptbetrachtung ist die Fläche zur Stärkung des Stadtteils Moisling und als Siedlungsarrondierung für eine gewerbliche Entwicklung theoretisch gut geeignet. Voraussetzung wäre jedoch eine gute Anbindung an die Autobahn - A20. Der Anschluss an die Auffahrt Genin-Süd ist allerdings nur aufwendig und kostenintensiv zu erstellen, aber grundsätzlich möglich. Deshalb erscheint südlich des Bahnhofpunktes eher eine kleinteilige bauliche Entwicklung, sofern die Ver- und Entsorgung sichergestellt werden kann, umsetzbar. Der Empfehlung des Konzeptes folgend, soll die Fläche als potenzielle Gewerbefläche vorgehalten und von anderen konkurrierenden Nutzungen freigehalten werden.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Infrastruktur südlich des geplanten Bahnhofpunktes Moisling schaffen. Eine Entwicklung zu Gunsten von Wohnen bzw. Gewerbe ist nicht geplant. Auswirkungen auf das Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030 sind daher nicht zu erwarten.

3.5 Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2020

Gemäß dem aktuellen Wohnungsmarktbericht 2020 (Stand: November 2020), der das Wohnungsmarktkonzept 2013 unter Berücksichtigung der letzten Bevölkerungs- und Haushaltsprognose aus Oktober 2020 fortschreibt, wird Lübeck in den nächsten Jahren bis 2025 voraussichtlich einen über die Bestandserneuerung hinausgehenden zusätzlichen Bedarf von 5.300 Wohneinheiten bis 2040 haben.

Der Wohnungsmarktbericht fokussiert die Entwicklung innerstädtischer, integrierter Standorte. Hierbei spielt auch die Sicherung der bestehenden und geplanten (Sozialen-) Infrastruktur eine wichtige Rolle.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Infrastruktur südlich des geplanten Bahnhofpunktes Moisling. Es werden weder Wohnungsbau noch Gewerbe geplant, so dass sich keine Auswirkungen auf das Wohnungsmarktkonzept ergeben.

3.6 Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck

Das 2011 von der Bürgerschaft beschlossene Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept (kurz: Zentrenkonzept) definiert die Flächen nördlich der Bahnstrecke als Nahversorgungszentrum Moisling - Moisling-West (demnächst: Neue Mitte Moisling/ Moislinger Markt).

Das eigentliche Stadtteilzentrum Moisling - Moisling-Ost / August-Bebel-Straße befindet sich in ca. 700 m Entfernung zum Plangebiet und ist mit dem Fahrrad gut, aber auch fußläufig noch erreichbar.

Die Altstadt als Hauptzentrum der Hansestadt Lübeck liegt ca. 4 km vom Plangebiet entfernt und ist mit dem Fahrrad in ca. 25 Minuten zu erreichen.

Beide Moislinger Versorgungszentren sind gut an den ÖPNV angebunden.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Infrastruktur des geplanten Bahnhofpunktes Moisling geschaffen werden. Es werden weder Wohn- noch Gewerbeflächen geplant. Auswirkungen auf das Zentrenkonzept sind daher nicht zu erwarten.

3.7 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck

Der 2008 durch die Bürgerschaft beschlossene Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck stellt für die Plangebietsflächen keine spezifischen Entwicklungsziele dar. Die südlich angrenzenden Flächen befinden sich innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“.

3.8 UNESCO-Welterbe-Managementplan

Das Plangebiet liegt außerhalb der im Managementplan für die UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ ausgewiesenen Pufferzone. Das Plangebiet berührt allerdings die im Managementplan definierte Sichtbeziehung Nr. 16 „B 208 westlich Siebenbäumen“ auf die Lübecker Altstadt.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Infrastruktur für den geplanten Bahnhofpunkt Moisling. Eine hochbauliche Entwicklung ist nicht geplant, so dass es damit zu keiner Beeinträchtigung der Sichtachsen kommen wird.

3.9 Klimaanpassungskonzept

Die maßgeblichen Maßnahmenkarten des Klimaanpassungskonzeptes enthalten keine konkreten Maßnahmenvorschläge zum Plangebiet.

3.10 Hinweiskarte Starkregen

Die Hinweiskarte Starkregen der Hansestadt Lübeck enthält keine spezifischen Aussagen für das Plangebiet.

3.11 Stadtklimaanalyse

Gemäß Stadtklimakarte der Hansestadt Lübeck ist das Plangebiet von mittlerer bis geringer bioklimatischer Bedeutung. Diese Flächen weisen eine mittlere bzw. geringe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsänderungen auf.

4. Ziele und Zwecke der Planung

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes sowie der Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Infrastruktur für den Bahnhofpunkt - wie beispielsweise eines „Park+Ride“ Parkplatzes - und der fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck auf der Südseite des künftigen Bahnhofpunktes.

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden südlichen Ortsteile der Hansestadt sollen durch die Errichtung des Bahnhofpunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg angeschlossen werden. Mit der Einrichtung des Bahnhofpunktes ergeben sich große Potenziale und positive Entwicklungschancen - nicht nur für den nördlich gelegenen Stadtteil Moisling. Der

eigentliche Haltepunkt entsteht im Bereich der Gleisanlagen östlich der Brücke Oberbüssauer Weg. Geplant sind hier zwei 300 Meter lange Bahnsteige nördlich und südlich der Gleistrasse, die über Fußwege und die Bahnbrücke des Oberbüssauer Weges angeschlossen werden und barrierefrei erreicht werden sollen. Die Nah.SH erstellt den Haltepunkt inklusive der Bahnsteige. Die Gestaltung des Haltepunkt-Umfelds obliegt der Hansestadt Lübeck.

Städtebauliches Konzept

Die zukünftige Gestaltung und Ausstattung des Bahnhofhaltepunkts orientieren sich maßgeblich an der geschätzten, zukünftigen Aufteilung des Verkehrsaufkommens. Aktuell wird geplant, dass im Rahmen einer beabsichtigten Verkehrswende der Schwerpunkt auf umweltfreundlichen Verkehrsmitteln liegen soll. Dies bedeutet, dass zur Erschließung des Bahnhofhaltepunktes dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV, hier Bus), dem Fahrrad und dem Fußgängerverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden soll, so dass in erster Linie für die Bewohner:innen Moislings und der angrenzenden Stadtteile ein Stadtteilbahnhof geplant wird. Somit liegt der Fokus der Umfeldentwicklung auf einer guten ÖPNV- und Radweganbindung, nicht auf der Bereitstellung von Pkw-Parkplätzen im Rahmen eines großen „Park+Ride“ Angebotes.

Der Haltepunkt soll durch eine entsprechende Ausstattung attraktiv für umweltfreundliche Verkehrsarten gestaltet werden. Dazu soll der Umstieg zwischen Bus und Bahn zentral auf Höhe der jeweiligen Zugänge zum Bahnhofpunkt erfolgen. In unmittelbarer Bahnsteignähe ist auf der Südseite eine Vorfahrt für Pkw zum Bringen und Abholen (eine sogenannte „Kiss+Ride“ Zone) geplant.

Aktuell sieht die Planung die Entwicklung eines P&R-Platzes mit rund 100 Pkw-Parkplätzen vor, die in Abschnitten entsprechend des aktuellen Bedarfes entwickelt werden sollen. Der Bebauungsplan überplant darüber hinaus weitere Flächen für nochmal 50 Parkplätze, welche optional in einem zweiten Bauabschnitt entwickelt werden könnten, so dass bei Bedarf ein P&R-Platz mit max. 150 Plätzen entstehen kann.

Auf den Flächen südlich des „Park+Ride“ Parkplatzes nördlich des LSG ist die Anlage einer Ausgleichsfläche für die erforderlichen Eingriffe innerhalb des Plangebietes vorgesehen.

Auf der Nordseite der Bahntrasse (außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes) ist ein markantes bahnsteigbegleitendes Ankunfts- und Empfangsgebäude entlang der Gleistrasse Lübeck - Hamburg geplant. Es ist zugleich Abschluss der „Neuen Mitte Moisling“ im Süden. Von dort führt der Weg über den Platz am südlichen Ende der Stadtachse zum Bahnsteig und Wilhelm-Waterstraat-Weg. In diesem sollen neben einer Rampenanlage und einem Fahrstuhl für einen barrierefreien Zugang, eine Fahrradabstellanlage, Lade- und Reparaturmöglichkeiten, ein Informations- und Wartebereich sowie ggf. Schließfächer und Toiletten, untergebracht werden.

Südlich der Brücke über die Bahntrasse wird der Oberbüssauer Weg auf der Westseite mit einem Überliegerplatz aufgeweitet. Zur Einplanung von Zeitpuffern für den Ausgleich von Verspätungen beziehungsweise Streuungen der Fahrzeiten im Straßenverkehr, zum Abwarten fahrplanbedingter Wendezeiten (zum Beispiel aufgrund von Anschlussbindungen), zur Vermeidung kosten- und emissionssteigernder Ein-, Ausrück- oder Ablösefahrten und zur Gewährung gesetzlicher Ruhepausen, tarifvertraglich festgelegten Zeiten für Pausen sowie für die Fahrtvorbereitung und -nachbereitung ist es erforderlich, Busse außerhalb des unmittelbaren Haltestellenbereiches abzustellen. Hierzu werden sogenannte Überliegerplätze eingerichtet, die sich in der Regel an den Anfangs- und Endpunkten der Linien beziehungsweise auch überall dort, wo Teil- und Zwischenbetriebe der Linien beginnen beziehungsweise enden, befinden.

5. Inhalt der Planung

5.1 Flächenbilanz

Bebauungsplangebiet (gesamt)	ca.	2,83 ha
davon:		
Straßenverkehrsfläche	ca.	7.381 m ²
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	ca.	10.533 m ²
Öffentliche Grünfläche	ca.	10.414 m ²

5.2 Künftige Entwicklung und Nutzung

5.2.1 Verkehrsflächen

Die eigentlichen Flächen des „Park+Ride“ Parkplatzes sind als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ festgesetzt. Um die geplanten Nutzungen planungsrechtlich zu ermöglichen, werden die zulässigen Einrichtungen und baulichen Anlagen entsprechend festgesetzt.

Es sind solche baulichen Anlagen und Einrichtungen zulässig, die der Unterbringung von motorisierten und nicht-motorisierten Fahrzeugen sowie der Abfertigung und Versorgung von Reisenden dienen. Insbesondere zulässig sind:

- Öffentliche Pkw-Parkplätze,
- Stellflächen für Fahrräder (auch Fahrradboxen) und Motorräder,
- Öffentliche Parkplätze für Busse,
- Flächen für Car-Sharing,
- Lademöglichkeiten für E-Mobilität,
- Anlagen zur Nutzung regenerativer Energien,
- Zu- und Abfahrten,
- Flächen für den Fuß- und Radverkehr,
- notwendige konstruktive Elemente des Straßenbaus,
- technische Elemente des Straßenbaus und des Eisenbahnwesens,
- Beschilderungen und Beleuchtung,
- Anlagen zur Abfertigung und Versorgung von Reisenden,
- WC Anlagen.

Die in den Geltungsbereich einbezogenen Flächen des Oberbüssauer Weges werden als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Zur Klarstellung der planungsrechtlichen Zulässigkeit innerhalb dieser Fläche werden in den textlichen Festsetzungen die ergänzend zulässigen Einrichtungen und baulichen Anlagen entsprechend festgesetzt.

5.3 Erschließung

5.3.1 Anbindung an öffentliche Straßenverkehrsflächen

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt durch Anbindung an den Oberbüssauer Weg. Hierzu wird im südlichen Bereich ein Kreisverkehr errichtet, welcher u.a. auch als Wendemöglichkeit für den geplanten Busverkehr dient. Ausgehend vom geplanten Kreisverkehr verläuft die eigentliche Erschließung des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes parallel zum Oberbüssauer Weg in nördliche Richtung.

Die fußläufige Anbindung erfolgt über eine Treppenanlage und eine Rampe direkt im Bereich der vorhandenen Straßenbrücke.

5.3.2 Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)

Der Umstieg zwischen Bus und Bahn ist im südlichen Abschnitt des Oberbüssauer Weges an der Strecke von Hamburg in Richtung Moisling und nach Lübeck zentral auf Höhe des Zugangs zum Bahnhofpunkt geplant. Zugleich ist in unmittelbarer Bahnsteignähe das Vorfahren mit dem Pkw zum Bringen und Abholen in einer sogenannte „Kiss+Ride“ Zone möglich.

Die Anbindung an den ÖPNV entspricht bereits heute den Standards des aktuellen regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) der Hansestadt Lübeck.

Südlich der Brücke über die Bahntrasse wird der Oberbüssauer Weg mit einem Überliegeplatz aufgeweitet. Zur Einplanung von Zeitpuffern für den Ausgleich von Verspätungen beziehungsweise Streuungen der Fahrzeiten im Straßenverkehr, zum Abwarten fahrplanbedingter Wendezeiten (zum Beispiel aufgrund von Anschlussbindungen), zur Vermeidung kosten- und -emissionssteigernder Ein-, Ausrück- oder Ablösefahrten und zur Gewährung gesetzlicher Ruhepausen, tarifvertraglich festgelegten Zeiten für Pausen sowie für die Fahrtvorbereitung und -nachbereitung ist es erforderlich, Busse außerhalb des unmittelbaren Haltestellenbereiches abzustellen. Hierzu werden sogenannte Überliegerplätze eingerichtet, die sich in der Regel an den Anfangs- und Endpunkten der Linien beziehungsweise auch überall dort, wo Teil- und Zwischenbetriebe der Linien beginnen beziehungsweise enden, befinden.

5.3.3 Parkplätze, Fahrradstellplätze

Aktuell sieht die Planung die Entwicklung von rund 100 Pkw Parkplätzen vor. Teile dieser Parkplätze werden als Behindertenparkplätze und für Elektrofahrzeuge mit entsprechenden Lademöglichkeiten geplant.

Im Bereich des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes sind ergänzende Mobilitätsangebote - wie beispielsweise Fahrradstellplätze (z.T. als Fahrradboxen) und Car-Sharing Angebote - geplant.

Der Bebauungsplan überplant zudem weitere Flächen für ca. 50 Parkplätze, welche optional als zweiter Bauabschnitt entwickelt werden könnten.

5.3.4 Ver- und Entsorgung

Aufgrund der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung ist das eigentliche Plangebiet derzeit nicht an das Ver- und Entsorgungsnetz angebunden. Die Planung sieht die grundsätzliche Möglichkeit der Errichtung von öffentlichen WC Anlagen vor. Bei Umsetzung ist die Wasser Ver- und Entsorgung zu klären. Im Bereich des Brückenbauwerkes des Oberbüssauer Weges bestehen entsprechende Anschlussmöglichkeiten. Grundlegend würde die Entsorgung des Schmutzwassers über

die vorhandenen zentralen SW-Leitungen der Hansestadt Lübeck mit Reinigung im Zentralklärwerk der Hansestadt Lübeck erfolgen.

Niederschlagswasserbehandlung

Bereits auf der Ebene der Bauleitplanung sind grundsätzliche Überlegungen zur geplanten technischen Erschließung des Plangebietes zu erarbeiten. Hierzu gehört ein überschlägiger Nachweis zur Ableitung und ggf. Behandlung des Niederschlagswassers. Unter Anwendung der wasserrechtlichen Anforderungen für den Umgang mit Regenwasser in Neubaugebieten (Erlass des Landes Schleswig-Holstein vom 18.10.2019) ist eine Wasserbilanz aufzustellen, um die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf den Wasserhaushalt abschätzen zu können.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erfolgte die Erarbeitung eines wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages³.

Der Sternentalweg, der Moislinger Mühlenweg, und der Teil nördlich der Brücke vom Oberbüssauer Weg soll wie im Bestand entwässert werden. Das auf den versiegelten Flächen anfallende Regenwasser wird über ein Kanalsystem abgeleitet. Dieser Teil liegt außerhalb des Bebauungsplangebietes und wird nicht in der Wasserhaushaltbilanz betrachtet.

Der südliche Teil der Brücke des Oberbüssauer Weges wird zuerst in einem Kanalsystem gefasst und in Richtung Südosten geleitet. Dort wird das Regenwasser über ein Abschlagsbauwerk aufgeteilt. Für den kritischen Bemessungsregen wird das Regenwasser in einem Sedimentations-schacht gereinigt. Von dort wird das Regenwasser in Mulden-Rigolen-Elemente geleitet, welche parallel zur Erschließungsstraße/ Parkplätze am Bahnhofsteilpunkt verläuft. Sowohl die versiegelte Fläche der Parkplätze als auch die Erschließungsstraße entwässern in die Mulden-Rigolen-Elemente. Die Mulden-Rigolen-Elemente sollen als Grabenprofil hergestellt werden. Das anfallende Regenwasser versickert durch eine 30 cm mächtige Oberbodenpassage, welche das Regenwasser reinigen soll. Von dort fließt das Wasser in Kunststoffrigolen (Kastenform), welche als Retentionsraum dienen, bevor das Regenwasser in den Untergrund versickern kann. Im Falle dessen, dass es zum Versagen des Systems kommt, ist ein Notüberlauf vorgesehen, welcher das Regenwasser über ein Kanalsystem in den Lübeck-Elbe-Seitenkanal abschlägt.

Ziel der Planung ist es das anfallende Regenwasser an der Stelle zu bewirtschaften, wo es anfällt und keine reine Kanalisierung mit Einleitung in ein Oberflächengewässer umzusetzen.

Wasserhaushaltsbilanz

Aufgrund des Erlasses des Landes Schleswig-Holstein (A-RW1), welcher die wasserrechtlichen Anforderungen für den Umgang mit Regenwasser in Neubaugebieten definiert, ist für das Plangebiet eine Wasserhaushaltsbilanz aufzustellen. Dazu wird nach dem A-RW1 der Wasserhaushalt des potenziell natürlichen Zustands mit dem Wasserhaushalt des bebauten Gebiets verglichen.

In diesem wassertechnischen Bericht wird das Plangebiet mit dem Zustand nach Erschließung miteinander verglichen.

Im Ergebnis dieser Berechnung ist davon auszugehen, dass der Wasserhaushalt der Planung extrem geschädigt. Grund für die extreme Schädigung des Wasserhaushaltes ist die Neuversiegelung im Plangebiet (Erschließungsstraße/ Parkplätze). Bei Infrastrukturprojekten der Straßen-

³ INROS LACKNER SE: Wasserwirtschaftlicher Begleitplan, B-Plangebiet: 21.08.00 Moisling Süd Bahnhofsteilpunkt, Entwässerungskonzept, Stand: 16.02.2023

planung ist jedoch eine Versiegelung unausweichlich. Durch die Versiegelung von Flächen entsteht in der Regel ein erhöhter Oberflächenabfluss. Durch den Einsatz der Mulden-Rigolen-Elemente wird außerdem die Versickerung und dementsprechend die Grundwasserneubildung gefördert und ist somit höher als die für den Referenzzustand der Flächen.

Da bei natürlichen Flächen der Parameter Verdunstung den größten Anteil am Wasserhaushalt annimmt, ist es sehr schwer diesen anzugleichen. Um die Verdunstung zu fördern, sind große Verdunstungsflächen (am besten vegetativ) nötig. Dies ist in diesem Fall durch die nötige Versiegelung und aufgrund von Platzmangel für Verdunstungsflächen nicht gegeben und auch nicht möglich. Gleichwohl sind durch die geplanten Baumpflanzungen sowie die geplante Ausgleichsfläche im südlichen Plangebiet Minimierungsmaßnahmen vorgesehen, die eine Verdunstung begünstigen können.

Trotz der extremen Schädigung des Wasserhaushaltes kann die Bewirtschaftung des Regenwassers vom Oberbüssauer Weg, im Vergleich zum Bestand, durch die Mulden-Rigolen-Elemente verbessert werden, da diese zur Grundwasserneubildung beitragen und das Regenwasser nicht mehr kanalisiert abgeleitet wird.

Erdgasdruckleitung

Innerhalb des Plangebietes bestehen eine übergeordnete Erdgasdruckleitung sowie Kabel der Gasunie Deutschland Transport Services GmbH. Der Verlauf ist entsprechend in der Planzeichnung dargestellt. Zur Sicherung dieser Leistung erfolgt die Festsetzung eines Leistungsrechtes sowie ergänzende Hinweise auf der Planzeichnung.

Sämtliche Maßnahmen im Schutzstreifen der Erdgastransportleitung bzw. der Kabel sind in Anwesenheit einer Gasunie-Mitarbeiter:in durchzuführen. Dabei ist der zuständige Leitungsbetrieb bereits über Arbeiten im Näherungsbereich ab ca. 50 m zur Erdgastransportleitung bzw. zum Kabel zu informieren. Es ist erforderlich, rechtzeitig, spätestens 5 Werktagen vor Beginn jeglicher Maßnahmen im Schutzstreifenbereich, Kontakt zu folgendem Leitungsbetrieb aufzunehmen:

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
Standort Eckel
Vaenser Dorfstraße 45
21244 Buchholz i. d. N.
Tel.: 0 4181 / 3403-65

Aktuell betroffene Anlagen:

Erdgastransportleitung(en) / Kabel: ETL 0030.000 Reitbrook - Lübeck
Durchmesser: 250 mm
Schutzstreifen: 8,0 m

Erdgastransportleitung(en) / Kabel: ETL 0042.220 Abs. Schiphorst - Elbe-Lübeck
Durchmesser: 300 mm
Schutzstreifen: 6,0 m

Die Angaben in den Plänen zu Lage und Verlauf der Gasunie-Anlagen sind so lange als unverbindlich anzusehen, bis sie in der Örtlichkeit durch einen Beauftragten der Gasunie Deutschland bestätigt werden. Suchschlitze und Querschläge sind vom Antragsteller unter Gasunie-Aufsicht durchzuführen.

5.4 Grün, Natur und Landschaft

5.4.1 Grünflächen

Der Bebauungsplan setzt die straßenbegleitenden Grünflächen als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ fest.

Zur landschaftlichen Einbindung des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes wird zudem ein den Parkplatz östlich begrenzender Gehölzstreifen als freiwachsende Hecke mit einem Schutzstreifen festgesetzt. Auf den Flächen südlich des „Park+Ride“ Parkplatzes ist die Anlage einer Ausgleichsfläche für die erforderlichen Eingriffe innerhalb des Plangebietes geplant.

5.4.2 Pflanzbindungen

Der Oberbüssauer Weg wird derzeit durch umfangreichen Gehölzbestand auf den Böschungen beidseitig eingerahmt. Aus technischen Gründen ist eine Beseitigung der vorhandenen Grünstrukturen nicht zu vermeiden. Die Böschung muss aus statischen Gründen verbreitert werden, um die geplanten Verkehrsanlagen tragen zu können. Dafür wird die Böschung abgetragen und vom Grund neu aufgebaut, um die Standsicherheit zukünftig gewährleisten zu können.

Zur Sicherung der landschaftlichen Einbindung der Straße und der Straßenböschung ist eine Nachpflanzung dieser Eingrünung sinnvoll und wünschenswert. Demgemäß werden die künftigen Böschungflächen als Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB festgesetzt. Innerhalb dieser Flächen sollen die Gehölzbestände erhalten und bei Verlust durch Nachpflanzung - soweit technisch möglich - wieder vervollständigt werden.

Zur Eingrünung des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes gegenüber der freien Landschaft wird ein 3,5 m breiter Gehölzstreifen als freiwachsende Hecke mit standortgerechten und heimischen Gehölzen als Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern festgesetzt. Der festgesetzte Gehölzstreifen ist dauerhaft zu erhalten und bei Abgang gleichartig zu ersetzen.

Darüber hinaus erfolgt ein Pflanzgebot ohne direkte Verortung für anzulegende Parkplatzanlagen. Zur Begrünung, zur Staubbindung und zur Reduzierung der Aufheizung der versiegelten Flächen hat sich die Anpflanzung von Gehölzen/ Bäumen auf Parkplätzen bewährt. Demgemäß setzt der Bebauungsplan fest, dass je 4 offene Parkplätze ein Laubbaum zu pflanzen ist. Die Pflanzqualitäten und Baumarten sind in einer Pflanzliste festgelegt. Die Bäume sind vornehmlich innerhalb der Parkplatzeihen zu pflanzen. Abweichend ist der rechnerisch erforderliche Anteil an Bäumen in den angrenzenden Bereichen zu pflanzen, sofern auf dem befestigten Teilbereich der Parkplatzanlage eine Überstellung mit PV-Anlagen umgesetzt werden soll und dort wegen der notwendigen Besonnung keine Schatten werfenden Bäume gepflanzt werden können. Diese Regelung greift gleichfalls bei erforderlichen Standortabweichungen z.B. durch technische Leitungen.

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

Innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ sind offene Parkplätze und Parkplatzanlagen mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen oder mit Pflastersteinen mit dränfähigen Pflasterfugen herzustellen. Ausgenommen sind die erforderlichen Zufahrten der Parkplätze und maximal 35 Parkplätze. Dies begründet sich aus der voraussichtlich unterschiedlichen Nutzungsintensität der einzelnen Parkplätze. Insbesondere für die bahnnahe Parkplätze ist von einer stärkeren Frequentierung und Nutzung auszugehen, welche sich mit der Entfernung zum Bahnhof verringert.

Das auf den Parkplatz- und Wegeflächen sowie auf untergeordneten Nebenanlagen anfallende Niederschlagswasser ist auf dem eigentlichen Grundstück zu versickern. Für die Bemessung der Entwässerungsanlagen ist gemäß den Empfehlungen des Arbeitsblattes DWA-A 138 (Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser) das fünfjährige Regenereignis heranzuziehen.

Zum Schutz der geplanten freiwachsenden Hecke entlang des östlichen Randes des „Park+Ride“ Parkplatzes wird ein vorgelagerter Schutzstreifen mit einer Breite von 5,0 m festgesetzt. Dieser ist von gärtnerischer oder sonstiger Nutzung sowie von baulichen Anlagen, Aufschüttungen und Abgrabungen freizuhalten und als naturnaher, feldrainartiger Wildkrautstreifen zu entwickeln.

Auf den Flächen südlich des „Park+Ride“ Parkplatzes ist die Anlage einer Ausgleichsfläche für Teile der erforderlichen Eingriffe innerhalb des Plangebietes geplant.

5.5 Hinweise

Artenschutz

Aufgrund der geplanten Entwicklung des Bahnhofstempels sind unterschiedliche Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen erforderlich, welche der Bebauungsplan als Hinweise aufnimmt.

Vermeidungsmaßnahme 1

Das Baufeld ist außerhalb der Brutzeit von Gehölzvögeln und den Vögeln der Staudenfluren zu beräumen. Die Brutzeit reicht von Anfang März bis Ende September.

Vermeidungsmaßnahme 2

Größere Bäume mit Stammdurchmesser > 20 cm sind im Zeitraum 1. Dezember bis Ende Februar zu fällen. Außerhalb dieser Zeit ist das Fällen nur dann möglich, wenn durch Negativnachweis (Kontrolle durch Fachpersonal) nachgewiesen wird, dass keine Tiere in Spalten oder Höhlen vorkommen.

Vermeidungsmaßnahme 3

Zur Minderung von Verlusten an Insekten bei Beleuchtung von Straßen/Parkplätzen/Wegen im Geltungsbereich selbst ist eine insektenfreundliche Beleuchtung mit LED (kein weißes Licht) und keine Beleuchtung von Grünstrukturen sicher zu stellen. Grünstrukturen (Gehölzböschung oder umliegende Gehölzlinien) dürfen nicht beleuchtet werden. Bei nächtlichen Bauarbeiten sind Richtstrahler zu verwenden.

Vermeidungsmaßnahme 4 Kammmolch (übernommen):

Um das Baufeld ist ab Mitte Februar vor Baubeginn ein Amphibienschutzzaun aufzustellen. Der Zaun kann - wenn vorhanden - in die Bahntrasse einbezogen werden. Dieser ist, sofern technisch möglich, mind. 10 cm in den Boden eingegraben, um ein Untergraben / Unterwandern zu vermeiden. Zu verwenden sind glattwandige Zäune mit mind. 40 cm Höhe, die durch die umweltfachliche Bauüberwachung aufgestellt werden. Zugleich sind Ausstiegshilfen an der Innenseite (auf der Seite des Baufeldes) einzubauen, so dass die Amphibien das Baufeld selbstständig verlassen können. Die Funktion der Schutteinrichtung ist dauerhaft zu gewährleisten, ist während der gesamten Bauzeit zu erhalten und erst nach dem Abschluss der Arbeiten abzubauen. Im Laufe der Bauzeit sind regelmäßige Kontrollen durchzuführen. Sofern Schäden festgestellt werden, sind diese zu beseitigen. Je nach Erfordernis sind durch die umweltfachliche Bauüberwachung zusätzliche Bereiche festzulegen, die zu schützen sind.

Artenschutzausgleich 1

Für die Eingriffe in Gehölzstrukturen ist ein Ausgleich von 5 Meisenkästen (Höhlenkästen) und 5 Nischenbrüterkästen innerhalb des Plangebietes zu erbringen.

Artenschutzausgleich 2:

Für die Eingriffe in Gehölzstrukturen ist ein Ausgleich von 5 Spaltenquartieren und 5 Großraumhöhlen innerhalb und/oder in der näheren Umgebung zu erbringen. In unmittelbarer Nachbarschaft der 5 vorgesehenen Großraumhöhlen ist jeweils 1 Vogelnistkasten für Höhlenbrüter (Meisenkästen) anzubringen.

Artenschutzausgleich 3:

Zur Wiederherstellung des Lebensraumes gemäß den Anforderungen des Kammmolches sind innerhalb des Plangebietes auf beiden Böschungsseiten des Oberbüssauer Weges Totholzhaufen als Versteckmöglichkeit an jeweils 5 Stellen herzustellen.

Archäologie/ Denkmalpflege

Bei dem Plangebiet handelt es sich um teilweise ungestörte Landschaftsteile, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte bekannt sind.

Im Vorfeld einer Baumaßnahme und nach erfolgter Stellungnahme der oberen und unteren Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, sind noch vor Beginn jedweder Baumaßnahmen Prospektionsarbeiten zur Auffindung archäologischer Kulturdenkmale durchzuführen. Diese sind auf der Grundlage des Gesetzes zum Schutz der Kulturdenkmale, Denkmalschutzgesetz - DSchG in der Fassung des Gesetzes vom 30. Dezember 2014; GVOBl. Schl.-H. Nr 1, 2015, S. 2-9, nach § 4 Nr. 1 und 3 (Öffentliche Planungen und Maßnahmen, Welterbe) zu fordern sowie nach § 14 (Kostenpflicht bei Eingriffen) vom Verursacher zu tragen. Sie sind in ihrer Art sowie Durchführung mit dem Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie abzustimmen und nach § 12, Absatz 2, Nr. 4, 5 und 6 bei diesem zu beantragen. Zunächst sind nichtinvasive Prospektionen zum Schutz des potenziellen archäologischen Kulturgutes anzuwenden.

Sollte es seitens des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, als notwendig erachtet werden, muss anschließend eine invasive Prospektion an ausgewählten Fundorten durchgeführt werden, um die archäologischen Kulturdenkmale zu überprüfen. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen.

Die im Vorfeld einer Baumaßnahme durchgeführten Prospektionen ersetzen nicht eine nach § 12 DSchG SH (Genehmigungspflichtige Maßnahmen) mögliche anfallende Ausgrabung. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen.

Als Maßnahmen sind auch alle geforderten Ausgleichsmaßnahmen und notwendige Erschließungsmaßnahmen zu betrachten und zu berücksichtigen.

Alle Funde und die zugehörige Dokumentation der Prospektionen sind gemäß § 15 DSchG SH der Oberen Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck zur wissenschaftlichen Bearbeitung auszuhändigen.

Kampfmittel

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes können Kampfmittel nicht ausgeschlossen werden. Vor Beginn von Bauarbeiten sind Untersuchungen durch den Kampfmittelräumdienst durchzuführen; das zuständige Landeskriminalamt (Sachgebiet Katastrophenschutz) ist frühzeitig zu informieren.

Erdgasdruckleitung

Innerhalb des Plangebietes bestehen eine übergeordnete Erdgasdruckleitung sowie Kabel der Gasunie Deutschland Transport Services GmbH. Der Verlauf ist entsprechend in der Planzeichnung dargestellt. Sämtliche Maßnahmen im Schutzstreifen der Erdgastransportleitung bzw. der Kabel sind in Anwesenheit einer Gasunie-Mitarbeiter:in durchzuführen. Dabei ist der zuständige Leitungsbetrieb bereits über Arbeiten im Näherungsbereich ab ca. 50 m zur Erdgastransportleitung bzw. zum Kabel zu informieren.

Eine Gasunie-Mitarbeiter:in wird die Lage des Schutzstreifens ermitteln, kennzeichnen und die vor Ort tätigen Personen einweisen. Hierfür fallen keine Kosten an. Es ist jedoch unbedingt erforderlich, rechtzeitig, spätestens 5 Werktage vor Beginn jeglicher Maßnahmen im Schutzstreifenbereich, Kontakt zu folgendem Leitungsbetrieb aufzunehmen:

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
Standort Eckel
Vaenser Dorfstraße 45
21244 Buchholz i. d. N.
Tel.: 0 4181 / 3403-65

Nachfolgende Auflagen sind zu beachten und unbedingt einzuhalten.

Im Störfall außerhalb der Dienstzeit wenden Sie sich bitte an die ständig besetzte Leitzentrale (Telefon: 0800 / 69 666 96).

Auflagen:

- Während der Bauphase ist der Schutzstreifen soweit möglich mit Bauzäunen vor ungesichertem Überfahren zu schützen.
- In Absprache mit dem zuständigen Leitungsbetrieb können im Schutzstreifen notwendige Sicherungsmaßnahmen abgestimmt werden (z.B. Kreuzung durch Baustellenzufahrt).
- Das vorhandene Geländenniveau im Schutzstreifen darf nur in Abstimmung mit dem zuständigen Standort verändert werden. Ein Auffüllen von bis zu 60 cm ist ohne gutachterliche Prüfung möglich.
- Alle befahrbaren Flächen im Schutzstreifen sind in einem SLW 60-Aufbau zu erstellen.
- Parkflächen sind im Schutzstreifen aus Verbundsteinpflaster oder Rasengittersteinen herzustellen.
- Lampenmasten, Schächte, Gullis und E-Ladesäulen sind außerhalb des Schutzstreifens zu errichten und hinsichtlich ihrer Standsicherheit so zu planen bzw. zu errichten, dass ein uneingeschränktes Freilegen der Gasunie-Anlagen auch ohne Verbau jederzeit möglich ist.
- Der Schutzstreifen ist von Anpflanzungen freizuhalten.
- Zu Zwecken notwendiger Reparaturarbeiten an den Gasunie-Anlagen ist der Schutzstreifen nach vorheriger Anmeldung von Fahrzeugen freizuhalten.

Kosten:

- Die Kosten für eventuelle Schutzmaßnahmen / Gutachten sind vom Verursacher zu tragen.
- Gasunie ist von allen Kosten, die in Folge der Baumaßnahme entstehen könnten (z.B. in Gestalt nachträglich erforderlicher Sicherungsmaßnahmen an unseren Anlagen oder im Vergleich zum ursprünglichen Zustand erhöhter Aufwendungen bei Reparatur-, Unterhaltungs- und Wartungsarbeiten) freizuhalten.

Aktuell betroffene Anlagen:

- Erdgastransportleitung(en) / Kabel: ETL 0030.000 Reitbrook - Lübeck
Durchmesser: 250 mm
Schutzstreifen: 8,0 m
- Erdgastransportleitung(en) / Kabel: ETL 0042.220 Abs. Schiphorst - Elbe-Lübeck
Durchmesser: 300 mm
Schutzstreifen: 6,0 m

Die Angaben in den Plänen zu Lage und Verlauf der Gasunie-Anlagen sind so lange als unverbindlich anzusehen, bis sie in der Örtlichkeit durch einen Beauftragten der Gasunie Deutschland bestätigt werden.

Suchschlitze und Querschläge sind vom Antragsteller unter Gasunie-Aufsicht durchzuführen.

Bodenschutz

Zum Schutz des Bodens sind bei Baumaßnahmen die Regelungen der DIN 19639 zu beachten.

Gehölzschutz während der Bauarbeiten

In der Bauphase sind die Maßnahmen entsprechend DIN 18920 „Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“, Ausgabe 2014-07 zu beachten.

Löschwasserversorgung

Für die Sicherstellung der Durchführung von Löscharbeiten der Feuerwehr ist eine gesicherte Löschwasserversorgung erforderlich. Diese ist vorzugsweise aus einem Hydranten aus der öffentlichen Trinkwasserversorgung mit einem Mindestlöschwasserbedarf von 48 m³/h über einen Zeitraum von 2 Stunden sicherzustellen. Die Hydranten sind 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.

Die Hydrantenabstände aus dem Versorgungsnetz, die auch der Löschwasserversorgung (Grundschutz) dienen, dürfen 150 m nicht übersteigen. Größere Abstände von Hydranten bedürfen der Kompensation durch andere geeignete Löschwasserentnahmestellen.

Die Löschwasserversorgung für den ersten Löschangriff zur Brandbekämpfung und zur Rettung von Personen muss in einer Entfernung von 75 m Lauflinie von der öffentlichen Verkehrsfläche bis zum Grundstück bei einer Ergiebigkeit von mind. 50 % des insgesamt erforderlichen Löschwasserbedarfs sichergestellt werden. Die gesamte für den Grundschutz erforderliche Löschwassermenge ist in einem Umkreis von 300 m aus maximal 2 Entnahmestellen sicherzustellen.

Die Lage der Hydranten ist durch Hinweisschilder gemäß DIN 4066 deutlich zu kennzeichnen.

Einsichtnahme in DIN-Normen, Normen und Richtlinien

Die in der Satzung in Bezug genommenen DIN-Normen, Normen und Richtlinien liegen zusammen mit dem Bebauungsplan in den Räumen, in denen in den Bebauungsplan Einsicht genommen werden kann, zur Einsicht bereit.

6. Umweltbericht

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB wird für die Belange des Umweltschutzes eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht nach Anlage 1 zu § 2 a in Verbindung mit § 2 Abs. 4 BauGB beschrieben werden.

6.1 Kurzbeschreibung der umweltrelevanten Bebauungsplaninhalte

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes sowie der Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Infrastruktur für den Bahnhofpunkt - wie beispielsweise eines „Park+Ride“ Parkplatzes - und der fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck auf der Südseite des künftigen Bahnhofpunktes.

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden südlichen Ortsteile der Hansestadt sollen durch die Errichtung des Bahnhofpunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg angeschlossen werden. Der eigentliche Haltepunkt entsteht im Bereich der Gleisanlagen östlich der Brücke Oberbüssauer Weg. Geplant sind hier zwei 300 Meter lange Bahnsteige nördlich und südlich der Gleistrasse, die über Fußwege und die Bahnbrücke des Oberbüssauer Weges angeschlossen werden und barrierefrei erreicht werden sollen.

Der Schwerpunkt für die Planung der Erschließungsanlagen liegt auf umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Dies bedeutet, dass zur Erschließung des Bahnhofpunktes dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV, hier Bus), dem Fahrrad und dem Fußgängerverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden soll. Der Haltepunkt soll durch eine entsprechende Ausstattung attraktiv für umweltfreundliche Verkehrsarten gestaltet werden.

Dazu soll der Umstieg zwischen Bus und Bahn zentral auf Höhe der jeweiligen Zugänge zum Bahnhofpunkt erfolgen. In unmittelbarer Bahnsteignähe sind auf der Südseite Vorfahrten für Pkw zum Bringen und Abholen (eine sogenannte „Kiss+Ride“ Zone) geplant.

Parallel zu den Planungen zum Bahnhofpunkt erfolgt die Überplanung der nördlich angrenzenden Bereiche zur „Neuen Mitte Moisling“. Gemeinsam mit der Errichtung des Haltepunktes strebt die Hansestadt Lübeck die städtebauliche und funktionale Neuordnung des Stadtteilzentrums Moisling am Oberbüssauer Weg an.

Lage

Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplanes liegt im Stadtteil Moisling, Stadtbezirk Alt-Moisling/ Genin und umfasst die künftigen Flächen der dem Bahnhofpunkt Moisling östlich des Oberbüssauer Weges zugeordneten Infrastruktureinrichtungen südlich der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck.

Begrenzt wird das ca. 2,83 ha große Plangebiet:

- im Westen durch den Oberbüssauer Weg,
- im Norden durch die Gleisanlagen der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck sowie
- im Süden durch bestehende Gehölzstrukturen.

Östlich verläuft die Abgrenzung des Plangebietes als gedachte Linie in Verlängerung des in nord-südliche Richtung verlaufenden Gehölzstreifens in Abgrenzung der landwirtschaftlichen Fläche zum südlich angrenzenden Naturraum.

Festsetzungen

Die eigentlichen Flächen des „Park+Ride“ Parkplatzes sind als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ festgesetzt. Um die geplanten Nutzungen planungsrechtlich zu ermöglichen, werden die zulässigen Einrichtungen und baulichen Anlagen entsprechend festgesetzt.

Es sind solche baulichen Anlagen und Einrichtungen zulässig, die der Unterbringung von motorisierten und nicht-motorisierten Fahrzeugen sowie der Abfertigung und Versorgung von Reisenden dienen.

Die in den Geltungsbereich einbezogenen Flächen des Oberbüssauer Weges werden als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Der Bebauungsplan setzt die straßenbegleitenden Grünflächen als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Verkehrsrün“ fest.

Zur landschaftlichen Einbindung des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes wird zudem ein den Parkplatz östlich begrenzender Gehölzstreifen als freiwachsende Hecke mit einem Schutzstreifen festgesetzt. Auf den Flächen südlich des „Park+Ride“ Parkplatzes ist die Anlage einer Ausgleichsfläche für die erforderlichen Eingriffe innerhalb des Plangebietes geplant.

6.2 Planungsrelevante Ziele des Umwelt- und Naturschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen

6.2.1 Fachgesetzliche Grundlagen

Umweltschutz

§ 1 Abs. 5 sowie § 1a Baugesetzbuch (BauGB): Bauleitpläne sollen u.a. dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln. Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind u.a. die Belange des Umweltschutzes und des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß § 1a BauGB zu berücksichtigen.

§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB: Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind insbesondere die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen.

Die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter werden im Rahmen der in das Bebauungsverfahren integrierten Umweltprüfung untersucht und bewertet.

§§ 1, 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG): Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die zukünftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit und der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind; der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und, soweit erforderlich, die Wiederherstellung von Natur und Landschaft.

§ 30 BNatSchG Abs. 2 i.V.m. § 21 Abs. 1 Nr. 4 LNatSchG Schleswig-Holstein: Bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotop haben, werden gesetzlich geschützt. Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung von in § 30 Abs. 2 BNatSchG und in § 21 Abs. 1 LNatSchG genannten Biotopen führen können, sind verboten.

Der im Zusammenhang mit der Realisierung des Bebauungsplans 21.08.00 entstehende Eingriff in Natur und Landschaft wird durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen.

§ 1 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG): Die Funktionen des Bodens sind nachhaltig zu sichern. Hierzu sind u.a. schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.

§ 1 LBodSchG: Die Funktionen des Bodens sind auf der Grundlage des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG), dieses Gesetzes sowie der aufgrund dieser Gesetze erlassenen Verordnungen zu schützen, zu bewahren und wiederherzustellen. Beeinträchtigungen der natürlichen Funktionen des Bodens und seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sollen im Rahmen der Gesetze so weit wie möglich vermieden und die Inanspruchnahme von Flächen auf das notwendige Maß beschränkt werden.

Der im Zusammenhang mit der Realisierung des Bebauungsplans 21.08.00 vorgesehene Eingriff in den Boden wird durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen.

§ 6 Wasserhaushaltsgesetz (WHG): Die Gewässer sind als Bestandteile des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu sichern. Sie sind so zu bewirtschaften, dass sie dem Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch dem Nutzen Einzelner dienen, vermeidbare Beeinträchtigungen ihrer ökologischen Funktionen und der direkt von ihnen abhängenden Landökosysteme und Feuchtgebiete im Hinblick auf deren Wasserhaushalt unterbleiben und damit insgesamt eine nachhaltige Entwicklung gewährleistet wird. Jedermann ist verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine Verunreinigung des Wassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften zu verhüten, eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers zu erzielen, die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden.

Sofern im vorliegenden Umweltbericht Eingriffe in das Schutzgut Wasser ermittelt werden, werden diese durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen.

§ 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG): Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen.

§ 50 BImSchG: Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Sofern im vorliegenden Umweltbericht Eingriffe durch Immissionen ermittelt werden, werden diese entweder durch geeignete Maßnahmen vermieden oder wenn eine Vermeidung nicht möglich ist, werden die Eingriffe durch Immissionen durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen.

Eingriffsregelung

§ 18 Abs. 1 BNatSchG: Wenn durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zu entscheiden.

§ 1a Abs. 3 BauGB: Art und Umfang von Ausgleichsmaßnahmen sind auf der Grundlage des § 9 BauGB im Bebauungsplan festzusetzen.

Artenschutz

§ 44 Abs. 1 BNatSchG: Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf besonders geschützte Arten sind im Hinblick auf die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 zu prüfen und ggf. erforderliche Maßnahmen vorzusehen.

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere ausgehend von der geplanten baulichen Entwicklung im Plangebiet wird ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erarbeitet. Die Ergebnisse und Maßnahmen des Fachbeitrags werden im weiteren Bauleitplanverfahren in den Umweltbericht eingearbeitet.

Baumschutzsatzung

Gemäß der Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck (18.12.2006) sind alle Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm (gemessen auf einer Höhe von 1,30 m) geschützt. Bei Bäumen in Reihen (mindestens drei Bäume) oder in Gruppen (mindestens fünf Bäume) sowie bei mehrstämmig ausgebildeten Bäumen gilt der Schutz bei einem Stammumfang von jeweils mindestens 50 cm. Ausgenommen von dem Schutz sind u.a. Bäume in Gärten mit Ausnahme von Bäumen in Vorgärten, Bäume, deren Stämme in 1,30 m Höhe maximal 6 m von einem zulässigerweise errichteten Gebäude entfernt sind, sowie Obstbäume, die dem Ernteertrag dienen. Ersatzpflanzungen sind mit einheimischen und standortgerechten Bäumen in Baumschulqualität und einem Stammumfang von 12/14 cm vorzunehmen. Die Anzahl der Ersatzbäume richtet sich nach dem Stammumfang des zu fällenden Baumes. Bis 100 cm Stammumfang (gemessen in 1,30 m Höhe) des zu fällenden Baumes ist ein Ersatzbaum mit einem Mindeststammumfang von 12/14 cm zu pflanzen. Danach ist für jede weitere begonnene 50 cm Stammumfang des zu fällenden Baumes je ein weiterer Ersatzbaum gleicher Qualität vorzusehen.

Die Bäume im Plangebiet bilden im Verbund ein geschütztes Biotop und eine Waldfläche. Entsprechend kommt nicht die Baumschutzsatzung, sondern der Erlass „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht - Anlage: Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der verbindlichen Bauleitplanung (Stand 2014)⁴ zur Anwendung.

6.2.2 Fachplanerische Grundlagen

Landesentwicklungsplan:

Im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2021 (LEP) wird die Hansestadt Lübeck als Oberzentrum innerhalb eines Verdichtungsraumes dargestellt.

Gemäß den Darstellungen des LEP ist der Stadtteil Moisling dabei als Stadtrandkern 1. Ordnung klassifiziert. Der Stadtteil liegt innerhalb der Landesentwicklungsachse und wird nördlich sowie östlich von zwei Biotopverbundachsen gesäumt. Das Plangebiet liegt südlich der hier dargestellten Bahnstrecke und innerhalb des Entwicklungsraums für Tourismus und Erholung.

Durch die Umsetzung der Planung werden die Grundsätze und Ziele des LEP eingehalten. Wichtige Räume für Natur und Landschaft liegen außerhalb des Plangebietes. Das Plangebiet befindet sich zudem in einem Entwicklungsraum für Tourismus und Erholung. Durch den Bebauungsplan

⁴ MELUR (2018): Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht - Anlage: Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der verbindlichen Bauleitplanung, Stand: 01.01.2014

wird der öffentliche Nahverkehr gestärkt, was sich positiv auf den Tourismus und die Erholung auswirkt.

Regionalplan (2004):

Im Regionalplan 2004 für den Planungsraum II wird die Hansestadt Lübeck als Oberzentrum dargestellt. Der Stadtteil Moisling ist dabei als Stadtrandkern 1. Ordnung klassifiziert und liegt innerhalb des baulich zusammenhängenden Siedlungsgebietes von Lübeck. Das Plangebiet liegt gemäß den Darstellungen des Regionalplans direkt im Bereich der Abgrenzung der Siedlungsachse.

Darstellungen der regionalen Freiraumstruktur, wie der Regionale Grünzug und ein Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft, liegen außerhalb des Plangebietes. Die Autobahn A 20 bildet südlich die Grenze der Darstellungen der regionalen Freiraumstruktur und nördlich liegt die Grenze entlang der Siedlungsabgrenzung von Moisling.

Da das Plangebiet außerhalb der regionalen Freiraumstruktur liegt, widerspricht die Planung nicht den Grundsätzen und Zielen des Regionalplans.

Landschaftsrahmenplan (2020):

Gemäß den Darstellungen des Landschaftsrahmenplans beginnen erst südlich der A 20 die Verbundachse des landesweiten Biotopverbundes. Im Süden befindet sich jedoch angrenzend das Landschaftsschutzgebiet „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“ gemäß § 26 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 15 LNatSchG.

Das Plangebiet liegt außerhalb von Darstellungen des Landschaftsrahmenplans für den Planungsraum III 2020 und wirkt sich nicht nachteilig auf angrenzende Schutzgebiete aus, sodass durch die Umsetzung der Planung keine Beeinträchtigung schutzwürdiger Belange des Landschaftsrahmenplans eintritt.

Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck (2008):

Der 2008 durch die Bürgerschaft beschlossene Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck stellt für die Plangebietsfläche keine spezifischen Entwicklungsziele dar.

- Die südöstlich angrenzenden Flächen befinden sich innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“.
- Die thematische Karte „Typen des oberflächennahen Bodenwasserhaushaltes“ stellt für das Plangebiet die Typen Perkolationstyp (Dünensand, Sand, Kies), Stautyp (Tonmergel) und Zuschusstyp (Moor, z.T. auch sandig) dar.
- Das Plangebiet ist im Bestand als Ackerfläche dargestellt. Weiterhin handelt es bei den Flächen im Plangebiet um Flächen, auf denen landwirtschaftliche Nutzung/ landschaftspflegerische Dienstleistungen gegenwärtig oder in absehbarer Zeit möglich sind.
- Die Luftgüte für das Gebiet wird mit den Indizes „hohe Qualität 1,6-1,8“ beschrieben.
- Südlich angrenzend befinden sich „Flächen mit geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen“ sowie gesetzlich geschützte Biotop (gem. §21 LNatSchG SH) wie einen Knick und ein natürliches und naturnahes Kleingewässer. Westlich befindet sich eine „Fläche mit festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen“
- Das Landschaftsbild wird mit der Wertstufeklasse „gering IV“ bewertet. Landschaftlich wird das Plangebiet der „Beckenlandschaft“ zugeordnet.

Die Planung des Bebauungsplans 21.08.00 widerspricht nicht den Zielen und Maßnahmen des Landschaftsplans, da es für den Bereich des Plangebietes kein Entwicklungskonzept gibt.

Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der Flächennutzungsplan für die Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung stellt das Plangebiet weitgehend als Flächen für die Landwirtschaft dar.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes.

UNESCO-Welterbe-Managementplan

Das Plangebiet liegt außerhalb der im Managementplan für die UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ ausgewiesenen Pufferzone. Das Plangebiet berührt allerdings die im Managementplan definierte Sichtbeziehung Nr. 16 „B 208 westlich Siebenbäumen“ auf die Lübecker Altstadt.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Infrastruktur für den geplanten Bahnhofsteilpunkt Moisling. Eine hochbauliche Entwicklung ist nicht geplant, so dass es damit zu keiner Beeinträchtigung der Sichtachsen kommen wird.

Klimaanpassungskonzept

Die maßgeblichen Maßnahmenkarten des Klimaanpassungskonzeptes enthalten keine konkreten Maßnahmenvorschläge zum Plangebiet.

Hinweiskarte Starkregen

Die Hinweiskarte Starkregen der Hansestadt Lübeck enthält keine spezifischen Aussagen für das Plangebiet.

Stadtklimaanalyse

Gemäß Stadtklimakarte der Hansestadt Lübeck ist das Plangebiet von mittlerer bis geringer bioklimatischer Bedeutung. Diese Flächen weisen eine mittlere bzw. geringe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsänderungen auf.

6.3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

6.3.1 Schutzgut Fläche

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das Schutzgut „Fläche“ kann als Umwelt- oder Nachhaltigkeitsindikator für die Bodenversiegelung bzw. die Inanspruchnahme von unbebauten Freiflächen verstanden werden. Die nationale Nachhaltigkeitsstrategie sieht vor, den Flächenverbrauch für Siedlungs- und Verkehrsfläche bis zum Jahr 2030 auf weniger als 30 ha/Tag (Aktuell 60 ha/Tag) zu begrenzen, um den negativen städtebaulichen, ökonomischen und sozialen Auswirkungen entgegenzutreten.

Bei den Flächen im Plangebiet handelt es sich größtenteils um Fläche für die Landwirtschaft sowie um Straßenverkehrsfläche sowie Waldfläche. Die Waldfläche ist gleichzeitig auch naturschutzfachliche Ausgleichsfläche. In geringem Maße sind auch Flächen vorhanden, die der Entwicklung von Natur und Landschaft (für Ausgleichsmaßnahmen) dienen. Die Größe des Plangebietes beläuft sich auf 2,83 ha.

Tabelle 1 Flächenbilanz Bestand

Bebauungsplangebiet (gesamt)	28.330 m²
Straßenverkehrsfläche	4.740 m ²
Feldwege	810 m ²
Überlagernde Festsetzung (Brückenbereich)	552 m ²
Öffentliche Grünfläche	2.770 m ²
Weitere Vegetationsflächen	2.450 m ²
Waldflächen	590 m ²
Fläche für die Landwirtschaft	16.038 m ²
Fläche für Ausgleichsmaßnahmen	380 m ²

Durch den bisher größtenteils unversiegelten Charakter des Plangebietes kommt dem Schutzgut Fläche als natürlichem Medium eine hohe umweltrelevante Bedeutung zu.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Durch die notwendigen Baumaßnahmen bei Umsetzung der Planung kommt es zu einer temporären Inanspruchnahme von Fläche für Zuwegungen und Einrichtungsflächen, die jedoch nur unter Vorsorgegesichtspunkten relevant ist.

Durch die Umnutzung des Plangebietes findet ein Flächenverbrauch einer zuvor für die Landwirtschaft nutzbaren Fläche, einer Waldfläche sowie die Inanspruchnahme von einer Fläche für die Entwicklung von Natur und Landschaft (für Ausgleichsmaßnahmen) statt. Dies stellt eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Fläche dar und ist auszugleichen. Die Fläche für den Straßenverkehr wird im Zuge der Umsetzung der Planung flächenmäßig zunehmen.

Betriebsbedingte negative Auswirkungen sind durch das Vorhaben in Bezug auf das Schutzgut Fläche nicht zu erwarten.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Die Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen der Umsetzung der Planung auf das Schutzgut Fläche werden multifunktional über das Schutzgut Boden formuliert (s. Kapitel Schutzgut Boden).

6.3.2 Schutzgute Boden

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Gemäß der Bodenübersichtskarte Deutschland (BUEK 200)⁵ dominieren im Plangebiet Pseudogley-Braunerden bestehend aus Lehmsand (Schluffsand) sowie ein kleinerer Bereich Pseudogley-Parabraunerde bestehend aus Sandlehm über Tonschluff.

Für die Böden im Plangebiet bestehen folgende Vorbelastungen:

- Versiegelung und Verdichtung durch Siedlungen und Verkehrsflächen
- Stoffeinträge im Bereich von Verkehrswegen und landwirtschaftlichen Flächen
- Veränderungen des Bodengefüges durch Verdichtung und Entwässerung

Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden (§1 BBodSchG). Das BBodSchG unterscheidet in § 2 Absatz 2 folgende wichtige Funktionen des Bodens (A-C):

Natürliche Bodenfunktionen (A)

Der Boden nimmt eine Funktion als Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen ein, die sich über besondere Standorteigenschaften und die Ertragsfähigkeit definieren. Für Teile des Plangebietes ist gemäß MEKUN SH (2022)⁶ eine geringe Ertragsfähigkeit dargestellt. Für den Rest des Plangebietes wird nachfolgend von dem gleichen Wert ausgegangen.

Der Boden ist Bestandteil des Naturhaushaltes, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen und nimmt dadurch eine Regelungsfunktion im Wasser- und Stoffhaushalt ein. Die Funktion wird über das Wasserrückhaltevermögen (Feldkapazität im Effektiven Wurzelraum FKWe) des Bodens beschrieben. Je niedriger die Feldkapazität ist, desto weniger Wasser kann durch den Boden in niederschlagsreichen Zeiten zurückgehalten und in niederschlagsarmen Zeiten teilweise wieder bereitgestellt werden und desto schneller kommt es in niederschlagsreichen Zeiten zur Versickerung, d.h. zur Grundwasserneubildung. Für das Plangebiet ist gem. MEKUN SH (2022)⁷ eine mittlere Feldkapazität ermittelt worden. Für den Rest des Plangebietes wird nachfolgend von dem gleichen Wert ausgegangen.

Der Boden ist Abbau- und Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer und Stoffumwandlungseigenschaften und trägt so insbesondere auch zum Schutz des Grundwassers bei. Der Boden filtert beispielsweise Schwermetalle, organische Schadstoffe und versauernd wirkende Einträge. Maßgeblich zur Erfüllung dieser Funktion sind die Kationenaustauschkapazität und die Luftkapazität des Bodens. Die Filterwirkung ist in feinkörnigem Bodenmaterial mit geringer Luftkapazität am größten, wie z.B. in der Marsch und im Östlichen Hügelland, und in grobkörnigem Bodenmaterial mit hoher Luftkapazität am geringsten, wie z.B. in der Vorgeest. Entsprechende Daten sind unter dem Begriff „Gesamtfilterwirkung“ über das Umweltportal SH

⁵ Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (2022): Geodaten Viewer – Böden Deutschland, Hannover, abgerufen am 27.04.2022, aktualisiert am 27.04.2022

⁶ MINISTERIUM FÜR ENERGIEWENDE, KLIMASCHUTZ, NATUR und UMWELT; Umweltportal Schleswig-Holstein, Kiel, abgerufen am 05.07.2022, aktualisiert am 10.07.2022

⁷ MINISTERIUM FÜR ENERGIEWENDE, KLIMASCHUTZ, NATUR und UMWELT; Umweltportal Schleswig-Holstein, Kiel, abgerufen am 05.07.2022, aktualisiert am 10.07.2022

abrufbar. So wird für einen Teil des Plangebietes eine mittlere Gesamtfilterwirkung angegeben. Für den Rest des Plangebietes wird nachfolgend von dem gleichen Wert ausgegangen.

Die Baugrund- und Grundwasserverhältnisse des Vorhabengebietes wurden in einem Geotechnischen Bericht⁸ vorgelegt. Zu diesem Zweck wurden Rammsondierungen und Schürfe durchgeführt. Gemäß den Informationen aus den Baugrundaufschlüssen folgen unter der Mutterbodenschicht bzw. dem Straßenoberbau, bestehend aus Asphalt und darunterliegenden ungebundenen Tragschichten aus aufgefüllten Sanden oder lokal auch Kiestragschichten, z.T. aufgefüllte Sande. Lokal sind in unterschiedlicher Tiefenlage und Schichtdicke bindige Auffüllungen bzw. Beckenschluff/-mergelschichten in überwiegend steifer Konsistenz in den Sanden zwischengelagert.

Die Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser ist in den angetroffenen Böden baupraktisch generell möglich. Dabei ist darauf zu achten, dass lokal eingelagerte Stauhohizonte (bindige Auffüllungen, Beckenschluff/-mergelschichten) gegen grobkörnigen Boden gemäß DIN 18196 ausgetauscht werden

Funktionen als „Archive der Natur- und Kulturgeschichte“ (B)

Der Boden im Plangebiet weist eine Bedeutung als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte auf. Dieser Sachverhalt wird unter dem Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“ beschrieben.

Nutzungsfunktionen (C)

In seiner Nutzungsfunktion dient der Boden dem Menschen als Rohstofflagerstätte, Fläche für Siedlung und Erholung, Standort für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung, Standort für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen und als Fläche für den Verkehr. Der Boden im Plangebiet weist eine Nutzungsfunktion als Fläche für die Landwirtschaft sowie als Fläche für den Verkehr auf. Ein geringer Anteil des Plangebietes wird als naturschutzfachliche Ausgleichsfläche genutzt. Weiterhin befindet sich im südlichen Bereich des Plangebietes eine Waldfläche, die auch als naturschutzfachliche Ausgleichsfläche entwickelt wurde.

Kampfmittel

Gemäß Stellungnahme des Kampfmittelräumdienstes Schleswig-Holstein vom 12.01.2022 sind Kampfmittel im Plangebiet nicht auszuschließen.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Natürliche Bodenfunktionen

Die vorliegende Bauleitplanung ruft bei Umsetzung erheblich nachteilige Beeinträchtigungen für die natürlichen Bodenfunktionen bspw. in Form von Versiegelung, Verdichtung, Abgrabungen und Aufschüttungen hervor.

Die Neuversiegelung von Böden durch Erschließungsflächen im Plangebiet führt zu weiteren Störungen eines bereits gestörten Bodengefüges und verändert die Standorteigenschaften in Bezug auf den Wasserabfluss. Die Neuversiegelung beläuft sich bei Umsetzung der Planung auf eine Fläche von 12.379 m².

⁸ Ingenieurbüro Dr. Lehnert+Wittorf: Geotechnischer Bericht, Bahnhofpunkt Lübeck - Moisling; Strecke Lübeck - Hamburg, Baugrunderkundung, Chemische Analytik und Ausbau- und Gründungsempfehlung, Stand: 08.07.2022

Tabelle 2 Ermittlung der Neuversiegelung innerhalb des Plangebietes bei Umsetzung der Planung

Flächenart	Bestand		Planung		Neuversiegelung infolge Umset- zung Planung
	Fläche (m ²)	Versiegelung (m ²)	Fläche (m ²)	Versiegelung (m ²)	
Straßenverkehrsfläche	4.740	4.740	6.829	6.829	2.089
Feldwege, teilversiegelt	810	243	0	0	-243
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, vollversie- gelt	0	0	5.267	5.267	5.267
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, teilversie- gelt	0	0	5.267	5.267	5.267
Überlagernde Festsetzung (Brückenbereich)	552	552	552	552	0
Öffentliche Grünfläche	2.770	0	4.561	0	0
Weitere Vegetationsflächen	2.450	0	0	0	0
Waldfläche	590	0	0	0	0
Fläche für die Landwirtschaft	16.038	0	0	0	0
Fläche für Ausgleichsmaßnah- men	380	0	5.035	0	0
Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern	0	0	820	0	0
Gesamtfläche (m²)	28.330	5.535	28.330	17.914	12.379

Funktionen als „Archiv der Natur- und Kulturgeschichte“

Die Umsetzung des Bebauungsplanes kann zu einer nachteiligen Auswirkung auf die Funktion des Bodens als „Archiv der Natur- und Kulturgeschichte“ führen. Detaillierte Informationen sind dem Kapitel „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“ zu entnehmen.

Nutzungsfunktion

Durch die Umnutzung des Plangebietes findet ein Flächenverbrauch einer zuvor für die Landwirtschaft nutzbaren Fläche sowie die Inanspruchnahme einer naturschutzrechtlichen Ausgleichsfläche sowie von Waldfläche statt. Detaillierte Informationen sind dem Kapitel „Schutzgut Fläche“ zu entnehmen.

Kampfmittel

Im Zuge der Umsetzung der Planung kann ein Auffinden von Kampfmitteln nicht ausgeschlossen werden, weshalb Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen notwendig werden.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

Versickerungsfähige Oberflächenmaterialien

Innerhalb des Plangebietes sind Parkplätze und Parkplatzanlagen grundsätzlich mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen oder mit Pflastersteinen mit dränfähigen Pflasterfugen herzustellen. Hiervon ausgenommen sind maximal 35 Parkplätze. Dies begründet sich aus der voraussichtlich unterschiedlichen Nutzungsintensität der einzelnen Parkplätze.

Kampfmittel

Vor Beginn der Tiefbaumaßnahmen wie z.B. Baugruben, Kanalisation, Gas, Wasser, Strom und Straßenbau ist die Fläche gemäß Kampfmittelordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel zu untersuchen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt Dezernat 33, Sachgebiet 31, Mühlenweg 166, 24116 Kiel durchgeführt. Der Bauträger hat sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung zu setzen, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahme einbezogen werden können.

Schutz des Bodens und des Grundwassers

Grundsätzlich sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um eine nachteilige Beeinträchtigung von Boden und Grundwasser durch austretende Betriebsstoffe zu vermeiden.

Rekultivierung der Bodenschicht

Für den Bau erforderliche Stell- und Bodenlagerflächen, die nicht für Versiegelungsflächen vorgesehen sind, sind nach Abschluss der Bauphase wieder zu rekultivieren. Die baubedingte Inanspruchnahme von Seitenflächen, die nicht dauerhaft für die geplanten Anlagen benötigt werden (z.B. durch Befahren mit Baufahrzeugen oder Einrichtung von Materialplätzen), ist auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen. Die Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme wieder zu lockern und zu rekultivieren.

d) Geplante Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen

Die Quantifizierung des erforderlichen Ausgleichsumfangs basiert auf dem Runderlass „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht“ vom 09.12.2013.

Nach der Ermittlung und Bewertung von erheblichen Beeinträchtigungen durch die geplanten Eingriffe sind gemäß Anlage zu o.g. Erlass im Plangebiet bezüglich des Schutzgutes Boden, Flächen mit allgemeiner Bedeutung und mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz betroffen. Die Flächen mit allgemeiner Bedeutung nehmen den Großteil des Plangebietes ein. Flächen mit allgemeiner Bedeutung für den Naturschutz sind beispielsweise Acker und intensiv gepflegte öffentliche und private Grünflächen ohne wertvollen Baumbestand, sofern:

- Bodenart und -typ naturraumtypisch sind,
- der langfristig mittlere natürliche Flurabstand des Grundwassers mehr als einen Meter beträgt und
- die Flächen nicht dem Biotopverbund gemäß § 21 BNatSchG dienen.

Im Plangebiet beträgt der mittlere Flurabstand des Grundwassers >1 m. Das Plangebiet liegt außerhalb des landesweiten Biotopverbunds gemäß § 21 BNatSchG und verfügt über eine naturraumtypische Bodenart.

Der Ausgleich von Boden kann über eine Bodenentsiegelung und Wiederherstellung der natürlichen Bodenfunktionen vorgenommen werden. Ist dies nicht möglich, kann im Verhältnis 1:0,5 für

vollversiegelte Flächen und 1:0,3 für wasserdurchlässige Flächenarten ausgeglichen werden, in dem eine landwirtschaftliche Fläche aus der Nutzung genommen und bspw. zu einem naturnahen Biotop entwickelt wird. Bei der Entwicklung höherwertiger Flächen oder einer Extensivierung der Nutzung erhöhen sich die Verhältniszahlen. Eine Ermäßigung des ermittelten Flächenbedarfs kann unter besonderen Bedingungen vorgenommen werden.

Tabelle 3 Ermittlung des Ausgleichserfordernisses durch erheblich nachteilige Auswirkungen der Umsetzung der Planung auf das Schutzgut Boden

Flächenfestsetzung	Fläche Neuversiegelung (m ²)	Ausgleichsfaktor	Erforderlicher Ausgleich (m ²)
Straßenverkehrsfläche	2.089	0,5	1.045
Feldwege, teilversiegelt	-243	1,0	-243
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, vollversiegelt	5.267	0,5	2.633
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, teilversiegelt	5.267	0,3	1.580
Überlagernde Festsetzung (Brückenbereich)	0	-	0
Fläche für die Ver- und Entsorgungsanlagen			
Öffentliche Grünfläche	0	-	0
Weitere Vegetationsflächen	0	-	0
Waldfläche	0	-	0
Fläche für die Landwirtschaft	0	-	0
Fläche für Ausgleichsmaßnahmen	0	-	0
Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern	0	-	0
Gesamtfläche (m²)	12.379	-	5.015

Das Ausgleichserfordernis für das Schutzgut Boden liegt somit insgesamt bei 5.015 m². Der Ausgleich wird multifunktional mit dem Ausgleichsbedarf für das Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften), Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften) und das Schutzgut Fläche teilweise innerhalb des Plangebietes und teilweise über eine Ausgleichsfläche der Hansestadt Lübeck erbracht. In Anspruch genommen wird hierzu zum einen die im Bebauungsplan festgesetzte Ausgleichsfläche. Dort ist ein Ausgleich von 3.126 m² möglich. Der weitere Bedarf von 1.885 m² wird an der Grinau, südlich des Plangebietes erbracht. Das Ausgleichsflächenkonzept sieht u.a. die Schaffung von Trockenrasen, extensivem Grünland, Magerwiesen sowie Gehölzbeständen vor.

Ausgleichsfläche im Plangebiet

Mit der Planung im südlichen Plangebiet eine Ausgleichsfläche hergestellt. Sie hat eine Breite von ca. 30 m zu den Parkplätzen. Die Fläche wird als Sukzessionsfläche mit lockerem Baumbestand und einem dreijährigen Pflegeintervall festsetzen. Es werden sich Gras- und Staudenflur mit z.B. Weißdornbüschen vergleichbar der heutigen Fläche im Osten entwickeln, die möglichst mager

gehalten werden soll. Es können hier blütenreiche Flächen entstehen, die für Insekten als Lebensraum und Nahrungsfläche dienen. Sie werden so auch Jagdrevier der Fledermäuse und insektenfressenden Vögel aber mit Saat auch Nahrungsraum z.B. für das Rebhuhn.

6.3.3 Schutzgut Wasser

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Der Bodentyp Pseudogley-Braunerde bestehend aus Lehmsand/ Schluffsand ist grundsätzlich nicht grundwasserbeeinflusst, so dass davon auszugehen ist, dass das Grundwasser im Plangebiet > 2 m unter Flur ansteht. Eine Bildung von Schichtwasser ist aufgrund der geringen Sickerwasserrate möglich.

Vorbelastungen sind durch die Versiegelung von Verkehrsflächen gegeben (Grundwasserabsenkung, Schadstoffimmissionen). Auch die landwirtschaftliche Nutzung beeinträchtigt die Grundwasserqualität durch Eintrag von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln sowie durch Entwässerung.

Oberflächengewässer

Fließende Oberflächengewässer, wie Flüsse und Bäche sowie stehende Oberflächengewässer, wie Kleingewässer sind innerhalb des Plangebietes nicht vorhanden. Südlich des Plangebietes befindet sich jedoch ein Kleingewässer innerhalb von Waldflächen.

Grundwasser

Das Plangebiet liegt außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten. Gemäß Geotechnischer Stellungnahme wurde in den Sondierungen in den unteren Sanden Wasser angetroffen und nach Bohrende im offenen Sondierloch in Tiefen zwischen 2,6 m und 4,2 m unter OK Gelände eingemessen (entspricht NHN +8,35 m bis lokal NHN +10,28 m). Es handelt sich um großräumig anstehendes Grundwasser (1. Aquifer), das zum Zeitpunkt der Einmessung vermutlich noch nicht vollständig ausgepegelt war.

Je nach Niederschlagsintensität muss wegen der wassersperrenden bindigen Bodenschichten insbesondere im Bereich der östlich des Oberbüssauer Weges mit örtlich und zeitlich begrenzten Stauwasserbildungen bis nahe der Geländeoberfläche gerechnet werden.

Schmutz und Regenwasser

Schmutzwasser fällt nach derzeitigem Kenntnisstand im Plangebiet nicht an. Das Regenwasser versickert über die unversiegelten Flächen bzw. wird über die versiegelten Flächen gesammelt und abgeführt. Die Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser ist in den angetroffenen Böden baupraktisch generell möglich. Dabei ist darauf zu achten, dass lokal eingelagerte Stauhorizonte (bindige Auffüllungen, Beckenschluff/-mergelschichten) gegen grobkörnigen Boden gemäß DIN 18196 ausgetauscht werden

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die Vorbelastungen, die durch Versiegelung von Verkehrsflächen gegeben (Grundwasserabsenkung, Schadstoffimmissionen) sind, werden durch ein Hinzukommen von Verkehrsflächen zunehmen wohingegen die Vorbelastungen durch die landwirtschaftliche Nutzung abnehmen werden.

Durch die im Zuge der Bauarbeiten hervorgerufenen Veränderungen des Bodengefüges und die Versiegelung von Fläche, wird sich der Wasserhaushalt innerhalb des Plangebietes verändern, wodurch nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser festzustellen sind. Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sind notwendig.

Oberflächengewässer

Oberflächengewässer sind von der Planung nicht betroffen.

Grundwasser

Im Zuge der Bauarbeiten kann es zu Wasserhaltemaßnahmen kommen. Diese stellen eine Benutzung des Grundwassers gemäß des Wasserhaushaltsgesetzes dar und sind daher erlaubnispflichtig.

Schmutz und Regenwasser

Durch die Zunahme an versiegelter Fläche innerhalb des Plangebietes kommt es als Folge der reduzierten Versickerung und Verdunstung zu einem erhöhten Oberflächenabfluss des Regenwassers. Diese nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut Wasser ist in Hinblick auf notwendige Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung relevant.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

Grundwasser

Grundwasserhaltungen für die Bauzeit stellen eine Benutzung des Grundwassers gem. Wasserhaushaltsgesetz dar und sind daher gem. WHG erlaubnispflichtig. Ein entsprechender Antrag ist mindestens einen Monat vor Beginn der Arbeiten einzureichen.

Sollten sich im Plangebiet alte Brunnen und Messstellen befinden, so sind diese fachgerecht, gemäß der Technischen Regeln, Arbeitsblatt W 135, zurückzubauen.

Grundsätzlich sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um eine nachteilige Auswirkung auf Boden und Grundwasser durch austretende Betriebsstoffe während der Bau-, und Betriebsphase zu vermeiden.

Schmutz und Regenwasser

Im Rahmen des Entwässerungskonzeptes wurde der Erlass „Wasserrechtliche Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein Teil 1: Mengenbewirtschaftung A-RW 1 angewendet.

Das Ziel sich so weit wie möglich an den natürlichen Wasserhaushalt anzunähern, kann nur mithilfe der Nutzung von Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen erfolgen, bei denen in der Regel der Parameter Versickerung den größten Anteil einnimmt. Dies entspricht auch dem Fall der Planung. Die Nutzung der Mulden-Rigolen-Elemente hat eine Erhöhung der Versickerung zur Folge. Dementsprechend kann die Grundwasserneubildung gefördert werden. Im Vergleich zum Bestand ist diese Art der Regenwasserbewirtschaftung positiv zu werten, da das Regenwasser an dem Ort, an dem es anfällt, versickert und nicht mehr über einen Kanal abgeleitet werden soll.

Gleichzeitig ist positiv zu bewerten, dass das Regenwasser in der Planung durch einen Sedimentationsschacht und durch die bewachsene Oberbodenpassage der Mulden- Rigolen-Elemente gereinigt wird. Im Bestand erfolgt keine Reinigung des Regenwassers.

Für die Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser ist das ATV-DVWK (Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.) Arbeitsblatt 138 für die Erlaubnisplanung zugrunde zu legen.

Der Bebauungsplan setzt zudem fest, dass innerhalb des Plangebietes Parkplätze und Parkplatzanlagen mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen oder mit Pflastersteinen mit dränfähigen Pflasterfugen herzustellen sind. Hiervon ausgenommen sind maximal 35 Parkplätze, welche aufgrund der voraussichtlichen Nutzungsintensität eine Vollversiegelung erfordern.

Die Entsorgung des Schmutzwassers hat über die vorhandenen zentralen SW-Leitungen der Hansestadt Lübeck mit Reinigung im Zentralkläwerk der Hansestadt Lübeck zu erfolgen.

d) Geplante Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind nicht erforderlich.

6.3.4 Schutzgüter Klima und Luft

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das maritime Klima der Hansestadt Lübeck zeichnet sich durch geringe Tag- und Nachtunterschiede aus, da Nord- und Ostsee aufgrund ihrer großen Wassermassen als Temperaturpuffer fungieren. Die langjährige Durchschnittstemperatur beträgt 8,8°C bei einem jährlichen Niederschlag von 712 mm.

Die Luftqualität innerhalb des Plangebietes ist gemäß Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck (2008) aufgrund der Lage abseits von Siedlungsflächen als „hohe Qualität 1,6-1,8“ zu bewerten. Gemäß der Planungshinweiskarte basierend auf der Klimaanalyse für das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck (2014) besteht eine mäßige Kaltluftlieferung von West nach Ost. Ein relevanter Abfluss dieser Kaltluft in Richtung der Siedlungsflächen des Stadtteils Moisling findet entlang des Oberbüssauer Weges statt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der Luftstrom in das Stadtgebiet durch die Bahntrasse und entsprechende Lärmschutzeinrichtungen zumindest geringfügig eingeschränkt wird.

Die Kaltluftentstehung vollzieht sich im Plangebiet vor allem durch die vorhandenen Ackerflächen, die den flächenmäßig größten Teil ausmachen. Über sie entsteht durch den Effekt der Kühlleistung durch Verdunstung kalte Luft, die über die vorher beschriebenen Luftströme in die angrenzenden Siedlungsbereiche verteilt wird.

Die Gehölzstrukturen entlang der Böschungsbereiche des Oberbüssauer Weges sind artenreich ausgeprägt und weisen eine Alters- und Höhenstaffelung auf, wodurch viel relevante Biomasse auf engem Raum vorhanden ist, um ebenfalls zur Frischluftversorgung beizutragen. Zusätzlich befinden sich diese Gehölzstrukturen in einer zum Stadtgebiet gerichteten Luftströmungs-Achse. Es ist für diese Gehölzbestände insofern von einer mittleren klimatischen Bedeutung für das Plangebiet und angrenzende Siedlungsbereiche auszugehen.

Die nächstgelegenen Waldflächen mit mindestens 200 m Flächenausdehnung in jede Richtung sind südlich angrenzend und geringfügig innerhalb des Plangebietes vorhanden. Bei diesen Flächen handelt es sich um Ausgleichsflächen, auf denen eine Aufforstung vorgenommen wird.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Im Plangebiet ist in der Bauphase vorübergehend mit einer erhöhten Lärm-, Staub- und Abgasentwicklung zu rechnen. Durch die Herstellung voll- und teilversiegelter Flächen verändert sich das Kleinklima (Verringerung der Luftfeuchte, stärkere Erwärmung über versiegelten Flächen, Verringerung der Kaltluftentstehung). Eine Beschattung stark versiegelter Bereiche kann durch eine klimaangepasste Pflanzartenwahl gewährleistet werden und verhindert somit die Erwärmung dieser Flächen.

Die klimatische Regeneration und das Siedlungs-Umland-Luftaustauschsystem werden durch die Neuversiegelungen innerhalb des Plangebietes selbst nachteilig verändert. Die Lage des Plangebietes relativiert diesen Effekt allerdings, da sich westlich, südlich und östlich des Plangebietes

Flächen anschließen, die aufgrund ihrer Größe und Lage bedeutender für die Kalt- und Frischluftentstehung sind.

Durch den geringfügigen Eingriff in die südlich gelegenen Waldflächen werden keine nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut hervorgerufen, da diese nur einen sehr kleinen Teil der südlich gelegenen und für die Neubildung von Frischluft relevanten Waldflächen ausmachen.

Durch die Festlegung von öffentlichen Grünflächen und Flächen für die Anpflanzung von Gehölzen werden negative Auswirkungen der Planung auf das Plangebiet innerhalb desselben reduziert, damit wird auch der Bedeutung der artenreichen Steilhänge für die Frischluftversorgung Rechnung getragen.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

Klimaangepasste Baumartenwahl

Oberirdische Parkplatzanlagen mit mehr als 4 Parkplätzen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern und zu beschatten. Hierzu ist je angefangene 4 Stellplätze ein mittel- bis großkroniger, standortgerechter Laubbaum gemäß Pflanzliste 2 mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, in einer mindestens 12 m² großen, offenen Baumscheibe, gemessen zwischen den Rückenstützen und mit mindestens 18 m³ Wurzelraum in einem gleichmäßigen Baumraster auf der jeweiligen Stellplatzanlage zu pflanzen.

Die Bäume sind hierbei vornehmlich innerhalb der Parkplatzreihen zu pflanzen. Abweichend ist der rechnerisch erforderliche Anteil an Bäumen in den angrenzenden Bereichen zu pflanzen, sofern auf dem befestigten Teilbereich der Parkplatzanlage eine Überdeckung mit PV-Anlagen umgesetzt werden soll und dort wegen der Besonnung keine Baumpflanzungen realisiert werden können. Diese Regelung greift gleichfalls bei erforderlichen Standortabweichungen durch technische Leitungen.

Pflanzliste 2 - Baumpflanzungen Parkplatzanlage

Bäume

Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm

Französischer Ahorn (*Acer monspessulanum* L.), Schnee-Felsenbirne (*Amelanchier arborea*), Hainbuche (*Carpinus betulus*), Baum-Hasel (*Corylus colurna*), Rot-Esche/Grün-Esche (*Fraxinus pennsylvanica*), Zerr-Eiche (*Quercus cerris*), Rot-Eiche (*Quercus rubra*), Schein-Akazie (*Robinia pseudoacacia*), Eberesche (*Sorbus aucuparia*), Winter-Linde (*Tilia cordata* Mill.)

d) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

6.3.5 Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften)

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Die vorliegende Bestandsaufnahme der Biotoptypen stellt eine aktuelle Bestandserfassung der Vegetation im Plangebiet und in seinen Randbereichen (Untersuchungsgebiet) dar. Dabei bildet die Bestandsaufnahme eine Grundlage für die Beurteilung der naturschutzfachlichen Wertigkeit der betroffenen Flächen und Strukturen.

Methodik / Vorgehensweise

Die Biotoptypenkartierung wurde Anfang Oktober 2021 auf der Grundlage der aktuellen Kartieranleitung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (Kartieranleitung und Biotoptypenschlüssel für die Biotopkartierung Schleswig-Holstein - Kartieranleitung, Biotoptypenschlüssel und Standardliste Biotoptypen; Stand: April 2021) durchgeführt. Die Ergebnisse sind im Plan „Biotop- und Nutzungstypenkartierung“ dargestellt.

Nachfolgend werden zunächst die im Plangebiet und seinem näheren Umfeld vorkommenden Biotoptypen beschrieben, anschließend wird der vorhandene Bestand hinsichtlich seiner Bedeutung mittels Biotopwertstufen bewertet. Die Knicks im Untersuchungsgebiet wurden zusätzlich gemäß dem Ökologischen Knickbewertungsrahmen bewertet (tabellarische Bewertung, siehe Anhang).

Biotoptypen

Bestand

Das Untersuchungsgebiet liegt im Stadtteil Moising südlich der Bahntrasse und der Wohnbebauung. Das Plangebiet liegt innerhalb einer weitläufigen Ackerfläche, die durch einen Knick entlang der Bahntrasse und einen Knick im Süden sowie ein Straßenbegleitgrün mit Gehölzen im Westen eingerahmt wird. Am westlichen und nördlichen Randbereich des Ackers verläuft ein unbefestigter Wanderweg.

Im westlichen Bereich des Plangebietes befindet sich der Oberbüssauer Weg und anschließend ein Hundeübungsplatz sowie eine brachgelegene Ruderalfläche als Kompensationsfläche. In östlicher Richtung setzt sich die landwirtschaftliche Nutzung fort.

Gehölzbestände

An Gehölzbeständen sind im Untersuchungsgebiet überwiegend Knicks und Gehölze entlang der Straße vorhanden. Dabei sind sowohl typische Knicks und Knickabschnitte präsent sowie ein durchgewachsener Knick. Der typische Knick (HWy) südlich der Bahntrasse besteht überwiegend aus Weißdorn, Liguster, Hasel, Schlehe und Berg-Ahorn. Zusätzlich werden Bereiche des Knicks durch Hopfen und Brombeeren überlagert, sodass sich ein flächiger und sehr dichter Gehölzbestand gebildet hat. Dahingegen ist der Gehölzbestand des durchgewachsenen Knicks (HWb) südlich des Plangebietes eher lückig und zweireihig auf einem degradierten Wall ausgebildet. Die Gehölze bestehen vor allem aus Stiel-Eichen, Feld-Ahorn und Hainbuchen. Richtung Osten geht der durchgewachsene Knick in einen typischen Knick über. Hier mischen sich zusätzlich Hasel, Schlehen und Berg-Ahorn mit in den Gehölzbestand.

Der typische Knick verläuft zunächst Richtung Osten und biegt dann Richtung Süden ab. Östlich des Abschnittes, der Richtung Süden führt, ist ein sonstiges Gebüsch (HBy) aus Schlehen und Brombeeren vorgelagert. Weiterhin befinden sich sonstige Gebüsche im Bewegungsbereich des Ackers, angrenzend an den randlich verlaufenden Weg, in dem zusätzlich zu den genannten Arten auch Hasel vorkommt.

Südlich des durchgewachsenen Knicks ist ein Feldgehölz aus Erlen (HGe) vorhanden. Es handelt sich um Schwarz-Erlen, die in Reihen angelegt wurden.

Innerhalb der Sukzessionsfläche südlich des Plangebietes befindet sich im östlichen Randbereich ein angelegter Sumpfwald mit Erlen (WEe), an dessen Rändern sich auch Weiden als Pioniergehölze ausbreiten (WPw).

Landwirtschaftlich genutzte Flächen

Den größten Flächenanteil im Plangebiet nimmt der intensiv genutzte Acker (AAy) ein. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme war der Acker umgebrochen und nicht mit einer Feldfrucht bestellt. Die Ackerfläche im südöstlichen Umfeld des Plangebietes war zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme stillgelegt und mit einer Graseinsaat (AAw) zwischengepflanzt.

Ruderales Gras- und Staudenfluren

Ruderales Gras und Staudenfluren sind im Plangebiet vor allem in den ungenutzten Randbereichen sowohl entlang des Ackers als auch entlang von Wegen und innerhalb der Sukzessionsflächen im südlichen und nordwestlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes vorhanden. Je nach Artenzusammensetzung werden die ruderalen Gras- und Staudenfluren unterschieden nach:

- Feuchte Hochstaudenflur (RHf)
- Ruderales Grasflur (RHg)
- Nitrophytenfluren (RHn)
- Ruderales Staudenfluren frischer Standorte (RHm)
- Brombeerflur (RHr)

Brombeerfluren bestehen fast ausschließlich aus Brombeeren und befinden sich im nordöstlichen Randbereich des Plangebietes angrenzend an den Knick entlang der Bahntrasse und innerhalb der Sukzessionsfläche im südlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes. Bereiche, die überwiegend aus Nitrophyten, wie Brennnesseln (*Urtica dioica*), bestehen, wurden vor allem entlang der Zuwegung des Ackers und in der südlichen Sukzessionsfläche erfasst.

Teilweise gehen die Nitrophytenfluren fließend in die ruderalen Staudenfluren frischer Standorte über. Hier sind neben den Brennnesseln auch Giersch (*Aegopodium podagraria*), Quecke (*Elymus repens*), Wiesen-Knäuelgras (*Dactylis glomerata*), Gewöhnlicher Beifuß (*Artemisia vulgaris*), Riesen-Goldrute (*Solidago gigantea*) und Breitwegerich (*Plantago major*) vertreten. Bereichsweise werden die ruderalen Staudenfluren frischer Standorte auch von Brombeerfluren überlagert oder verbuschen (/gb) durch Strauchaufwuchs aus bspw. Schlehe.

Ruderales Grasfluren nehmen im Plangebiet eine eher untergeordnete Rolle ein. Sie befinden sich lediglich im nordwestlichen Randbereich des Plangebietes und sind geprägt durch folgende Gräser sowie einem sehr geringen Anteil an Kräutern: Wiesen-Knäuelgras (*Dactylis glomerata*), Quecke (*Elymus repens*), Wiesen-Rispengras (*Poa pratensis*), Glatthafer (*Arrhenatherum elatius*) und Spitzwegerich (*Plantago lanceolata*).

Ebenfalls nehmen im Untersuchungsgebiet die feuchten Hochstaudenfluren nur einen geringen Flächenanteil ein. Sie mischen sich mit den ruderalen Staudenfluren frischer Standorte am südlichen Randbereich des Ackers. Als dominante Arten dieses Bereichs sind die folgenden zu nennen: Wiesen-Sauerampfer (*Rumex acetosa*), Wasser-Pfeffer (*Persicaria hydropiper*), Floh-Knöterich (*Persicaria maculosa*), Sumpf-Schachtelhalm (*Equisetum palustre*), Schlitzblättriger Storchschnabel (*Geranium dissectum*), Vierkantiges Weidenröschen (*Epilobium tetragonum*), Quecke (*Elymus repens*) und Wiesen-Fuchsschwanz (*Alopecurus pratensis*).

Simsenriede und sonstige Staudensümpfe

Südlich des Plangebietes befindet sich eine Sukzessionsfläche als Kompensationsfläche, welche feucht ausgeprägt ist. Innerhalb der Sukzessionsfläche befindet sich ein Gewässer, dessen nördliche Randbereiche sumpfig ausgebildet sind. So befinden sich im südlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes sowohl ein Flatterbinsen-Sumpf (NSf) als auch ein Binsen- und Simsenried (NSj) mit Flatterbinse (*Juncus effusus*) und Wald-Simse (*Scirpus sylvaticus*) sowie bereichsweise kleinen Beständen von Breitblättrigem Rohrkolben (*Typha latifolia*).

Biotope der Siedlungs- und Verkehrsflächen

Innerhalb des Plangebietes liegt ein Teilbereich des Oberbüssauer Weges, welcher einschließlich der beidseitig verlaufenden Fuß- und Radwege als vollversiegelte Verkehrsfläche (SVs) erfasst wird. An den Straßenrändern sind teilweise gepflegte rasige Bereiche als Straßenbegleitgrün ohne Gehölze (SVo) vorhanden. Diese bestehen zumeist aus Gräsern, wie Wiesen-Knäuelgras (*Dactylis glomerata*) und Wiesen-Rispengras (*Poa pratensis*) sowie Stauden aus Stumpfbältrigen Ampfer (*Rumex obtusifolius*), Weißer Gänsefuß (*Chenopodium album*), Raue Gänsedistel (*Sonchus asper*) und Brennesseln (*Urtica dioica*). In den Böschungsbereichen beidseitig des Oberbüssauer Weges haben sich Straßenbegleitgrün mit Gehölzen (SVh) ausgebildet. Die Straßensäume aus Bäumen bestehen sowohl aus Nadelgehölzen, wie Kiefern als auch einer Vielzahl an Laubgehölzen, wie z.B. Stiel-Eiche, Berg-Ahorn, Spitz-Ahorn, Vogelkirsche, Hainbuche, Rotbuche, Schwarzerle, Eberesche, Gewöhnliche Traubenkirsche, Hasel, Schwarzer Holunder und Hunds-Rose. Aufgrund der Vielzahl heimischer Arten und des Neigungswinkels der Straßenböschung wird das Straßenbegleitgrün überwiegend von einem gesetzlich geschützten artenreichen Steilhang (XHs) überlagert. Steilhänge gelten als gesetzlich geschützt sofern ein artenreicher Biotoptyp, eine Neigung von mindestens 20°, eine Länge von mindestens 25 m und eine Höhe von mindestens 2 m vorliegen.

Westlich der Straße liegt ein Hundeübungsplatz (SEd), welcher durch einen arten- und strukturarmen Zierrasen (SGr) geprägt ist. Zum Hundeübungsplatz gehören noch ein kleines Klub-Häuschen des Vereins, einzelne Beete und Ziersträucher, Einzelbäume aus überwiegend Hänge-Birken sowie die auf der Rasenfläche aufgestellten Hindernisse für Hunde. Die Rasenfläche wird intensiv genutzt und gepflegt, somit ist die Artenvielfalt reduziert auf Arten, wie Einjähriges Rispengras (*Poa annua*), Deutsches Weidelgras (*Lolium perenne*), Weiß-Klee (*Trifolium repens*), Breitwegerich (*Plantago major*) und Gänseblümchen (*Bellis perennis*).

Die Zuwegung zur Ackerfläche sowie der Rundweg im nördlichen Bereich des Ackers sind als unversiegelte Wege (SVu) erfasst. Die Zuwegung zum Hundeübungsplatz ist wiederum teilversiegelt (SVt).

Bewertung

Für die naturschutzfachliche Bewertung der Biotop- und Nutzungstypen werden folgende, allgemein gebräuchliche naturschutzfachliche Kriterien herangezogen:

- Grad der Naturnähe,
- Vorkommen seltener Arten,
- Gefährdung bzw. Seltenheit,
- Vollkommenheit und
- zeitliche Ersetzbarkeit bzw. Wiederherstellbarkeit.

Anhand dieser Kriterien erfolgt eine Einstufung der im Untersuchungsgebiet festgestellten Biotoptypen. Für die Einstufung wird eine Skala zu Grunde gelegt, die sechs Wertstufen von 0 „ohne Biotopwert“ bis 5 „sehr hoher Biotopwert“ umfasst.

Tab. 1: Naturschutzfachlicher Biotopwert

Wertstufe	Definitionen / Kriterien	Biotoptypen	Schutzstatus
5	sehr hoher Biotopwert: sehr wertvolle, naturnahe Biotoptypen, Reste der ehemaligen Naturlandschaft mit vielen seltenen oder gefährdeten Arten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden 	
4	hoher Biotopwert: naturnahe Biotoptypen mit wertvoller Rückzugsfunktion, extensiv oder nicht mehr genutzt; Gebiet mit lokal herausragender Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sumpfwald aus Erlen ▪ Binsen- und Simsenried 	§30 (2) Nr. 4 BNatSchG §30 (2) Nr. 2 BNatSchG
3	mittlerer Biotopwert: relativ extensiv genutzte Biotoptypen innerhalb intensiv genutzter Räume mit reicher Strukturierung, hoher Artenzahl und einer, besonders in Gebieten mit hohem Anteil von Arten der Wertstufe 4, hohen Rückzugs- und/oder Vernetzungsfunktion; Gebiet mit lokaler Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ typische Knicks und durchgewachsene Knicks ▪ Feldgehölz aus Erlen ▪ Sonstiges Gebüsch ▪ Weidenpionierwald ▪ Einzelbäume ▪ ruderale Staudenflur frischer Standorte ▪ Feuchte Hochstaudenflur ▪ Flatterbinsen-Sumpf ▪ Straßenbegleitgrün mit Gehölzen ▪ Artenreicher Steilhang 	§ 21 (1) Nr. 4 LNatSchG i.V. m. § 30 (2) Satz 2 BNatSchG § 21 (1) Nr. 5 LNatSchG i.V.m. § 30 (2) Satz 2 BNatSchG
2	niedriger Biotopwert: Nutzflächen oder Biotoptypen mit geringer Artenvielfalt, die Bewirtschaftungsintensität überlagert die natürlichen Standorteigenschaften, Vorkommen nur noch weniger standortspezifischer Arten; Lebensraum für euryöke Arten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Brombeerflur ▪ Nitrophytenflur ▪ Ruderale Grasflur 	
1	sehr niedriger Biotopwert: Biotoptypen ohne Rückzugsfunktion, intensiv genutzt, mit überall schnell ersetzbaren Strukturen; fast vegetationsfreie Flächen, extrem artenarm bzw. lediglich für einige wenige euryöke Arten von Bedeutung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Artenarmer Zierrasen ▪ Intensivacker ▪ Acker mit Graseinsaat ▪ Hundeübungsplatz ▪ Straßenbegleitgrün ohne Gehölze ▪ Unversiegelter Weg 	
0	ohne Biotopwert: überbaute oder vollständig versiegelte Flächen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vollversiegelte Verkehrsfläche ▪ Teilversiegelte Verkehrsfläche 	

Mit Ausnahme der Steilhänge befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope innerhalb des Plangebietes. In der Nachbarschaft des Plangebietes befinden sich Knickstrukturen. Im südlichen Umfeld des Plangebietes, außerhalb des Plangebiets, befinden sich weiterhin gesetzlich geschützte Feuchtbiopte (Sumpfwald mit Erlen und Binsen- und Simsenried).

Es kommen keine Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie im Plangebiet vor. Aufgrund der speziellen Standortansprüche der Arten: Kriechender Scheiberich (*Apium repens*) (Feuchtwiesen, Ufer), Froschzunge (*Luronium natans*) (Gewässerpflanze), Schierlings-Wasserfenchel (*Oenanthe conioides*) (Süßwasserwatten), Firnisglänzendes Sichelmoos (*Hamatocaulis vernicosus*) (Moore, Nasswiesen, Gewässerufer) ist ein Vorkommen im Plangebiet ausgeschlossen.

Die Knicks in der Nachbarschaft des Plangebietes wurden zusätzlich gemäß dem Ökologischen Knickbewertungsrahmen/ Landesamt für Naturschutz und Landschaftspflege S-H (1978) bewertet. Die Knickbewertung erfolgte anhand der Parameter „Aufbau“, „Gehölzanordnung“, „Gehölzbestand“, „Besonderheiten“ und „Artenvielfalt“ und gliedert sich in drei Klassifizierungsstufen (Klasse I-III).

In der Nachbarschaft des Plangebietes sind vier Knicks mit der Wertstufe II vorhanden, die sich jeweils degradierte Wälle aufweisen, größtenteils zweireihig und dicht sind. Gleichzeitig sind nur wenige Gehölzarten vorherrschend.

Tab. 2: Ökologische Knickbewertung

		Bezeichnung	Knicknummer/Knicklänge (m)			
			1	2	3	4
A Grundwertung			HWy	HWb	HWy	HWy
Aufbau	ebenerdig	1	1			
	degradierter Wall	2	2	2	2	2
	stabiler Wall	3				
Gehölzanordnung	einreihig	1				
	zweireihig	2		2		
	mehrreihig/flächig	3	3		3	3
Gehölzbestand	spärlich	1				
	lückig	2		2		
	dicht	3	3		3	3
Besonderheiten	Besondere Grenzlinie	1-3				
	Beherrschende Höhenlage	1				
	Besondere ökologische Funktion	1				
	Besondere Windschutzfunktion	0-3				
	Überhälter	1	1	1	1	
	Sonderformen	1				
	Besondere Arten	1-2				
Zwischensumme A:			8,5	7	9	8

B Wertung Knicktyp

Artenvielfalt	eine Gehölzart vorherrschend	1				
	wenige Gehölzarten vorherrschend	2	2	2	2	2
	bunte Knicks	3				
Endsumme (Produkt A x B)			17	14	18	16

C Klassifizierung

≥20 Punkte = Klasse I				
12 - 19 Punkte = Klasse II	II	II	II	II
3 - 11 Punkte = Klasse III				

Schema in Anlehnung an d. ökologischen Knickbewertungsrahmen / Landesamt f. Naturschutz u. Landschaftspflege S-H (1978)

Fett = Abschnitt mit dominanter Ausprägung im Aufbau, Gehölzbestand oder der Artenvielfalt des jeweiligen Knicks. Berechnet als Mittelwert (z.B. 1 und 2 = 1,5).

Waldflächen

Innerhalb des Plangebietes befinden sich Waldflächen. Als Wald im Sinne des Gesetzes gilt jede mit Waldgehölzen bestockte Grundfläche. Waldgehölze im Sinne des Gesetzes sind alle Waldbaum- und Waldstraucharten ohne Rücksicht auf Alter, Zustand, Verteilung und/oder Art Ihrer Entstehung (§2 Abs. 1 i.V.m. §2 Abs. 3 Satz 1 und Satz 2 LWaldG). Gemäß §24 Abs. 2 LWaldG ist ein Waldabstand von 30 m in den Bebauungsplan oder die Satzung nachrichtlich, gemäß §24 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 des BauGB aufzunehmen. Der Waldabstand ist in der Planzeichnung zu berücksichtigen und als nachrichtliche Übernahme zu erfassen. Die Waldfläche hat gleichzeitig die Funktion als naturschutzfachliche Ausgleichsfläche.

Fläche für Ausgleichsmaßnahmen

Im nordwestlichen Bereich des Plangebietes befindet sich eine naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche mit dem Zielbiotop einer ruderalen Staudenflur, welche zunehmend verbuscht.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Durch Umgestaltung des Plangebietes kommt es zu einem großflächigen Verlust der bestehenden Biotoptypen und tendenziell zu einer Zunahme von Biotoptypen der Siedlungs- und Verkehrsflächen.

Gehölzbestände

Die Knicks (HWy, HWb) im Untersuchungsgebiet sind durch die Umsetzung der Planung nicht betroffen. Anders verhält mit den Gebüsch, die den Feldweg begleiten (HBy - Sonstiges Gebüsch), diese werden bei Umsetzung der Planung gerodet. Die Gebüsch im südlichen Bereich des Plangebietes sind der Waldfläche zuzurechnen und werden bei Umsetzung der Planung teilweise entfernt.

Das Feldgehölz aus Erlen (HGe), der Sumpfwald mit Erlen (WEe) und die Weiden als Pioniergehölze (WPw) befinden sich südlich und außerhalb des Plangebietes und sind dadurch nicht von der Planung betroffen.

Landwirtschaftlich genutzte Flächen

Den größten Flächenanteil im Plangebiet nimmt der intensiv genutzte Acker (AAy) ein. Dieser ist demzufolge auch im größten Umfang einer Veränderung der Biotopstrukturen unterworfen.

Ruderaler Gras- und Staudenfluren

Ruderaler Gras und Staudenfluren sind im Plangebiet vor allem in den ungenutzten Randbereichen sowohl entlang des Ackers als auch entlang von Wegen und innerhalb der Sukzessionsflächen im südlichen und nordwestlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes vorhanden. Es ist davon auszugehen, dass diese, so sie sich im Plangebiet befinden, vollständig verloren gehen werden. Es handelt sich um die Biotoptypen Feuchte Hochstaudenflur (RHf), Ruderaler Grasflur (RHg), Nitrophytenfluren (RHn) und Brombeerflur (RHr).

Biotope der Siedlungs- und Verkehrsflächen

Innerhalb des Plangebietes liegt ein Teilbereich des Oberbüssauer Weges, welcher einschließlich der beidseitig verlaufenden Fuß- und Radwege als vollversiegelte Verkehrsfläche (SVs) erfasst wird. Durch die Erschließungsplanung wird es bei diesem Biotoptypen Zugewinne in der Flächengröße geben.

An den Straßenrändern sind teilweise gepflegte rasige Bereiche als Straßenbegleitgrün ohne Gehölze (SVo) und Straßenbegleitgrün mit Gehölzen (SVh) vorhanden, welche im Zuge der Umsetzung der Planung zulasten anderer Biotoptypen im Bereich der Straßenböschungen entstehen werden. Aufgrund der Vielzahl heimischer Arten und des Neigungswinkels der Straßenböschung wird das Straßenbegleitgrün überwiegend von einem gesetzlich geschützten artenreichen Steilhang (XHs) überlagert. Steilhänge gelten als gesetzlich geschützt. Es ist davon auszugehen, dass sich die Artenzusammensetzung und die Ausformung (Aufschüttungen) des Steilhanges dahingehend ändern wird, dass die Biotopdefinition nach Umsetzung der Planung nicht mehr anzuwenden ist. Demzufolge kann von einem vollständigen Verlust dieses Biotoptyps ausgegangen werden, wodurch Ausgleichsmaßnahmen notwendig werden.

In die Biotoptypen des Hundeübungsplatzes (SEd), welcher durch einen arten- und strukturarmen Zierrasen (SGr) geprägt ist über eine teilversiegelte (SVt) Zufahrt verfügt wird durch die Umsetzung der Planung nicht eingegriffen.

Die Zuwegung zur Ackerfläche sowie der Rundweg im nördlichen Bereich des Ackers sind als unversiegelte Wege (SVu) erfasst und werden im Zuge der Umsetzung der Planung vollständig in andere Biotoptypen der Siedlungs- und Verkehrsflächen übergehen.

Waldflächen

Durch die Umsetzung des Kreisverkehrs werden Waldflächen im Sinne des §2 LWaldG auf einer Fläche von 590 m² überplant. Es handelt sich um junge Gebüsche, die sich in Folge von Sukzession zu Wald entwickeln.

Fläche für Ausgleichsmaßnahmen

Im nordwestlichen Bereich des Plangebietes befindet sich eine naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche mit dem Zielbiotop einer ruderalen Staudenflur. Diese ist in dem Bereich vorhanden, verbuscht durch Sukzession jedoch fortschreitend. Die naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche im westlichen Bereich des Plangebietes wird auf einer Fläche von 380 m² durch den Ausbau des Oberbüssauer Weges überplant.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

Schutz verbleibender Gehölzstrukturen vor Beeinträchtigungen während der Bauphase

Bei Baumaßnahmen in der Nähe von Gehölzbeständen sind die Gehölze gemäß DIN 18920 vor Beeinträchtigungen zu schützen (Schutzabgrenzungen, Baumschutz, je nach Bedarf). Kronentraufbereiche dürfen nicht befahren werden, Bodenmassen und anderes Baumaterial darf in den Kronentraufbereichen nicht gelagert werden. Gehölzschnitte und andere erforderliche Maßnahmen der Baumpflege erfolgen nach den Empfehlungen der ZTV-Baumpflege.

Zeitpunkt von Baumarbeiten

Aus artenschutzrechtlichen Gründen ist das Baufeld außerhalb der Brutzeit von Gehölzvögeln und den Vögeln der Staudenfluren zu beräumen. Die Brutzeit reicht von Anfang März bis Ende September. Größere Bäume mit Stammdurchmesser > 20 cm sind im Zeitraum 1. Dezember bis Ende Februar zu fällen. Außerhalb dieser Zeit ist das Fällen nur dann möglich, wenn durch Negativnachweis (Kontrolle durch Fachpersonal) nachgewiesen wird, dass keine Tiere in Spalten oder Höhlen vorkommen.

Ökologische Baubegleitung

Die Baudurchführung (inkl. der Gehölzrodungen) ist von einer ökologischen Baubegleitung zu begleiten, die organisatorisch der Projektleitung zugeordnet und dieser berichtspflichtig ist. Die

schriftliche Dokumentation der Baubegleitung ist der Unteren Naturschutzbehörde fortlaufend zur Verfügung zu stellen. Bei eingetretenen Umweltschäden sowie bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens eines Umweltschadens muss der umweltfachliche Bauüberwacher weisungsungebunden handeln. Die ökologische Baubegleitung ist vor Beginn der Baumaßnahmen mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Klimaangepasste Baumartenwahl

Oberirdische Parkplatzanlagen mit mehr als 4 Parkplätzen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern und zu beschatten. Hierzu ist je angefangene 4 Stellplätze ein mittel- bis großkroniger, standortgerechter Laubbaum gemäß Pflanzliste 2 mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, in einer mindestens 12 m² großen, offenen Baumscheibe, gemessen zwischen den Rückenstützen und mit mindestens 18 m³ Wurzelraum in einem gleichmäßigen Baumraster auf der jeweiligen Stellplatzanlage zu pflanzen.

Die Bäume sind hierbei vornehmlich innerhalb der Parkplatzreihen zu pflanzen. Abweichend ist der rechnerisch erforderliche Anteil an Bäumen in den angrenzenden Bereichen zu pflanzen, sofern auf dem befestigten Teilbereich der Parkplatzanlage eine Bedeckung mit PV-Anlagen umgesetzt werden soll und dort wegen der Besonnung keine Überstellung mit Bäumen realisiert werden kann. Diese Regelung greift gleichfalls bei erforderlichen Standortabweichungen durch technische Leitungen.

Pflanzliste 2 - Baumpflanzungen Parkplatzanlage

Bäume

Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm

Französischer Ahorn (*Acer monspessulanum* L.), Schnee-Felsenbirne (*Amelanchier arborea*), Hainbuche (*Carpinus betulus*), Baum-Hasel (*Corylus colurna*), Rot-Esche/Grün-Esche (*Fraxinus pennsylvanica*), Zerr-Eiche (*Quercus cerris*), Rot-Eiche (*Quercus rubra*), Schein-Akazie (*Robinia pseudoacacia*), Eberesche (*Sorbus aucuparia*), Winter-Linde (*Tilia cordata* Mill.)

Gehölzpflanzungen

Die zeichnerisch festgesetzten Flächen zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ (VG) sind mit standortgerechten, heimischen Baum- und Straucharten gemäß Pflanzliste 1 zu bepflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang innerhalb der nächsten Pflanzperiode gleichartig zu ersetzen.

Der zur Anpflanzung festgesetzte Gehölzstreifen (A) ist als freiwachsende Hecken in einer Breite von 3,5 m mit standortgerechten, heimischen Baum- und Straucharten gemäß Pflanzliste 1 anzupflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang innerhalb der nächsten Pflanzperiode gleichartig zu ersetzen. Die Anpflanzung ist zum Schutz vor Verbiss während einer 3-jährigen Entwicklungspflege einzuzäunen.

Pflanzliste 1 - Gehölzpflanzungen

Bäume

Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm

Spitzahorn (*Acer platanoides*), Hainbuche (*Carpinus betulus*), Esche (*Fraxinus excelsior*), Stieleiche (*Quercus robur*), Winter-Linde (*Tilia cordata*)

Sträucher

In den Mengen 2:1 innerhalb einer Gehölzart sind zu pflanzen: Verpflanzter Strauch, ohne Ballen, 100-150 cm Strauch, 3 x v., mit Ballen, 100-125 cm

Feldahorn (*Acer campestre*), Schlehdorn (*Prunus spinosa*), Hainbuche (*Carpinus betulus*), Eberesche (*Sorbus aucuparia*), Rote Heckenkirsche (*Lonicera xylosteum*), Hundsrose (*Rosa canina*), Hasel (*Corylus avellana*), Salweide (*Salix caprea*), Weißdorn (*Crataegus monogyna*), Schw. Holunder (*Sabucus nigra*), Esche (*Fraxinus excelsior*), Schneeball (*Viburnum opulus*), Wildapfel (*Malus silvestris*) Pfaffenhütchen (*Euonymus europ.*), Vogelkirsche (*Prunus avium*), Traubenkirsche (*Prunus padus*)

d) Geplante Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen

Beseitigung eines geschützten Steilhangs

Durch die Beseitigung des gesetzlich geschützten artenreichen Steilhanges im Zuge der Umsetzung der Planung entsteht ein Ausgleichserfordernis, welches sich nach dem Erlass „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht - Anlage: Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der verbindlichen Bauleitplanung (Stand 2014)⁹ bemisst.

Können Beeinträchtigungen nicht vermieden werden, sind zusätzlich zu den unter Nummer 3.1 des Erlasses genannten Maßnahmen folgende Maßnahmen zur Wiederherstellung der gestörten Funktionen und Werte vorzusehen:

- bei nur langfristig wiederherstellbaren Funktionen und Werten (z.B. Altwaldbestände) mindestens im Verhältnis 1 zu 3.

Bei einer Biotopfläche von 2.775 m² ergibt sich demnach ein Ausgleichserfordernis von 8.325 m². Der Ausgleich wird über eine Ausgleichsfläche der Hansestadt Lübeck erbracht. In Anspruch genommen werden hierzu Flächen an der Grinau, südlich des Plangebietes. Das Ausgleichskonzept sieht u.a. die Schaffung von Trockenrasen, extensivem Grünland, Magerwiesen sowie Gehölzbeständen vor.

Eingriff in Waldstrukturen

Durch die Umsetzung des Kreisverkehrs werden Waldflächen im Sinne des §2 LWaldG auf einer Fläche von 590 m² überplant. Es handelt sich um junge Gebüsch, die sich in Folge von Sukzession zu Wald entwickeln.

Können Beeinträchtigungen nicht vermieden werden, sind zusätzliche Maßnahmen folgende Maßnahmen zur Wiederherstellung der gestörten Funktionen und Werte vorzusehen:

- bei mittelfristig wiederherstellbaren Funktionen und Werten (z.B. Obststreuwiesen, Jungwaldbestände) mindestens im Verhältnis 1 zu 2.

Bei einer Biotopfläche von 590 m² ergibt sich demnach ein Ausgleichserfordernis von 1.180 m².

Der Ausgleich wird auf dem Flurstück 1/1, Flur 6, Gemarkung Niendorf-Moorgarten „Neue Koppel“ realisiert. Dort wurde eine Wiederaufforstung vorgenommen.

Eingriff in vorhandene Ausgleichsfläche

Bei dem Eingriff in diese Ausgleichsfläche wird die Zeit berücksichtigt, in welcher sich diese bereits entwickeln konnte. Bei einer Entwicklungszeit von 22 Jahren und einer Eingriffsfläche von 380 m²

⁹ MELUR (2018): Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht - Anlage: Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der verbindlichen Bauleitplanung, Stand: 01.01.2014

ergibt sich somit ein Ausgleichserfordernis von 644 m². Der Ausgleich wird innerhalb des Plangebietes erbracht. Hierzu ist die Schaffung einer Ausgleichsfläche im Süden vorgesehen. Die Flächengröße beträgt rund 3.700 m². Entsprechend würden von dieser Flächengröße 644 m² allein für den hier genannten Ausgleich in Anspruch genommen werden. Es verbleibt somit ein Rest von 3.126 m² für weitere Ausgleichsbedarfe, die im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung ermittelt werden.

Ausgleichsfläche im Plangebiet

Mit der Planung wird im südlichen Plangebiet eine Ausgleichsfläche hergestellt. Sie hat eine Breite von ca. 30 m zu den Parkplätzen. Die Fläche wird als Sukzessionsfläche mit lockerem Baumbestand und einem dreijährigen Pflegeintervall festgesetzt. Es werden sich Gras- und Staudenflur mit z.B. Weißdornbüschen vergleichbar der heutigen Fläche im Osten entwickeln, die möglichst mager gehalten werden soll. Es können hier blütenreiche Flächen entstehen, die für Insekten als Lebensraum und Nahrungsfläche dienen. Sie werden so auch Jagdrevier der Fledermäuse und insektenfressenden Vögel aber mit Saat auch Nahrungsraum z.B. für das Rebhuhn.

6.3.6 Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften)

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Zur Betrachtung der artenschutzrechtlichen Belange wurden einer Faunistischen Potenzialanalyse mit Artenschutzrechtlichem Fachbeitrag¹⁰ erarbeitet. Die Faunistische Potenzialanalyse ist ein Verfahren zur Einschätzung der möglichen aktuellen faunistischen Besiedlung von Lebensräumen unter Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten, der Umgebung und der vorhandenen Beeinträchtigungen. Hierzu erfolgte eine Begehung des Wirkraumes im April 2022. Ergänzend wurden die bereits vorhandenen Informationen aus der Planung der DB Station & Service AG zur Planung des Projektes „Neubau Haltepunkt Lübeck-Moisling“ als Datenquelle herangezogen.

Für die Artenschutzprüfung wurden nicht alle Tiergruppen betrachtet, sondern insbesondere die in diesem Fall artenschutzrechtlich bedeutsamen europäischen Vogelarten und Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie.

Brutvögel

Die Kartierung für den Bahnhofsteilpunkt aus dem Jahr 2020 ergab 29 Vogelarten, 19 mögliche oder wahrscheinliche Arten. Darüber hinaus werden hier weitere Arten als Potenzial definiert.

Die Brutvogelfauna des Untersuchungsgebietes besteht im Wesentlichen aus kommunen Arten der Siedlungsbiotope. Die von dem Bau des Bahnhofsteilpunktes betroffenen Baumhecken beiderseits der Bahnlinie weisen aufgrund der Verkehrssicherungspflicht an Schienenwegen v.a. Gebüsch und einzelne Bäume mit schwachem Baumholz auf. Dementsprechend brüten hier vereinzelt Gebüschbrüter wie Mönchsgrasmücke, Amsel, Heckenbraunelle, Zaunkönig (unmittelbar westlich der Brücke außerhalb des Untersuchungsgebietes) und Zilpzalp.

Kleinere Höhlenbrüter wie Blaumeise und Kohlmeise suchen die Hecken zur Nahrungssuche auf, ihre Brutstandorte sind jedoch die stärkeren Gehölze in der Siedlung. Weitere regelmäßige Nahrungsgäste sind Elster, Ringeltaube und Rabenkrähe, die ihren Brutstandort außerhalb des Untersuchungsgebietes haben.

¹⁰ BBS Umwelt GmbH: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 „Bahnhofsteilpunkt“, Stand: 09.11.2022

Die Baumhecken der südostexponierten Straßenböschung weisen aufgrund des höheren Strukturereichtums der stärkeren Gehölze neben den o.g. Gebüschbrütern auch Höhlenbrüter wie Blaumeise, Kohlmeise und Star (Brutverdacht) auf. Des Weiteren brütet dort der Buchfink. Ein ähnliches Arteninventar weisen die Baumreihen und die Starkbäume am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes auf.

An der Bahnbrücke wurde die Straßentaube mit Balzlauten beobachtet, eine Brut konnte jedoch nicht bestätigt werden.

Der Siedlungsraum wird von verschiedenen gebäudebrütenden Vogelarten frequentiert, die an den Gebäuden brüten und im Untersuchungsgebietes bei der Nahrungssuche beobachtet wurden. Hierzu zählen Haussperling, Hausrotschwanz und die Mehlschwalbe.

Der Teich (nordöstlich der Bahnstrecke) ist Brutlebensraum von Wasservögeln. Mehrere Graugans-Familien haben sich etabliert, die in der Verlandungsvegetation deutlich sichtbaren Fraßdruck ausüben und am Ufer offenbar von Anwohnern gefüttert werden. Des Weiteren brütet das Bläßhuhn. Die Stockente wurde als Nahrungsgast beobachtet. Im Teich im Süden sind diese Arten, weitere Entenarten, wie die Reiherente, und in den Röhrichten ist mit Röhrichtbrütern zu rechnen.

Die Wiese (Einsaatgrasland 2020, Getreideacker in 2022) wird von Nahrungsgästen wie Weißstorch, Graureiher und Turmfalke aufgesucht.

Es gibt faunistische Funktionsbeziehungen zwischen dem Untersuchungsgebiet und insbesondere der Wiese und den Gehölzen südlich des Untersuchungsgebietes. Von dort wurde auch der Kuckuck vernommen. Elster, Rabenkrähe und Ringeltaube fliegen regelmäßig zwischen den Gehölzen und dem Untersuchungsgebiet.

Im Bereich der westlich liegenden Hundefläche sowie Sukzessionsfläche sind Arten der Siedlungsbiotope, der Staudenfluren und jungen Gehölze zu erwarten. Die Weißdornbüsche lassen z.B. die Dorngrasmücke erwarten.

Von Seiten der unteren Naturschutzbehörde wurde ergänzt, dass auf dem Grünland östlich des Geltungsbereichs 1995 ein Wachtelkönig gehört und in den Gehölzbereichen 2005 zwei Nachtigall-Reviere festgestellt wurden.

Rastvögel

Eine besondere Bedeutung des Untersuchungsraums für Rastvögel ist nicht gegeben

Nahrungsgäste wie Greifvögel oder Schwalben

Der Untersuchungsraum weist keinerlei Horste von Greifvögeln auf, ist jedoch aufgrund seiner Größe und Offenheit ein potenzielles Nahrungshabitat für Greifvögel wie den Mäusebussard und Turmfalken. Schwalben sind Nahrungsgäste.

Fledermäuse

Der Untersuchungsraum ist in seiner Habitateignung für Fledermäuse durch Gebäude, aber auch parkartige Landschaft mit Gehölzen und Gewässern (Teich) geprägt. Von besonderer Bedeutung ist die Nähe zur Trave und das FFH-Gebiet „Travetal“ in ca. 500m Entfernung. Dieser Flusslauf mit seinen begleitenden Gehölzbeständen steht über die Bahnlinie mit begleitenden Heckenstrukturen in direktem Biotopverbund.

Als Arten sind im anthropogen überprägten Untersuchungsraum v.a. typische Kulturfolger wie die Zwergfledermaus zu erwarten, die ihre Quartiere bevorzugt in Spalträumen von Gebäuden anlegt. Daneben können Waldarten vorkommen, die auch offene und parkartige Landschaften besiedeln.

Zu diesen zählen Rauhauffledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler und evtl. die Fransenfledermaus. Die Nähe zu Gewässern bzw. der Teich im Untersuchungsgebiet prädestiniert die Wasserfledermaus. Im Zuge der Erfassungen konnte jedoch ein Fledermausquartier (evtl. Zwischenquartier) im Gebiet eruiert werden. Es handelt sich um eine mehrstämmige Baumweide am Teich (*nördlich der Bahn*), die über längere Zeit von Fledermäusen angefliegen wurde. Hier besteht Verdacht auf ein Fledermausquartier.

Die Knicks und Gehölzränder können für Fledermäuse wichtige Leitlinien darstellen. Hier mögliche Arten mit ausgeprägter Flugroutennutzung sind Breit-, Fransen-, Mücken- und Zwergfledermaus.

Fledermausquartiere sind im Geltungsbereich an nur wenigen Bäumen am Oberbüssauer Weg als Tagesquartiere anzunehmen. Potenziell sind sie in einer alten Weide am Böschungsfuß oder an älteren Ahorn Spalten und Höhlen geeignet.

Offenflächen und halboffene Flächen wie die Ackerfläche, Sukzessionsfläche und Grünland sind als Jagdgebiete einzustufen. Eine essenzielle Bedeutung der Offenflächen als Jagdgebiet ist jedoch nicht anzunehmen. Besondere insektenreiche Flächen kommen ansatzweise mit der Sukzessionsfläche vor.

Haselmaus

Der Untersuchungsraum befindet sich im Verbreitungsgebiet der Haselmaus. Die Knicks und sonstige Gehölze stellen den möglichen Lebensraum der Art dar. Im Rahmen der Erfassungen von Mai bis November 2021 wurden keine Hinweise auf ein Vorkommen der Haselmaus festgestellt. Im Zuge der Kontrollen wurden in einigen Tubes der Kartierflächen Nistmaterial oder Kot von Mäusen (vermutlich Gattung Apodemus) sowie Vorräte von Eicheln und Bucheckern oder entsprechende Fraßreste festgestellt.

Weitere Säugetiere nach Anhang IV FFH-RL sind aufgrund der Habitatausstattung nicht zu erwarten.

Zauneidechse

Das Vorkommen der Zauneidechse z.B. an Böschungen ist aufgrund des dichten Bewuchses bzw. der Schotterung an der Bahn auszuschließen. Es ist aus den genannten Gründen (Nutzung, Struktur, Umgebung, Begehungen) ein Vorkommen im Geltungsbereich nicht anzunehmen. Nachweise der Art aus dem Artkataster des Landes liegen aus diesem Bereich ebenfalls nicht vor.

Weitere streng geschützte Reptilienarten sind nicht zu erwarten. Relativ häufige und besonders geschützte Arten wie Ringelnatter, Blindschleiche und Waldeidechse sind jedoch, besonders in Gehölzen und im Süden, nicht auszuschließen.

Amphibien

Durch die Kartierung im Rahmen der Planung zum Bahnhofsteilpunkt wurden Kammmolch, Teichfrosch, Grasfrosch und Teichmolch nachgewiesen. Zudem könnten folgende Arten im Untersuchungsgebiet vorkommen, die nicht erfasst wurden: Moorfrosch (*Rana arvalis*, Anh. IV der FFH-Richtlinie) potenziell v.a. in dem südlichen Gewässer und Erdkröte (*Bufo bufo*) in beiden Gewässern. Des Weiteren könnte der im nördlichen Teich nachgewiesene Grasfrosch auch in dem südlichen Gewässer vorkommen, welches z.T. sehr unzugänglich und daher schwer erfassbar ist.

Als Landlebensräume für Amphibien eignen sich alle Gehölzbestände im näheren Umfeld der Gewässer, also der Gehölzgürtel unmittelbar am Teich (nordöstlich der Bahn), aber auch die von dem Vorhaben direkt betroffene Baumhecke nördlich und südlich der Bahnlinie. Das südliche Gewässer ist von einem Erlen-Sumpfwald umgeben.

Daher sind Amphibienwanderungen aus nördlicher und südlicher Richtung in den Eingriffsraum nicht auszuschließen.

Weitere in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Reptilien oder Amphibien

Diese Tierarten sind im Untersuchungsraum aufgrund der für diese Arten nicht geeigneten Strukturen oder Lage außerhalb des Verbreitungsgebiets nicht zu erwarten

Sonstige Arten

Weitere Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind nicht zu erwarten. Feuchtlebensräume oder Gewässer für z.B. Libellen und Mollusken sind südlich angrenzend vorhanden. Da hier keine Flächeninanspruchnahme erfolgt und Störungen für Libellen oder Mollusken nicht relevant sind, werden diese nicht weiter betrachtet. Auch altes Totholz mit Eignung für Eremit oder Heldbock ist nicht vorhanden. Ebenfalls befinden sich keine geeigneten Flächen mit Nahrungsflächen des Nachtkerzenschwärmers im Vorhabensraum.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Nachfolgend werden die Auswirkungen durch das geplante Vorhaben auf die einzelnen Tiergruppen / Arten dargestellt. Diese Auswirkungen können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auslösen.

Sofern Betroffenheiten artenschutzrechtlich relevanter Arten zu erwarten sind, ist die Artenschutzregelung abzuarbeiten. Es wird dann geprüft, ob sich hier ein Handlungsbedarf durch das geplante Vorhaben ergibt (CEF-Maßnahmen, Artenschutzrechtlicher Ausgleich, Anträge auf Ausnahme genehmigungen).

Bau- und anlagebedingte Wirkfaktoren

Durch die Baumaßnahmen kommt es zu verschiedenen Wirkfaktoren, die sich, je nach Baudurchführung, über einen längeren zeitlichen Rahmen erstrecken können.

Zu nennen sind dabei der Lärm durch Maschinentätigkeiten sowie der Baustellenverkehr, welche zu Störwirkungen führen können.

Die vorhandenen Gehölzbestände gehen im Bereich der Straßenböschung vollkommen verloren. Größere Flächen werden als Parkplätze versiegelt. Zusätzlich ist durch die Bebauung mit einer erhöhten Wärmeabstrahlung und von Stoffeinträgen (Abgase, Müll) auf die umliegenden Flächen zu rechnen. Durch den zu erhaltenden Knick im Süden (im Wald) wird eine gewisse Abschirmung zu dem angrenzenden Gewässerkomplex erhalten. An den Böschungen werden neue Sträucher gepflanzt und die südlich an das Biotop angrenzende Fläche wird als Staudenflur mit Gehölzrand ausgebildet.

Betriebsbedingte Wirkfaktoren

Es wird mit Bahnanlagen, Straßenausbau mit Kreiseln und Parkplatzflächen eine grundlegende Veränderung der Lebensraumsituation erfolgen. Es kommt zu Verlust an Gehölzen und Vernetzung von Lebensraum mit Gehölzen von der Bahn im Norden zu einem Gewässerkomplex im Süden. Entlang der Straße werden Sträucher an Böschungen angepflanzt.

Während der Betriebsphase stellen Verkehr (Lärm, Licht) und eine Zunahme von Aktivität und Bewegungen auf der Fläche und die Zunahme der Erholungsnutzung auf Wegen weitere Wirkfaktoren dar.

Oberflächenwasser wird dauerhaft verändert abgeleitet und seitlich versickert.

Abgrenzung des Wirkraumes

Genauere Kenntnisse zu Emissionen liegen nicht vor. Es erfolgen jedoch keine Abriss- oder Rammarbeiten und keine dauerhaften Lärmemissionen. Lärm i.S. von Fahrzeugen auf Straßen, wie bei GARNIEL u.a. 2007 und GARNIEL 2010 bezüglich der Abnahme der Habitataignung um 20 % in den ersten 100 m für Fahrzeugzahlen von 10.000 Stück werden hier nicht erreicht. Weder die Bau- noch die Betriebsphase führt zu vergleichbaren Belastungen und es ist auch keine Zunahme von Staub (gegenüber Ackernutzung) anzunehmen. Die Bauphase wird über einen längeren Zeitraum Emissionen mit Fahrzeugbewegungen und Personen in der Fläche verursachen.

Wirkfaktoren während der Bauphase sind neben den Wirkungen im Bereich der Flächeninanspruchnahme selbst (Überbauung, Lärm, Bewegung) auch die Wirkungen im Umfeld (Lärm und Bewegung) auf die Fauna. Besonders lärmintensive Arbeiten sind nicht zu erwarten, so dass der Wirkraum bis max. 100 m (s.o. Vergleichswerte GARNIEL) definiert wird. Für den Wirkraum „visuelle und akustische Störungen“ wird angenommen, dass er in der Bauphase nicht größer ist als während der Betriebsphase, die Ermittlung erfolgt nachfolgend.

Die Wirkfaktoren der Anlagephase sind auf den Bereich der Flächeninanspruchnahme (Geltungsbereich abzüglich der zu erhaltenden Grünstrukturen) begrenzt.

In der Betriebsphase sind Veränderungen im Hinblick auf Lärm, Licht, Bewegung und Aktivität von Menschen zu erwarten. Dies betrifft auch das Umfeld des Vorhabens.

Für die Ermittlung des Wirkraums für Bewegung und Licht (visuelle Wirkungen) werden folgende Erfahrungswerte herangezogen: Je offener ein Gelände ist, desto weiter reichen die in der Umgebung des Vorhabens anzunehmenden visuellen Einflüsse. Daher werden Wirkräume von max. 20 m in dichter besiedelten Ortslagen, max. 50 m im locker besiedelten Raum, max. 50 m in gehölzgeprägten Flächen und max. 100 m in offenen Flächen angenommen. Für die Ermittlung des Wirkraums für Lärm werden lärmmindernde Strukturen wie Gehölze (besonders im Sommerhalbjahr) berücksichtigt. Da es sich hier, insbesondere in der Betriebsphase, um „normalen“ Verkehrslärm ohne weitere verstärkende Faktoren handelt, wird davon ausgegangen, dass auch die Auswirkungen von Lärm und Bewegungen in allen Phasen nicht weiter als 100 m reichen.

Ungefährdete Brutvögel der Gehölze mit Arten der Vorwarnliste

Durch das Vorhaben wird in Gehölze entlang der Bahn und Böschungen am Oberbüssauer Weg eingegriffen. Die Eingriffe in die Gehölzbestände können zu Zerstörungen von Nestern und damit verbundener Gefährdung von Tieren oder Eiern sowie zu Lebensraumverlust führen. Akustische und visuelle Störungen führen möglicherweise zu Störungen von Vögeln, die jedoch als artenschutzrechtlich für Gehölzvögel nicht relevant einzustufen sind, da es sich um verbreitete Arten handelt.

Das Eintreten eines Verbotstatbestands wäre möglich, wenn die Eingriffe in Gehölze während der Brutzeit der Vögel stattfinden würden. Daher wird eine Vermeidungsmaßnahme notwendig.

Durch die Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit kann ein Töten oder Verletzen von Tieren oder Zerstören besetzter Nester vermieden werden.

Störungen können durch Bauarbeiten in Form akustischer oder optischer Störungen auftreten. Da die Gehölze zwar vollständig entfernt, aber später neu gepflanzt werden, ist der Umfang der Störung im Umfeld gering. Bei den zu erwartenden Arten handelt es sich einerseits um wenig empfindliche, verbreitete Arten, so dass Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population nicht zu befürchten sind. Für Arten wie den Feldsperling mit Gefährdung nach der Roten Liste ist eine besondere Störeffindlichkeit nicht gegeben. Gehölzbrüter werden daher in verbleibenden Gehölzen nicht relevant beeinträchtigt. Direkte Betroffenheiten von Lebensraum der Arten

ergeben sich für die Böschungsflächen am Oberbüssauer Weg und Gehölze am Bahndamm (Regelung durch die Bahn). Ein artenschutzrechtlicher Ausgleich wird erforderlich, da ganzen Reviere betroffen sind und keine Gehölze verbleiben. Gehölzpflanzungen im Geltungsbereich, welche die Habitatsituation verbessern, sind als artenschutzrechtlicher Ausgleich erforderlich.

Ungefährdete Brutvögel der Siedlungsbereiche (Umgebung)

Die an den Geltungsbereich angrenzenden Siedlungsbereiche bleiben unberührt von der Planung. So sind weder Tötungen noch Lebensraumverluste zu erwarten. Störungen (Lärm, Bewegung, Staubentwicklung) sind verstärkt während der Bauarbeiten anzunehmen. Die hier zu erwartenden Arten gehören zu den Arten, die im besiedelten Bereich vorkommen und wenig empfindlich auf Lärm und Bewegungen reagieren. Relevante Störungen erfolgen nicht.

Das Eintreten eines Verbotstatbestands wäre möglich, wenn die Eingriffe in Staudenflur während der Brutzeit der Vögel stattfinden würden. Es wird daher eine Vermeidungsmaßnahme notwendig.

Durch die Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit kann ein Töten oder Verletzen von Tieren oder Zerstören besetzter Nester vermieden werden.

Störungen können durch Bauarbeiten in Form akustischer oder optischer Störungen auftreten. Da ein Streifen westlich der Straße entfällt, ist der Umfang der Störung im Umfeld prüfrelevant. Bei den zu erwartenden Arten handelt es sich um wenig empfindliche, verbreitete Arten, so dass Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population nicht zu befürchten sind. Für Arten wie die Nachtigall ist eine Störeffektivität gegeben. Über den Habitatverlust hinaus ist daher ein weiterer Bereich betroffen, der jedoch mit Lebensstättenverlust behandelt wird.

Direkte Betroffenheiten von Lebensraum der Arten ergeben sich für die Sukzessionsfläche am Oberbüssauer Weg. Ein artenschutzrechtlicher Ausgleich wird erforderlich, da ganze Reviere betroffen sind und über den Verlaust auch Störung erfolgt. Gehölzpflanzungen im Geltungsbereich verbessern die Habitatsituation nicht für die Arten der Staudenfluren.

Feldlerche und Schafstelze (östlich angrenzend)

Durch das Vorhaben wird Offenland überbaut. Die Arten wurden aber im Geltungsbereich nicht festgestellt. Eingriffe in Acker können nicht Zerstörungen von Nestern und damit verbundener Gefährdung von Tieren oder Eiern führen. Akustische und visuelle Störungen führen möglicherweise zu Störungen von Vögeln, die östlich angrenzend vorkommen.

Da die Lebensstätten nicht betroffen sind, erfolgt keine Tötung.

Störungen der angrenzend im Osten vorkommenden Arten können durch Bauarbeiten oder späteren Betrieb auftreten. Die Offenlandarten sind aber v.a. gegen Vertikalstrukturen empfindlich, kaum gegen Lärm oder Bewegungen. Meidestrukturen werden aber nicht bis in die östlichen Flächen wirken, so dass Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen angrenzenden Population nicht zu befürchten sind.

Direkte Betroffenheiten oder erhebliche Störungen von Lebensraum der Arten ergeben sich nicht.

Weißstorch, Rauch- und Mehlschwalbe, Greifvögel (Geltungsbereich Nahrungsgäste)

Durch das Vorhaben wird u.a. in Ackerfläche eingegriffen. Ein Nahrungsraum der beiden Arten wird sich von Acker zu Parkplatz wandeln. Es ist dadurch keine Tötung möglich, jedoch ist ein Einfluss auf die Lebensstätten gegeben. Diese wird jedoch nicht als essenziell bewertet, so dass kein Verbot ausgelöst wird.

Es sind keine Konflikte mit möglicher artenschutzrechtlicher Relevanz zu erwarten.

Rebhuhn, Wachtelkönig (östlich angrenzend)

Beide Arten können angrenzend östlich des Vorhabens vorkommen. Das Habitat wird nicht zerstört, kann aber durch Störungen beeinträchtigt bis entwertet werden. Die Fläche ist nicht direkt betroffen, die Gefahr der Tötung besteht nicht.

Störungen können durch Bauarbeiten in Form akustischer oder optischer Störungen und Betrieb auftreten. Erholungsnutzung in den landwirtschaftlich genutzten Flächen sind nicht zu erwarten. Die Störung betrifft nur einen kleinen Teilbereich des Grünlands, d.h. keine ganzen Reviere. Durch die Grünfläche südlich im Geltungsbereich wird eine Abschirmwirkung erreicht. Es bestehen Ausweichmöglichkeiten nach Osten und Gehölz schirmt den Vorhabenraum teilweise ab. Der Lebensraum wird im Umfang nicht erheblich gestört, so dass eine Aufgabe der Reviere ausgeschlossen ist.

Der Lebensraum der Art bleibt erhalten. Störung erfolgt nicht in einem erheblichen Umfang.

Ungefährdete Arten der Staudenfluren (westlich angrenzend und tlw. betroffen)

Die Arten können in der Sukzessionsfläche vorkommen. Das Habitat wird am Rand zerstört und kann durch Störungen beeinträchtigt bis entwertet werden.

Wasservogel und Röhrichtbrüter (südlich angrenzend)

Die Arten kommen angrenzend südlich des Vorhabens vor. Das Habitat wird nicht zerstört, kann aber durch Störungen beeinträchtigt bis entwertet werden.

In der Fläche südlich angrenzend im Gewässerkomplex wurden o.g. Gilden festgestellt. Die Arten brüten in Randbereichen des Gewässers. Die Fläche liegt zum Teil im Wirkraum indirekter Störungen Lärm/Bewegungen.

Die Fläche ist nicht direkt betroffen, die Gefahr der Tötung besteht nicht, zumal nicht in der Brutzeit mit dem Bau begonnen wird (s. Vermeidungsmaßnahme 1).

Störungen können durch Bauarbeiten in Form akustischer oder optischer Störungen und Betrieb auftreten. Die Störung betrifft den nördlichen Teilbereich des Gewässers. Die Ausgleichsfläche und Gehölz schirmt den Vorhabenraum jedoch für die weniger empfindlichen Arten ausreichend ab. Der Lebensraum wird im Umfang nicht erheblich gestört, so dass eine Aufgabe der Reviere ausgeschlossen ist.

Der Lebensraum der Art bleibt erhalten. Störung erfolgt nicht in einem erheblichen Umfang.

Rastvögel

Da keine besondere Bedeutung für Rastvögel besteht sind artenschutzrechtlich relevante Konflikte auszuschließen.

Es sind keine Konflikte mit möglicher artenschutzrechtlicher Relevanz zu erwarten.

Nahrungsgäste

Da es im umliegenden Bereich noch viele weitere Offenflächen und den Gewässerkomplex gibt, welche als Nahrungshabitat dienen ist davon auszugehen, dass vorhandene Greifvögel und Schwalben auf diese Flächen ausweichen werden. Sie sind also als artenschutzrechtlich nicht relevant einzuschätzen.

Es sind keine Konflikte mit möglicher artenschutzrechtlicher Relevanz zu erwarten.

Fledermäuse

Das Gehölz entlang des Oberbüssauer Weges wird entfernt. Da hier vereinzelt ältere Bäume mit Quartierpotenzial vorhanden sind, sind Quartiere potenziell betroffen. Durch die Unterbrechung der Gehölzstruktur könnten Flugstraßen von Fledermäusen unterbrochen werden. Beleuchtung könnte zu Störungen und einer Meidung durch lichtempfindliche Arten führen.

Mögliche betroffene Arten sind Großer Abendsegler, Braunes Langohr, Fransen-, Mücken-, Rauhaut-, Wasser- und Zwergfledermaus.

Ein Verletzen oder Töten von Tieren ist möglich, da größere Bäume am Oberbüssauer Weg mit Quartierpotenzial entfernt werden. Insofern wird eine Vermeidungsmaßnahme notwendig.

Störungen (Lärm, Bewegung, Staubentwicklung, Licht) treten verstärkt während der Bauarbeiten auf und sind damit auf die Bauzeit begrenzt. Der Betriebslärm ist als weniger stark einzustufen. Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber diesen Faktoren ist für die Fledermäuse nicht zu erwarten.

Von den möglichen Arten weisen Fransen-, Mücken-, Wasser- und Zwergfledermaus eine höhere Empfindlichkeit gegenüber Zerschneidungen von Flugrouten auf. Braunes Langohr und Fransenfledermaus weisen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Beleuchtung auf. Die umliegenden Gehölze werden zum Großteil erhalten. Durch Artenschutz ausgleich für Gehölzvögel werden auch neue Gehölzflächen entstehen. Aufgrund der weiterhin vorhandenen oder geplanten Gehölze ist davon auszugehen, dass hier weiterhin die Eignung als Flugstraße/Struktur erhalten bleibt.

Für die lichtempfindlichen Arten ist eine Zunahme von Beleuchtung zu erwarten. Es wird die Vermeidungsmaßnahme notwendig.

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Populationen der Arten ist nicht zu befürchten, daher sind mögliche Störungen als nicht erheblich einzustufen.

Durch das Vorhaben sind keine Bäume mit Quartierpotenzial betroffen. Ein Verlust essenzieller Jagdgebiete ist nicht gegeben. Zur Förderung der Nahrungsgrundlage der Fledermäuse wird eine Ausgleichsmaßnahme notwendig.

Kammolch

Das Gehölz entlang des Oberbüssauer Weges wird entfernt. Das Töten von Tieren im Landlebensraum ist nicht auszuschließen. Erhebliche Störungen darüber hinaus sind nicht anzunehmen, die Lebensstättenfunktion dieser Teillebensräume ist zu überprüfen.

Der Kammolch ist als Potenzial in allen linearen oder flächigen Gehölzen im Landlebensraum anzunehmen. Da die Art ganzjährig vorkommt (abgesehen von Laichzeiten), ist bei den Eingriffen ein vorgezogener Schleusenzaun erforderlich. Die Bahn sieht hier eine Vermeidungsmaßnahme vor (Vermeidungsmaßnahme 5 Kammolch), die nachrichtlich übernommen wird.

Störungen (Lärm, Bewegung, Staubentwicklung) treten verstärkt während der Fällungs- und Bauarbeiten auf und sind damit auf die Bauzeit begrenzt. Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber Bau- oder Betriebslärm oder optische Wirkungen ist für die die Art nicht gegeben. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population ist nicht zu erwarten, daher sind die Störungen als nicht erheblich einzustufen.

Durch das Vorhaben wird Gehölz an Böschungen entfernt. Die Vernetzung von Gehölzlinien entlang der Bahn im Norden zu Gehölzen im Süden wird unterbrochen und geht als Lebensraumpotenzial verloren. Um dieses zu vermeiden, wird eine Vernetzungsstruktur vorgesehen.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger bzw. erheblich nachteiliger Auswirkungen

Bei artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen handelt es sich um Maßnahmen zur Vermeidung oder Reduzierung von Beeinträchtigungen.

Vermeidungsmaßnahme 1 Brutvögel

Das Baufeld wird außerhalb der Brutzeit geräumt. Die Brutzeit reicht von Anfang März bis Ende September.

Vermeidungsmaßnahme 2 Fledermäuse

Größere Bäume mit Stammdurchmesser > 20 cm werden im Zeitraum 1. Dezember bis Ende Februar gefällt. Außerhalb dieser Zeit ist das Fällen nur dann möglich, wenn durch Negativ-nachweis (Kontrolle durch Fachpersonal) nachgewiesen wird, dass keine Tiere in Spalten oder Höhlen vorkommen.

Vermeidungsmaßnahme 3 Fledermäuse

Zur Minderung von Verlusten an Insekten bei Beleuchtung von Straßen/Parkplätzen/Wegen im Geltungsbereich selbst ist eine insektenfreundliche Beleuchtung mit LED (maximal 2.700 Kelvin) und keine Beleuchtung von Grünstrukturen sicher zu stellen. Die Artenschutzprüfung zur Bahn sieht vor: Bei nächtlichen Bauarbeiten werden Richtstrahler verwendet werden.

Vermeidungsmaßnahme 4 Kammmolch

Im Bereich der wegfallenden Heckenstrukturen nördlich und südlich der Bahnlinie wird ab Mitte Februar vor Baubeginn ein Amphibienschutzzaun aufgestellt. Dieser wird, sofern möglich, mind. 10 cm in den Boden eingegraben, um ein Untergraben / Unterwandern zu vermeiden. Zu verwenden sind glattwandige Zäune mit mind. 40 cm Höhe, die durch die umweltfachliche Bauüberwachung aufgestellt werden. Zugleich sind Ausstiegshilfen an der Innenseite (auf der Seite des Baufeldes) einzubauen, sodass die Amphibien das Baufeld selbstständig verlassen können. Die Funktion der Schutzeinrichtung ist dauerhaft zu gewährleisten, bleibt während der gesamten Bauzeit erhalten und wird erst nach dem Abschluss der Arbeiten abgebaut. Im Laufe der Bauzeit erfolgen regelmäßige Kontrollen, im Zuge derer mögliche Schäden festgestellt und repariert werden. Je nach Erfordernis können durch die umweltfachliche Bauüberwachung zusätzliche Bereiche festgelegt werden, die zu schützen sind.

d) Geplante Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen

CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zum Erhalt der ökologischen Funktion der Lebensstätte der örtlichen Population) werden nicht erforderlich. Ausgleich wird für Fledermäuse, Vögel der Gehölze und Staudenfluren und den Kammmolch erforderlich. Mit der Planung wird im südlichen Plangebiet eine Ausgleichsfläche (öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Sukzession“) hergestellt. Sie hat eine Breite von ca. 30 m zu den Parkplätzen. Die Fläche wird als Sukzessionsfläche mit lockerem Baumbestand und einem dreijährigen Pflegeintervall festsetzen. Es werden sich Gras- und Staudenflur mit z.B. Weißdornbüschen vergleichbar der heutigen Fläche im Osten entwickeln, die möglichst mager gehalten werden soll. Es können hier blütenreiche Flächen entstehen, die für Insekten als Lebensraum und Nahrungsfläche dienen. Sie werden so auch Jagdrevier der Fledermäuse und insektenfressenden Vögel aber mit Saat auch Nahrungsraum z.B. für das Rebhuhn.

Artenschutzausgleich 1 Gehölzvögel

Gehölzfreibrüter: Aufgrund der Größe der Gehölze v.a. an der Straße ist ein Ausgleich im Verhältnis 1:2 erforderlich. Die südliche Ausgleichsfläche mit Gehölz wird hier positiv wirken. Der Ausgleich erfolgt auf der Ausgleichsfläche Grinau der Hansestadt Lübeck.

Gehölzhöhlenbrüter: Da der Umfang an Höhlen eher klein ist, werden erforderlich:

5 Meisenkästen (Höhlenkästen) und 5 Nischenbrüterkästen

Artenschutzausgleich 2 Vogelarten der Staudenfluren

Aufgrund des Flächenverlustes und der Störung ist ein Ausgleich im Verhältnis 1:1,5 erforderlich. Denkbar ist es, in der Verkehrsgrünfläche im Westen Staudenflur zu integrieren. Vorrangig wird die südliche Ausgleichsfläche als Ausgleich hergestellt.

Externer Ausgleich für Arten der Gehölze und Staudenfluren wird an der Grinau umgesetzt.

Artenschutzausgleich 3 Fledermäuse

Gehölzvernetzung Flugwege - Wiederherstellung von Gehölzen an den Böschungen Oberbüssauer Weg. Da im Westen ein Knick erhalten bleibt, wird die Wiederherstellung der Vernetzung nicht als CEF-Maßnahme definiert.

Quartierersatz: Anbringung von 5 Spaltenquartieren und 5 Großraumhöhlen. Die Maßnahme ist nicht vorgezogen (CEF-Maßnahme) erforderlich, da nur Tagesquartiere als Potenzial möglich sind. In unmittelbarer Nachbarschaft der 5 vorgesehenen Großraumhöhlen ist jeweils 1 Vogelnistkasten für Höhlenbrüter (Meisenkasten) anzubringen.

Artenschutzausgleich 4 Kammmolch

Herstellung einer Vernetzung gemäß den Gehölzpflanzmaßnahmen für die Fledermäuse (Ausgleichsmaßnahme 3). Wiederherstellung damit des Lebensraumes gemäß den Anforderungen des Kammmolches. Lagerung von Totholzhaufen als Versteckmöglichkeit auf beiden Böschungsseiten und jeweils an 5 Stellen.

6.3.7 Schutzgut Biologische Vielfalt

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das Plangebiet befindet sich außerhalb von Schutzgebieten. Die nächstgelegenen Schutzgebiete sind:

- das Landschaftsschutzgebiet „Talraum und Umfeld von Grienu und Quadebek“, welches südlich an das Plangebiet angrenzt und
- das FFH-Gebiet (2127-291) „Travetal“, rd. 1 km südlich des Plangebietes.

Das etwa 650 ha große Landschaftsschutzgebiet „Talraum und Umfeld von Grienu und Quadebek“ folgt dem östlichen und südlichen Rand des Oberbüssauer Weges und dient zur Sicherung des Talraums der Grienu und der Quadebek mit seinem Bestand an verschiedenen Biotoptypen und einer Vielzahl von gefährdeten Pflanzen- und Tierarten. Das gilt insbesondere für die Gewässerläufe, die Feucht- und Nasswiesen und die Erlen-Eschen-Auenwälder. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Gewässerläufe und begleitenden Biotope durch die Umsetzung der Planung ist nicht zu erwarten.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die Errichtung der Erschließungsanlagen für den neuen Bahnhofsteilpunkt im Plangebiet ist nicht für den Erhaltungszustand des o.g. FFH-Gebietes, dessen Lebensraumtypen von besonderer Bedeutung und von Bedeutung sowie dessen Arten der Anhänge I und II der FFH-Richtlinie. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes des FFH-Gebietes sowie der Arten durch die geplanten Veränderungen der Habitatausstattung im Plangebiet ist nicht ableitbar. Denkbare Fernwirkungen durch die Anlage der Erschließungsanlagen treten nicht in Erscheinung.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

6.3.8 Schutzgut Landschaft**a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes**

Unter dem Schutzgut Landschaft wird das Landschaftsbild als äußere Erscheinungsform von Natur und Landschaft ebenso erfasst, wie der Bestandteil des Naturhaushaltes, der den Lebensraum für Pflanzen und Tiere bildet, da Lebensformen und Lebensräume wesentlich zu den Eindrücken der Betrachter beitragen.

Das Plangebiet sowie die umliegenden Flächen südlich der Bahnstrecke sind als offener Landschaftsraum mit landwirtschaftlicher Nutzung und gliedernden Knickstrukturen erlebbar. Östlich und westlich wird die Ackerfläche des Plangebietes durch Sukzessionsflächen begrenzt, die zum Großteil als Ausgleichsflächen dienen. Weiterhin befindet sich östlich des Plangebietes ein Hundeeübungsplatz, der regelmäßig in Anspruch genommen wird.

Landschaftsbildqualität

Die Landschaftsbildqualität eines Landschaftsraumes wird anhand der Kriterien Vielfalt, Eigenart und Naturnähe bewertet.

Die Vielfalt einer Landschaft setzt sich zusammen aus der Reliefvielfalt, Flächenvielfalt und Strukturvielfalt. Das Plangebiet ist durch die Geländeerhebung des Oberbüssauer Weges und die ebenen Ackerflächen sowie die Waldflächen und Kleingewässer im Süden abwechslungsreich strukturiert, weshalb die Reliefvielfalt als „mittel“ zu bewerten ist. Die Flächenvielfalt ist in Anbetracht der im Plangebiet vorhandenen Flächenarten ebenfalls als „mittel“ einzustufen.

In Bezug auf die Naturnähe ist das Plangebiet durch die intensive Nutzung der Ackerfläche und die vorhandenen Erschließungsanlagen sowie auch die bepflanzten Flanken der Straßenböschung Oberbüssauer Weg als „mittel“ einzustufen. Der nördliche Knick wird teilweise bis nah an den Knickwall beackert und dient als Abgrenzung zu den Bahngleisen, so dass diese Gehölzstrukturen allenfalls als mittel naturnah anzusehen sind. Die Sukzessionsflächen im Umfeld des Plangebietes bieten durch die ruderalen Strukturen mit Gehölzaufwuchs verschiedener Stadien und extensiver bis gar keiner Pflege eine hohe Naturnähe.

Als die Eigenart bestimmende Kriterien werden die Ursprünglichkeit, die Struktur sowie die Einzigartigkeit der Landschaft herangezogen. Als raumbildende Strukturen sind im Plangebiet und seinem Umfeld sämtliche linienhaften und flächigen Gehölze zu nennen, welche überwiegend eine gute Ausprägung haben. Aufgrund der weiten Verbreitung von landwirtschaftlichen Nutzflächen südlich der Bahn ist die Einzigartigkeit der Fläche im Plangebiet jedoch als „gering“ einzustufen. Die Ursprünglichkeit einer Fläche kann durch die Betrachtung der Historie vor dem Einsetzen der

Industrialisierung der Landwirtschaft ermittelt werden. Auf den Karten der Preußischen Landesaufnahme (um das Jahr 1900) ist im Bereich des Bebauungsplans 21.08.00 eine Viehweide mit Knicks vorhanden. Die Knicks sind heutzutage nicht mehr vorhanden. Die Straße Oberbüssauer Weg und die Bahnstrecke waren bereits vorhanden. Insgesamt wird die Eigenart des Plangebietes als „mittel“ bewertet.

Neben der Landschaftsbildqualität ist auch die visuelle Empfindlichkeit einer Landschaft für die Beurteilung von Auswirkungen der Planung von Bedeutung. Je einsehbarer (durchsichtiger) eine Landschaft ist, desto höher ist die visuelle Empfindlichkeit.

Durch die umliegenden Strukturen sowie die Bahnstrecke mit nördlich angrenzender Lärm- und Sichtschutzwand sowie die südlich gelegenen Waldstrukturen ist die Sicht in das Plangebiet von außen begrenzt. Das Plangebiet öffnet sich lediglich ostwärts in die freie Landschaft.

Landschaftsplan

Gemäß dem Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck liegt das Plangebiet außerhalb großräumiger, besonders wertvoller Landschaftsbereiche. Schwach strukturierte Ackerflächen besitzen laut dem Landschaftsplan nur einen geringen landschaftlichen Wert, so dass das Plangebiet gemäß der Darstellung im Plan 9 mit der Wertstufeklasse „gering IV“ bewertet wird. Landschaftlich wird das Plangebiet der „Beckenlandschaft“ zugeordnet.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die Umsetzung des Bebauungsplanes kann aufgrund von Baueinrichtungs- und Bauflächen zu einer negativen Auswirkung auf das Landschaftsbild führen, die jedoch nur von temporärem Charakter ist und aufgrund der geringen visuellen Verletzlichkeit der Landschaft nicht als vorsorgerelevant einzustufen sind.

Die geplanten und vorhandenen Erschließungsanlagen führen lediglich zu geringen negativen anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Landschaftsbild, da keine umfassenden hochbaulichen Strukturen errichtet werden und das Landschaftsbild mittlerer Wertigkeit und geringer visueller Empfindlichkeit nicht erheblich umgestaltet wird. Um die hinzukommende Erschließung jedoch bestmöglich in das Landschaftsbild einzubinden, sind Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung erforderlich.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

Eingrünung

Innerhalb der zeichnerisch festgesetzten öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Landschaftseingrünung“ sind gegenüber den zum Anpflanzen festgesetzten Gehölzstreifen (A) vorgelagerte Schutzbereiche (M1) in einer Breite von 5,0 m von gärtnerischer oder sonstiger Nutzung sowie von baulichen Anlagen, Aufschüttungen und Abgrabungen freizuhalten.

Diese Schutzbereiche sind als naturnahe, feldrainartige Wildkrautstreifen zu entwickeln, 1 x jährlich, frühestens ab dem 01. Juli des Jahres, zu mähen (inkl. Abfuhr des Mähgutes) auf Dauer zu erhalten.

d) Geplante Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die Umsetzung der Planung auf das Schutzgut Landschaft sind nicht erforderlich.

6.3.9 Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das Leben, die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen sind unmittelbar mit der Ausgestaltung der Lebensgrundlagen in Form der in diesem Umweltbericht genannten Schutzgüter verbunden. So wirken sich nachteilige Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter auch auf das Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit aus. Nachfolgend stehen aufgrund der Übersichtlichkeit die Aspekte Wohn- und Wohnumfeldfunktion, Erholung und Immissionen im Vordergrund.

Wohn- und Wohnumfeldfunktion

Das Plangebiet weist keine Wohnfunktion auf. Für die Wohnumfeldfunktion hat das Plangebiet aufgrund des Vorhandenseins von Grün- und Freiflächen jedoch eine hohe Bedeutung. Die dem Plangebiet am nächsten gelegene Wohnbebauung befindet sich nördlich der Bahngleise und der Lärm- und Sichtschutzwand in rd. 40 m - 50 m Entfernung.

Erholung

Die Erlebbarkeit bzw. das Erholungspotenzial einer Landschaft ist abhängig von der Zugänglichkeit und der Einsehbarkeit, insbesondere durch Ausblicke von vorhandenen Wegen und Siedlungsbereichen.

Über den Oberbüssauer Weg wird die Erlebbarkeit der südlich der Bahnstrecke gelegenen, landschaftlich hochwertigen Flächen „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“ sowie der „Trave“ gewährleistet. Die Trave wird vor allem auch durch den Feldweg erlebbar, der im südlichen Bereich des Plangebietes anbindet und entlang des Oberbüssauer Weges Richtung Norden und dann parallel zu den Bahngleisen Richtung Osten verläuft.

Westlich des Plangebietes befindet sich zudem ein Hundeübungsplatz, der regelmäßig von Mitgliedern des dort ansässigen Vereins genutzt wird.

Immissionen

Die Empfindlichkeit der vorhandenen Nutzung gegenüber Emissionen (z.B. Lärm, Gerüche) ist abhängig von der Anzahl der Personen sowie ihrer Tätigkeiten, die durch Emissionen gestört werden können. Da im Geltungsbereich bisher keine relevante Bebauung vorhanden ist, ist die Empfindlichkeit gegenüber Emissionen als gering einzustufen.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden Ortsteile der Hansestadt Lübeck sollen durch die Errichtung des Bahnhofsteilpunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg angeschlossen werden. Dadurch ergeben sich positive Auswirkungen auf die Wohn- Wohnumfeldfunktion und Erholungsmöglichkeiten des Stadtteils. Die Erschließungsflächen als notwendige Ergänzung des Bahnhofsteilpunktes tragen zu diesen positiven Effekten bei.

Wohn- und Wohnumfeldfunktion

Durch die Errichtung des Bahnhofsteilpunktes und der Erschließungsflächen verbessert sich die verkehrliche Anbindung des Stadtteils Moisling, wodurch bspw. für viele Berufs- und Schulpendler der Weg zur Arbeit und zur Schule verkürzt und vereinfacht wird.

Erholung

Die vorhandene Erschließung wird durch die geplanten Verkehrsstrukturen ausgebaut und dadurch positiv beeinflusst. Durch die aktualisierte Wegeführung werden zudem kürzere und barrierefreie Verbindungen zu den erholungsrelevanten Anbindungspunkten in der Nachbarschaft hergestellt. Es sind also für die Erholung durchweg positive Effekte festzustellen. Lediglich in der Bauphase ist mit einer Einschränkung der Nutzbarkeit entsprechender Strukturen und mit visuellen sowie akustischen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Immissionen

Im Plangebiet ist in der Bauphase voraussichtlich mit einer erhöhten Lärm-, Staub- und Abgasentwicklung zu rechnen. Die sich auf die angrenzenden Wohngebiete negativ auswirken kann. Es handelt sich dabei jedoch nur um eine temporäre Belastung. Der geplante Park+Ride-Platz grenzt nicht an eine schützenswerte Nutzung. Die nächstgelegene schützenswerte Nutzung befindet sich nördlich der Bahntrasse und wird durch die bestehenden Lärmschutzwände geschützt. Negative Auswirkungen durch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen sind demnach nicht zu erwarten.

Die Auswirkungen der Verkehrssteigerungen durch die geplante Anlage verteilen sich im vorhandenen Straßennetz. Die durch weiträumige Änderungen des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme bedingten Lärmbelastigungen sind hierbei nicht zu betrachten. Gemäß Rechtsprechung ist kein Straßenanlieger dagegen geschützt, dass bedingt durch die Änderung von Verkehrsplanungen der Verkehr in seiner Straße zunimmt.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

6.3.10 Schutzgüter kulturelles Erbe und andere Sachgüter

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Kulturdenkmale gemäß § 2 DSchG SH (2015)

Bei den Flächen im Plangebiet handelt sich um teilweise noch ungestörte Landschaftsteile, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte bekannt sind. Systematische archäologische Prospektionen haben bislang nicht stattgefunden, vereinzelt sind Fundstellen in der archäologischen Landesaufnahme dokumentiert. Besonders hinzuweisen ist auf ein bronzezeitliches Urnengräberfeld und steinzeitliche Einzelfunde im Bereich des überplanten Gebiets.

UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“

Im Rahmen des UNESCO-Managementplanes der Hansestadt Lübeck wurde eine kulturhistorisch bedeutende Pufferzone um das Kerngebiet der Lübecker Altstadt festgelegt. Innerhalb der Pufferzone sind Baumaßnahmen hinsichtlich ihrer Verträglichkeit mit der Welterbestätte zu überprüfen.

Das Plangebiet befindet sich außerhalb dieser Pufferzone, liegt jedoch am westlichen Rand der im Managementplan definierten Sichtachse Nr. 16 „B 208 westlich Siebenbäumen“ auf die Lübecker Altstadt.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Kulturdenkmale gemäß § 2 DSchG SH (2015)

Die Umsetzung des Bebauungsplanes kann zu einer nachteiligen Auswirkung auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter führen. So kann das Auffinden schutzgutrelevanter Elemente während der Baumaßnahmen nicht ausgeschlossen werden, weshalb Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung notwendig werden. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen sind hingegen nicht zu erwarten.

UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“

Da es sich bei der geplanten Erschließung nicht um hochbauliche Objekte handelt, können bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen, die sich negativ auf die Schutzziele der UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ auswirken könnten, ausgeschlossen werden.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Kulturdenkmale gemäß § 2 DSchG SH (2015)

Im Vorfeld einer Baumaßnahme sind noch vor Beginn jedweder Baumaßnahmen o.g. Prospektionsarbeiten zur Auffindung archäologischer Kulturdenkmale durchzuführen. Diese sind auf der Grundlage des Gesetzes zum Schutz der Kulturdenkmale, Denkmalschutzgesetz - DSchG in der Fassung des Gesetzes vom 30. Dezember 2014; GVOBl. Schl.-H. Nr. 1, 2015, S. 2-9, nach § 4 Nr. 1 und 3 (Öffentliche Planungen und Maßnahmen, Welterbe) zu fordern sowie nach § 14 (Kostspflicht bei Eingriffen) vom Verursacher zu tragen. Sie sind in ihrer Art sowie Durchführung mit dem Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie abzustimmen und nach § 12, Absatz 2, Nr. 4, 5 und 6 bei diesem zu beantragen. Zuerst sind nichtinvasive Prospektionen zum Schutz des potenziellen archäologischen Kulturgutes anzuwenden.

Sollte es seitens des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, als notwendig erachtet werden, muss anschließend eine invasive Prospektion an ausgewählten Fundorten durchgeführt werden, um die archäologischen Kulturdenkmale zu überprüfen. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen.

Die im Vorfeld einer Baumaßnahme durchgeführten Prospektionen ersetzen nicht eine nach § 12 DSchG SH (Genehmigungspflichtige Maßnahmen) mögliche anfallende Ausgrabung. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen.

Als Maßnahmen sind auch alle geforderten Ausgleichsmaßnahmen und notwendige Erschließungsmaßnahmen zu betrachten und zu berücksichtigen.

Alle Funde und die zugehörige Dokumentation der Prospektionen sind gemäß § 15 DSchG SH der Oberen Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck zur wissenschaftlichen Bearbeitung auszuhändigen.

6.3.11 Wechselwirkungen

Die für das Vorhaben relevanten Wechselwirkungen und funktionalen Beziehungen innerhalb von Schutzgütern und zwischen Schutzgütern sind jeweils bei der Darstellung der Auswirkungen berücksichtigt worden. Voraussichtlich resultieren keine erheblichen Beeinträchtigungen aus den Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern durch Addition oder Potenzierung von Auswirkungen.

6.3.12 Kumulierende Wirkungen

Gemäß Anlage 1 Ziffer 2. Abs. b) Ziffern ff) zu § 2 Abs. 4 BauGB und den §§ 2a und 4c BauGB sind die möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase der geplanten Baumaßnahmen im Plangebiet auf die o.g. Schutzgüter zu beschreiben, unter anderem infolge der Kumulierung mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete.

Bebauungsplan 21.09.00 - Moisling Süd / Solarpark

Westlich des Oberbüssauer Wegs befindet sich der Bebauungsplan 21.09.00 in der Aufstellung. Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Solarthermie-Anlage zur Versorgung des Stadtteils Moisling mit Fernwärme. Die hervortretende kumulierende Wirkung besteht in der Inanspruchnahme von landwirtschaftlicher Nutzfläche, die zusammen in größerem Maße stattfindet und sich so erheblich nachteilig auf das Schutzgut Fläche auswirkt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass entsprechende Ausgleichserfordernisse jeweils formuliert und ausgeglichen werden.

Bebauungsplan 21.01.00 - Oberbüssauer Weg / Neue Mitte

Nördlich des Plangebietes soll ein attraktives Stadtteil-Zentrum für den Stadtteil Moisling entstehen, das in seiner Gestaltung und Nutzung als identitätsstiftender Mittelpunkt dienen soll. Grundlegende Ziele sind die Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs und der sozialen Infrastruktur, die Bereitstellung von privaten und öffentlichen Dienstleistungsangeboten, neuen Wohnungsbauten bzw. die Sanierung bzw. Erneuerung des Wohnbestandes sowie die Realisierung von Aufenthaltsflächen und (neuen) Anbindungen.

Erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter, die in Folge einer Kumulierung mit diesem Vorhaben auftreten, sind nicht festzustellen.

6.4 Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Schutzgut Fläche

Die Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen der Umsetzung der Planung auf das Schutzgut Fläche werden multifunktional über das Schutzgut Boden formuliert (s. Kapitel Schutzgut Boden).

Die Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen der Umsetzung der Planung auf das Schutzgut Fläche werden multifunktional über das Schutzgut Boden formuliert (s. Kapitel Schutzgut Boden).

Schutzgut Boden

Natürliche Bodenfunktionen

Innerhalb des Plangebietes sind Parkplätze und Parkplatzanlagen grundsätzlich mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen oder mit Pflastersteinen mit dränfähigen Pflasterfugen herzustellen. Hiervon ausgenommen sind maximal 35 Parkplätze. Dies begründet sich aus der voraussichtlich unterschiedlichen Nutzungsintensität der einzelnen Parkplätze.

Grundsätzlich sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um eine nachteilige Auswirkung auf Boden und Grundwasser durch austretende Betriebsstoffe während der Bau-, und Betriebsphase zu vermeiden.

Kampfmittel

Vor Beginn der Tiefbaumaßnahmen wie z.B. Baugruben, Kanalisation, Gas, Wasser, Strom und Straßenbau ist die Fläche gemäß Kampfmittelordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel zu untersuchen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt Dezernat 33, Sachgebiet 31, Mühlenweg 166, 24116 Kiel durchgeführt. Der Bauträger hat sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung zu setzen, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahme einbezogen werden können.

Versickerungsfähige Oberflächenmaterialien

Die Parkplätze und Wegeflächen - mit Ausnahme derer Fahrspuren und max. 35 Parkplätzen in direkter Bahnsteignähe - sind mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen oder mit Pflastersteinen mit drainfähigen Pflasterfugen herzustellen.

Schutz des Bodens und des Grundwassers

Grundsätzlich sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um eine nachteilige Beeinträchtigung von Boden und Grundwasser durch austretende Betriebsstoffe zu vermeiden.

Rekultivierung der Bodenschicht

Für den Bau erforderlicher Stell- und Bodenlagerflächen, die nicht für Versiegelungsflächen vorgesehen sind, sind nach Abschluss der Bauphase wieder zu rekultivieren. Die baubedingte Inanspruchnahme von Seitenflächen, die nicht dauerhaft für die geplanten Anlagen benötigt werden (z.B. durch Befahren mit Baufahrzeugen oder Einrichtung von Materialplätzen), ist auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen. Die Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme wieder zu lockern und zu rekultivieren.

Geplante Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen

Das Ausgleichserfordernis für das Schutzgut Boden liegt somit insgesamt bei 5.015 m². Der Ausgleich wird multifunktional mit dem Ausgleichsbedarf für das Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften) teilweise innerhalb des Plangebietes und teilweise über eine Ausgleichsfläche der Hansestadt Lübeck erbracht. In Anspruch genommen wird hierzu die im Bebauungsplan festgesetzte Ausgleichsfläche. Dort ist ein Ausgleich von 3.126 m² möglich. Der weitere Bedarf von 1.885 m² wird an der Grinau, südlich des Plangebietes erbracht. Das Ausgleichsflächenkonzept sieht u.a. die Schaffung von Trockenrasen, extensivem Grünland, Magerwiesen sowie Gehölzbeständen vor.

Schutzgut Wasser

Grundwasser

Grundwasserhaltungen für die Bauzeit stellen eine Benutzung des Grundwassers gem. Wasserhaushaltsgesetz dar und sind daher gem. WHG erlaubnispflichtig. Ein entsprechender Antrag ist mindestens einen Monat vor Beginn der Arbeiten einzureichen.

Sollten sich im Plangebiet alte Brunnen und Messstellen befinden, so sind diese fachgerecht, gemäß der Technischen Regeln, Arbeitsblatt W 135, zurückzubauen.

Grundsätzlich sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um eine nachteilige Auswirkung auf Boden und Grundwasser durch austretende Betriebsstoffe während der Bau-, und Betriebsphase zu vermeiden.

Schmutz und Regenwasser

Das Ziel sich so weit wie möglich an den natürlichen Wasserhaushalt anzunähern, kann nur mit Hilfe der Nutzung von Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen erfolgen, bei denen in der Regel der Parameter Versickerung den größten Anteil einnimmt. Dies entspricht auch dem Fall der Planung. Die Nutzung der Mulden-Rigolen-Elemente hat eine Erhöhung der Versickerung zur Folge. Dementsprechend kann die Grundwasserneubildung gefördert werden. Im Vergleich zum Bestand ist diese Art der Regenwasserbewirtschaftung positiv zu werten, da das Regenwasser an dem Ort, an dem es anfällt, versickert und nicht mehr über einen Kanal abgeleitet werden soll.

Der Bebauungsplan setzt zudem fest, dass innerhalb des Plangebietes Parkplätze und Parkplatzanlagen mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen oder mit Pflastersteinen mit dränfähigen Pflasterfugen herzustellen sind. Hiervon ausgenommen sind maximal 35 Parkplätze, welche aufgrund der voraussichtlichen Nutzungsintensität eine Vollversiegelung erfordern.

Die Entsorgung des Schmutzwassers hat über die vorhandenen zentralen SW-Leitungen der Hansestadt Lübeck mit Reinigung im Zentralkläwerk der Hansestadt Lübeck zu erfolgen.

Geplante Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind nicht erforderlich.

Schutzgüter Klima und Luft

Oberirdische Parkplatzanlagen mit mehr als 4 Parkplätzen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern und zu beschatten. Hierzu ist je angefangene 4 Stellplätze ein mittel- bis großkroniger, standortgerechter Laubbaum gemäß Pflanzliste 2 mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, in einer mindestens 12 m² großen, offenen Baumscheibe, gemessen zwischen den Rückenstützen und mit mindestens 18 m³ Wurzelraum in einem gleichmäßigen Baumraster auf der jeweiligen Stellplatzanlage zu pflanzen.

Die Bäume sind hierbei vornehmlich innerhalb der Parkplatzreihen zu pflanzen. Abweichend ist der rechnerisch erforderliche Anteil an Bäumen in den angrenzenden Bereichen zu pflanzen, sofern auf dem befestigten Teilbereich der Parkplatzanlage eine Bedeckung mit PV-Anlagen umgesetzt werden soll und dort wegen der Besonnung keine Überstellung mit Bäumen realisiert werden kann. Diese Regelung greift gleichfalls bei erforderlichen Standortabweichungen durch technische Leitungen.

Pflanzliste 2 - Baumpflanzungen Parkplatzanlage

Bäume

Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm

Französischer Ahorn (*Acer monspessulanum* L.), Schnee-Felsenbirne (*Amelanchier arborea*), Hainbuche (*Carpinus betulus*), Baum-Hasel (*Corylus colurna*), Rot-Esche/Grün-Esche (*Fraxinus pennsylvanica*), Zerr-Eiche (*Quercus cerris*), Rot-Eiche (*Quercus rubra*), Schein-Akazie (*Robinia pseudoacacia*), Eberesche (*Sorbus aucuparia*), Winter-Linde (*Tilia cordata* Mill.)

Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften)

Schutz verbleibender Gehölzstrukturen vor Beeinträchtigungen während der Bauphase

Bei Baumaßnahmen in der Nähe von Gehölzbeständen sind die Gehölze gemäß DIN 18920 vor Beeinträchtigungen zu schützen (Schutzabgrenzungen, Baumschutz, je nach Bedarf). Kronentraufbereiche dürfen nicht befahren werden, Bodenmassen und anderes Baumaterial darf in den Kronentraufbereichen nicht gelagert werden. Gehölzschnitte und andere erforderliche Maßnahmen der Baumpflege erfolgen nach den Empfehlungen der ZTV-Baumpflege.

Klimaangepasste Baumartenwahl

Oberirdische Parkplatzanlagen mit mehr als 4 Parkplätzen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern und zu beschatten. Hierzu ist je angefangene 4 Stellplätze ein mittel- bis großkroniger, standortgerechter Laubbaum gemäß Pflanzliste 2 mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, in einer mindestens 12 m² großen, offenen Baumscheibe, gemessen zwischen den Rückenstützen und mit mindestens 18 m³ Wurzelraum in einem gleichmäßigen Baumraster auf der jeweiligen Stellplatzanlage zu pflanzen.

Die Bäume sind hierbei vornehmlich innerhalb der Parkplatzreihen zu pflanzen. Abweichend ist der rechnerisch erforderliche Anteil an Bäumen in den angrenzenden Bereichen zu pflanzen, sofern auf dem befestigten Teilbereich der Parkplatzanlage eine Bedeckung mit PV-Anlagen umgesetzt werden soll und dort wegen der Besonnung keine Überstellung mit Bäumen realisiert werden kann. Diese Regelung greift gleichfalls bei erforderlichen Standortabweichungen durch technische Leitungen.

Pflanzliste 2 - Baumpflanzungen Parkplatzanlage

Bäume

Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm

Französischer Ahorn (*Acer monspessulanum* L.), Schnee-Felsenbirne (*Amelanchier arborea*), Hainbuche (*Carpinus betulus*), Baum-Hasel (*Corylus colurna*), Rot-Esche/Grün-Esche (*Fraxinus pennsylvanica*), Zerr-Eiche (*Quercus cerris*), Rot-Eiche (*Quercus rubra*), Schein-Akazie (*Robinia pseudoacacia*), Eberesche (*Sorbus aucuparia*), Winter-Linde (*Tilia cordata* Mill.)

Gehölzpflanzungen

Die zeichnerisch festgesetzten Flächen zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ (VG) sind mit standortgerechten, heimischen Baum- und Straucharten gemäß Pflanzliste 1 zu bepflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang innerhalb der nächsten Pflanzperiode gleichartig zu ersetzen.

Der zur Anpflanzung festgesetzte Gehölzstreifen (A) ist als freiwachsende Hecken in einer Breite von 3,5 m mit standortgerechten, heimischen Baum- und Straucharten gemäß Pflanzliste 1 anzupflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang innerhalb der nächsten Pflanzperiode gleichartig zu ersetzen. Die Anpflanzung ist zum Schutz vor Verbiss während einer 3-jährigen Entwicklungspflege einzuzäunen.

Pflanzliste 1 - Gehölzpflanzungen

Bäume

Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm

Spitzahorn (*Acer platanoides*), Hainbuche (*Carpinus betulus*), Esche (*Fraxinus excelsior*), Stieleiche (*Quercus robur*), Winter-Linde (*Tilia cordata*)

Sträucher

In den Mengen 2:1 innerhalb einer Gehölzart sind zu pflanzen: Verpflanzter Strauch, ohne Ballen, 100-150 cm Strauch, 3 x v., mit Ballen, 100-125 cm

Feldahorn (*Acer campestre*), Schlehdorn (*Prunus spinosa*), Hainbuche (*Carpinus betulus*), Eberesche (*Sorbus aucuparia*), Rote Heckenkirsche (*Lonicera xylosteum*), Hundrose (*Rosa canina*), Hasel (*Corylus avellana*), Salweide (*Salix caprea*), Weißdorn (*Crataegus monogyna*), Schw. Holunder (*Sabucus nigra*), Esche (*Fraxinus excelsior*), Schneeball (*Viburnum opulus*), Wildapfel (*Malus silvestris*) Pfaffenhütchen (*Euonymus europ.*), Vogelkirsche (*Prunus avium*), Traubenkirsche (*Prunus padus*)

Beseitigung eines geschützten Steilhangs

Durch die Beseitigung des gesetzlich geschützten artenreichen Steilhangs im Zuge der Umsetzung der Planung entsteht ein Ausgleichserfordernis, welches sich nach dem Erlass „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht - Anlage: Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der verbindlichen Bauleitplanung (Stand 2014)¹¹ bemisst.

Bei einer Biotopfläche von 2.775 m² ergibt sich demnach ein Ausgleichserfordernis von **8.325 m²**. Der Ausgleich wird über eine Ausgleichsfläche der Hansestadt Lübeck erbracht. In Anspruch genommen werden hierzu Flächen an der Grinau, südlich des Plangebietes. Das Ausgleichskonzept sieht u.a. die Schaffung von Trockenrasen, extensivem Grünland, Magerwiesen sowie Gehölzbeständen vor.

Eingriff in Waldstrukturen

Durch die Umsetzung des Kreisverkehrs werden Waldflächen im Sinne des §2 LWaldG auf einer Fläche von 590 m² überplant. Es handelt sich um junge Gebüschke, die sich in Folge von Sukzession zu Wald entwickeln. Bei einer Biotopfläche von 590 m² ergibt sich ein Ausgleichserfordernis von **1.180 m²**.

Der Ausgleich wird auf dem Flurstück 1/1, Flur 6, Gemarkung Niendorf-Moorgarten „Neue Koppel“ realisiert. Dort wurde eine Wiederaufforstung vorgenommen.

Eingriff in vorhandene Ausgleichsfläche

Bei dem Eingriff in diese Ausgleichsfläche wird die Zeit berücksichtigt, in welcher sich diese bereits entwickeln konnte. Bei einer Entwicklungszeit von 22 Jahren und einer Eingriffsfläche von 380 m² ergibt sich somit ein Ausgleichserfordernis von 644 m². Der Ausgleich wird innerhalb des Plangebietes erbracht. Hierzu ist die Schaffung einer Ausgleichsfläche im Süden vorgesehen. Die Flächengröße beträgt rund 3.700 m². Entsprechend würden von dieser Flächengröße 644 m² allein für den hier genannten Ausgleich in Anspruch genommen werden. Es verbleibt somit ein Rest von 3.126 m² für weitere Ausgleichsbedarfe.

¹¹ MELUR (2018): Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht - Anlage: Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der verbindlichen Bauleitplanung, Stand: 01.01.2014

Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften)

Vermeidungsmaßnahme 1 Brutvögel

Das Baufeld wird außerhalb der Brutzeit geräumt. Die Brutzeit reicht von Anfang März bis Ende September.

Vermeidungsmaßnahme 2 Fledermäuse

Größere Bäume mit Stammdurchmesser > 20 cm werden im Zeitraum 1. Dezember bis Ende Februar gefällt. Außerhalb dieser Zeit ist das Fällen nur dann möglich, wenn durch Negativ-nachweis (Kontrolle durch Fachpersonal) nachgewiesen wird, dass keine Tiere in Spalten oder Höhlen vorkommen.

Vermeidungsmaßnahme 3 Fledermäuse

Zur Minderung von Verlusten an Insekten bei Beleuchtung von Straßen/Parkplätzen/Wegen im Geltungsbereich selbst ist eine insektenfreundliche Beleuchtung mit LED (kein weißes Licht) und keine Beleuchtung von Grünstrukturen sicher zu stellen. Bei nächtlichen Bauarbeiten sind Richtstrahler zu verwenden.

Vermeidungsmaßnahme 4 Kammmolch

Im Bereich der wegfallenden Heckenstrukturen nördlich und südlich der Bahnlinie wird ab Mitte Februar vor Baubeginn ein Amphibienschutzzaun aufgestellt. Dieser wird, sofern möglich, mind. 10 cm in den Boden eingegraben, um ein Untergraben / Unterwandern zu vermeiden. Zu verwenden sind glattwandige Zäune mit mind. 40 cm Höhe, die durch die umweltfachliche Bauüberwachung aufgestellt werden. Zugleich sind Ausstiegshilfen an der Innenseite (auf der Seite des Baufeldes) einzubauen, sodass die Amphibien das Baufeld selbstständig verlassen können. Die Funktion der Schutzeinrichtung ist dauerhaft zu gewährleisten, bleibt während der gesamten Bauzeit erhalten und wird erst nach dem Abschluss der Arbeiten abgebaut. Im Laufe der Bauzeit erfolgen regelmäßige Kontrollen, im Zuge derer mögliche Schäden festgestellt und repariert werden. Je nach Erfordernis können durch die umweltfachliche Bauüberwachung zusätzliche Bereiche festgelegt werden, die zu schützen sind.

Artenschutzausgleich 1 Gehölzvögel

Gehölzfreibrüter: Aufgrund der Größe der Gehölze v.a. an der Straße ist ein Ausgleich im Verhältnis 1:2 erforderlich. Die südliche Ausgleichsfläche mit Gehölz wird hier positiv wirken.

Gehölzhöhlenbrüter: Da der Umfang an Höhlen eher klein ist, werden erforderlich:

5 Meisenkästen (Höhlenkästen) und 5 Nischenbrüterkästen

Artenschutzausgleich 2 Vogelarten der Staudenfluren

Aufgrund des Flächenverlustes und der Störung ist ein Ausgleich im Verhältnis 1:1,5 erforderlich. Denkbar ist es, in der Verkehrsgrünfläche im Westen Staudenflur zu integrieren. Vorrangig wird die südliche Ausgleichsfläche mit 3.000 m² als Ausgleich hergestellt.

Externer Ausgleich für Arten der Gehölze und Staudenfluren wird an der Grinau umgesetzt.

Artenschutzausgleich 3 Fledermäuse

Gehölzvernetzung Flugwege - Wiederherstellung von Gehölzen an den Böschungen Oberbüssauer Weg. Da im Westen ein Knick erhalten bleibt, wird die Wiederherstellung der Vernetzung nicht als CEF-Maßnahme definiert.

Quartierersatz: Anbringung von 5 Spaltenquartieren und 5 Großraumhöhlen. Die Maßnahme ist nicht vorgezogen (CEF-Maßnahme) erforderlich, da nur Tagesquartiere als Potenzial möglich sind.

Artenschutzausgleich 4 Kammolch

Herstellung einer Vernetzung gemäß den Gehölzpflanzmaßnahmen für die Fledermäuse (Ausgleichsmaßnahme 3). Wiederherstellung damit des Lebensraumes gemäß den Anforderungen des Kammolches. Lagerung von Totholzhaufen als Versteckmöglichkeit auf beiden Böschungsseiten und jeweils an 5 Stellen.

Schutzgut Biologische Vielfalt

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

Schutzgut Landschaft

Eingrünung

Innerhalb der zeichnerisch festgesetzten öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Landschaftseingrünung“ sind gegenüber den zum Anpflanzen festgesetzten Gehölzstreifen (A) vorgelagerte Schutzbereiche (M1) in einer Breite von 5,0 m von gärtnerischer oder sonstiger Nutzung sowie von baulichen Anlagen, Aufschüttungen und Abgrabungen freizuhalten.

Diese Schutzbereiche sind als naturnahe, feldrainartige Wildkrautstreifen zu entwickeln, 1 x jährlich, frühestens ab dem 01. Juli des Jahres, zu mähen (inkl. Abfuhr des Mähgutes) auf Dauer zu erhalten.

Geplante Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die Umsetzung der Planung auf das Schutzgut Landschaft sind nicht erforderlich.

Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

Schutzgüter Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Kulturdenkmale gemäß § 2 DSchG SH (2015)

Im Vorfeld einer Baumaßnahme sind noch vor Beginn jedweder Baumaßnahmen o.g. Prospektionsarbeiten zur Auffindung archäologischer Kulturdenkmale durchzuführen. Diese sind auf der Grundlage des Gesetzes zum Schutz der Kulturdenkmale, Denkmalschutzgesetz - DSchG in der Fassung des Gesetzes vom 30. Dezember 2014; GVOBl. Schl.-H. Nr. 1, 2015, S. 2-9, nach § 4 Nr. 1 und 3 (Öffentliche Planungen und Maßnahmen, Welterbe) zu fordern sowie nach § 14 (Kostenpflicht bei Eingriffen) vom Verursacher zu tragen. Sie sind in ihrer Art sowie Durchführung mit dem Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie abzustimmen und nach § 12, Absatz 2, Nr. 4, 5 und 6 bei diesem zu beantragen. Zuerst sind nichtinvasive Prospektionen zum Schutz des potenziellen archäologischen Kulturgutes anzuwenden.

Sollte es seitens des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, als notwendig erachtet werden, muss anschließend eine invasive Prospektion an ausgewählten Fundorten durchgeführt werden, um die archäologischen Kulturdenkmale zu überprüfen. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen.

Die im Vorfeld einer Baumaßnahme durchgeführten Prospektionen ersetzen nicht eine nach § 12 DSchG SH (Genehmigungspflichtige Maßnahmen) mögliche anfallende Ausgrabung. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen.

Als Maßnahmen sind auch alle geforderten Ausgleichsmaßnahmen und notwendige Erschließungsmaßnahmen zu betrachten und zu berücksichtigen.

Alle Funde und die zugehörige Dokumentation der Prospektionen sind gemäß § 15 DSchG SH der Oberen Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck zur wissenschaftlichen Bearbeitung auszuhändigen.

6.5 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Null-Prognose)

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die deutlich prägende landwirtschaftliche Nutzung im Plangebiet bestehen bleiben. Es käme nicht zu einer Umsetzung der geplanten Infrastruktur für den Bahnhofsteilpunkt und der damit verbundenen Flächenversiegelung und Umnutzung der Fläche. Vermutlich würde innerhalb der Ackerflächen die intensive ackerbauliche Nutzung beibehalten und demzufolge würden keine Veränderungen des derzeitigen Umweltzustandes eintreten. Die artenreichen Steilhänge des Oberbüssauer Weges würden bis auf Weiteres in der Form weiterbestehen. Auf den Ruderalflächen der westlich gelegenen Ausgleichsflächen würde die Sukzession weiter voranschreiten.

6.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes sowie der Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Infrastruktur für den Bahnhofsteilpunkt - wie beispielsweise eines „Park+Ride“ Parkplatzes - und der fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck auf der Südseite des künftigen Bahnhofsteilpunktes. Aufgrund dessen ist die Lage, der dem Bahnhofsteilpunkt zugehörigen Infrastruktur vorab definiert.

Im Zuge der Planung der Anlagen wurden unterschiedliche Ansätze der Erschließung – hier insbesondere die Lage des Kreisverkehrs - geprüft. Aufgrund der technisch erforderlichen maximalen Neigungen in Zusammenhang mit der Nutzung durch den Busverkehr ist eine weitergehende Verlagerung der Verkehrsanlage jedoch nicht umsetzbar.

6.7 Zusätzliche Angaben

6.7.1 Sachgerechter Umgang mit Abfällen

Es ist davon auszugehen, dass alle geltenden gesetzlichen / abfallrechtlichen Vorschriften bei der Durchführung der baulichen Maßnahmen eingehalten werden.

6.7.2 Beschreibung erheblich nachteiliger Auswirkungen durch Unfälle oder Katastrophen

Aufgrund der unmittelbaren Nähe zu den nördlich des Plangebietes gelegenen Bahnstrecke Hamburg - Lübeck besteht ein generelles Risiko für Unfälle durch eine Entgleisung von Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und Güterzügen. Durch die Einschnittslage der Bahntrasse, dem Knick zwischen den Gleisen und der Erschließungsanlagen sowie den zum Knickwall festgelegten Entfernungen von 10 m zu den Erschließungsanlagen wird eine erhebliche Beeinträchtigung durch eine Entgleisung ausgeschlossen.

Unbeschadet des § 50 Satz 1 BImSchG sind durch die Umsetzung der Planung keine schweren Unfälle oder Katastrophen zu erwarten:

- Im Umfeld des Plangebiets befinden sich weder Industrie- oder Gewerbeanlagen noch landwirtschaftliche Großbetriebe, die bei Unfällen nachteilige Auswirkungen auf die Planung bewirken könnten.
- Es befinden sich keine derartig erhöhten Geländeformen, sodass infolge von Erdbeben nachteilige Auswirkungen für die Planung entstehen könnten.
- Es befinden sich keine Oberflächengewässer im Umfeld des Plangebietes, welche bei Starkregen- und Hochwasserereignissen nachteilige Auswirkungen bewirken könnten.

Im Plangebiet sind keine Betriebsbereiche nach § 3 Abs. 5a BImSchG geplant, so dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen und schweren Unfälle auf schutzbedürftige Gebiete in der Nachbarschaft entstehen.

Klimawandel

Zur Berücksichtigung von Klimawirkungen ist von einem maximalen Zeitraum auszugehen, welcher der Lebensdauer des Vorhabens entspricht.

Die durch den Bebauungsplan planungsrechtlich ermöglichte Infrastruktur und die dauerhafte Versiegelung von Fläche verursachen keine erheblichen Mengen an Treibhausgasemissionen.

Durch die Planung wird nicht in Ökosysteme mit besonderer Senkenfunktion für Treibhausgase, wie Wälder in größerem Umfang oder Moore, eingegriffen.

Die Planung beeinträchtigt keine Schutzgüter, die infolge des Klimawandels besonders empfindlich sind. Der Boden im Plangebiet besteht nach jetzigem Kenntnisstand nicht aus klimasensitiven Böden.

Das Vorhaben ist weder erheblich anfällig gegenüber Hitze noch gegenüber Kälte. Starkregenereignisse können über das Dachwasser über das Versickerungssystem in den Boden eingeleitet werden. Im Plangebiet sind nach jetzigem Kenntnisstand keine Hochwasserereignisse zu erwarten.

6.7.3 Gutachten und umweltbezogene Informationen

Die vollständige Auflistung der Gutachten ist der Begründung zu entnehmen. Bei der Zusammenstellung der Unterlagen sind keine Schwierigkeiten aufgetreten.

Die ansonsten in den herangezogenen Fachgutachten verwendeten technischen Verfahren sind in den jeweiligen Gutachten aufgeführt.

6.7.4 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring)

Gemäß § 4c BauGB sollen die Gemeinden die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, überwachen, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

Mit Umsetzung der in diesem Umweltbericht aufgeführten Maßnahmen werden die durch die Umsetzung des Bebauungsplanes zu erwartenden Umweltauswirkungen vermieden, vermindert und im Falle der Erheblichkeit ausgeglichen.

6.8 Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes

Schutzgut Fläche

Durch die notwendigen Baumaßnahmen bei Umsetzung der Planung kommt es zu einer temporären Inanspruchnahme von Fläche für Zuwegungen und Einrichtungsflächen, die jedoch nur unter Vorsorgegesichtspunkten relevant ist.

Durch die Umnutzung des Plangebietes findet ein Flächenverbrauch einer zuvor für die Landwirtschaft nutzbaren Fläche, einer Waldfläche sowie die Inanspruchnahme von einer Fläche für die Entwicklung von Natur und Landschaft (für Ausgleichsmaßnahmen) statt. Dies stellt eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Fläche dar und ist auszugleichen. Die Fläche für den Straßenverkehr wird im Zuge der Umsetzung der Planung flächenmäßig zunehmen. Entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zum Ausgleich der erheblich nachteiligen Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut werden in dem vorliegenden Umweltbericht multifunktional über das Schutzgut Boden formuliert und bilanziert.

Schutzgut Boden

Die vorliegende Bauleitplanung ruft bei Umsetzung erheblich nachteilige Beeinträchtigungen für die natürlichen Bodenfunktionen bspw. in Form von Versiegelung, Verdichtung, Abgrabungen und Aufschüttungen hervor. Die Neuversiegelung von Böden durch Erschließungsflächen im Plangebiet führt zu weiteren Störungen eines bereits gestörten Bodengefüges und verändern die Standortigenschaften in Bezug auf den Wasserabfluss. Die Neuversiegelung beläuft sich bei Umsetzung der Planung auf eine Fläche von 12.379 m². Das Ausgleichserfordernis für das Schutzgut Boden liegt insgesamt bei 5.015 m². Der Ausgleich wird multifunktional mit dem Ausgleichsbedarf für das Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften) und das Schutzgut Fläche teilweise innerhalb des Plangebietes und teilweise über eine Ausgleichsfläche der Hansestadt Lübeck erbracht.

Weiterhin werden in dem vorliegenden Umweltbericht Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Boden formuliert.

Schutzgut Wasser

Die Vorbelastungen, die durch Versiegelung von Verkehrsflächen gegeben (Grundwasserabsenkung, Schadstoffimmissionen) sind, werden durch ein hinzukommen von Verkehrsflächen zunehmen, wohingegen die Vorbelastungen durch die landwirtschaftliche Nutzung abnehmen werden.

Durch die im Zuge der Bauarbeiten hervorgerufenen Veränderungen des Bodengefüges und die Versiegelung von Fläche, wird sich der Wasserhaushalt innerhalb des Plangebietes verändern, wodurch nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser festzustellen sind. Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen werden entsprechend formuliert.

Oberflächengewässer sind von der Planung nicht betroffen.

Im Zuge der Bauarbeiten kann es zu Wasserhaltemaßnahmen kommen. Diese stellen eine Benutzung des Grundwassers gemäß des Wasserhaushaltsgesetzes dar und sind daher erlaubnispflichtig.

Durch die Zunahme an versiegelter Fläche innerhalb des Plangebietes kommt es als Folge der reduzierten Versickerung und Verdunstung zu einem erhöhten Oberflächenabfluss des Regenwassers. Diese nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut Wasser ist in Hinblick auf notwendige Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung relevant.

Schutzgüter Klima und Luft

Im Plangebiet ist in der Bauphase vorübergehend mit einer erhöhten Lärm-, Staub- und Abgasentwicklung zu rechnen. Durch die Herstellung voll- und teilversiegelter Flächen verändert sich das Kleinklima (Verringerung der Luftfeuchte, stärkere Erwärmung über versiegelten Flächen, Verringerung der Kaltluftentstehung). Die klimatische Regeneration und das Siedlungs-Umland-Luftaustauschsystem werden durch die Neuversiegelungen innerhalb des Plangebietes selbst nachteilig verändert. Die Lage des Plangebietes relativiert diesen Effekt allerdings, da sich westlich, südlich und östlich des Plangebietes Flächen anschließen, die aufgrund ihrer Größe und Lage bedeutender für die Kalt- und Frischluftentstehung sind.

Durch den geringfügigen Eingriff in die südlich gelegenen Waldflächen werden keine nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut hervorgerufen, da diese nur einen sehr kleinen Teil der südlich gelegenen und für die Neubildung von Frischluft relevanten Waldflächen ausmachen.

Durch die Festlegung von öffentlichen Grünflächen und Flächen für die Anpflanzung von Gehölzen werden negative Auswirkungen der Planung auf das Plangebiet innerhalb desselben reduziert.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften)

Durch Umgestaltung des Plangebietes kommt es zu einem großflächigen Verlust der bestehenden Biotoptypen und tendenziell zu einer Zunahme von Biotoptypen der Siedlungs- und Verkehrsflächen.

Durch die Umsetzung der Planung werden die im Plangebiet bisher vorhandenen Biotoptypen durch Biotoptypen der Siedlungs- und Verkehrsfläche weitestgehend ersetzt. Durch die Anlage einer Ausgleichsfläche werden jedoch die Eingriffe in ruderalen Staudenfluren und geringfügig die Eingriffe in Gehölze vor Ort ausgeglichen bzw. kompensiert. Landwirtschaftliche Nutzflächen verschwinden hingegen insgesamt innerhalb des Plangebietes.

Durch die Umsetzung des Kreisverkehrs werden Waldflächen im Sinne des §2 LWaldG auf einer Fläche von 590 m² überplant. Es handelt sich um junge Gebüsche, die sich in Folge von Sukzession zu Wald entwickeln.

Die naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche im westlichen Bereich des Plangebietes wird auf einer Fläche von 380 m² durch den Ausbau des Oberbüssauer Weges überplant.

Durch die Beseitigung des gesetzlich geschützten artenreichen Steilhanges ergibt sich ein Ausgleichserfordernis von 8.325 m². Der Ausgleich wird über eine Ausgleichsfläche der Hansestadt Lübeck erbracht. In Anspruch genommen werden hierzu Flächen an der Grinau, südlich des Plangebietes. Das Ausgleichsflächenkonzept sieht u.a. die Schaffung von Trockenrasen, extensivem Grünland, Magerwiesen sowie Gehölzbeständen vor.

Durch die Umsetzung des Kreisverkehrs werden Waldflächen im Sinne des §2 LWaldG auf einer Fläche von 590 m² überplant. Es handelt sich um junge Gebüsche, die sich in Folge von Sukzession zu Wald entwickeln. Bei einer Biotopfläche von 590 m² ergibt sich ein Ausgleichserfordernis von 1.180 m². Der Ausgleich wird auf dem Flurstück 1/1, Flur 6, Gemarkung Niendorf-Moorgarten „Neue Koppel“ realisiert. Dort wurde eine Wiederaufforstung vorgenommen.

Der Eingriff in eine vorhandene Ausgleichsfläche ruft ein Ausgleichserfordernis von 644 m² hervor. Der Ausgleich wird innerhalb des Plangebietes erbracht. Hierzu ist die Schaffung einer Ausgleichsfläche im Süden vorgesehen.

Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften)

Der Bebauungsplan überplant den Oberbüssauer Weg südlich der Bahn mit gehölzbestandenen Böschungen und im Osten Ackerfläche sowie im Westen Sukzessionsfläche. Im Süden wird ein Kreisels als Straßenplanung angeordnet und Ausgleichsfläche als Gehölz und Staudenflur hergestellt.

Grundlage der artenschutzrechtlichen Bewertung ist eine Potenzialanalyse zur Fauna sowie die Auswertung von Kartierungen zum Bahnhofsteilpunkt selbst.

Für Fledermäuse, Kammmolch und Brutvögel sind Maßnahmen zur Vermeidung des Tötens von Tieren erforderlich. Hier sind Bauzeitenregelungen aber auch ein Amphibienzaun um die Baustelle nötig. Da umfangreich Gehölze v.a. an den Straßenböschungen verloren gehen und durch Pflanzung von Sträuchern nur bedingt ersetzt werden, ist für Gehölzvögel ein Gehölzausgleich erforderlich. Vögel der Staudenfluren verlieren im Westen Lebensraum, der ebenso ersetzt werden muss. Als Ausgleich dient zum einen eine Ausgleichsfläche zwischen Parkplatz und Gewässerbiotop im Süden, zum anderen wird an der Grinau externer Ausgleich umgesetzt. Die südliche Ausgleichsfläche ist als Abschirmung aber auch als Nahrungsraum für Vögel wie das Rebhuhn oder die Fledermäuse von Bedeutung. Zudem werden Nist- und Quartierkästen für Vögel und Fledermäuse erforderlich.

Mit Umsetzung der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen können Verbote i.S. § 44 BNatSchG vermieden werden. Eine Ausnahme nach § 45 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

Schutzgut Biologische Vielfalt

Die Errichtung der Erschließungsanlagen für den neuen Bahnhofsteilpunkt im Plangebiet ist nicht für den Erhaltungszustand des o.g. FFH-Gebietes, dessen Lebensraumtypen von besonderer Bedeutung und von Bedeutung sowie dessen Arten der Anhänge I und II der FFH-Richtlinie. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes des FFH-Gebietes sowie der Arten durch die geplanten Veränderungen der Habitatausstattung im Plangebiet ist nicht ableitbar. Denkbare Fernwirkungen durch die Anlage der Erschließungsanlagen treten nicht in Erscheinung.

Schutzgut Landschaft

Die Umsetzung des Bebauungsplanes kann aufgrund von Baueinrichtungs- und Bauflächen zu einer negativen Auswirkung auf das Landschaftsbild führen, die jedoch nur von temporärem Charakter ist und aufgrund der geringen visuellen Verletzlichkeit der Landschaft nicht als vorsorgerelevant einzustufen sind.

Die geplanten und vorhandenen Erschließungsanlagen führen lediglich zu geringen negativen anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Landschaftsbild, da keine umfassenden hochbaulichen Strukturen errichtet werden und das Landschaftsbild mittlerer Wertigkeit und geringer visueller Empfindlichkeit nicht erheblich umgestaltet wird. Um die hinzukommende Erschließung jedoch bestmöglich in das Landschaftsbild einzubinden, sind Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung erforderlich.

Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen müssen zu einem Landschaftsbild führen, das unter Berücksichtigung von Art und Umfang der Bebauung dem jeweiligen Landschaftsbildtyp Rechnung trägt. Da das Plangebiet an das Landschaftsschutzgebiet „Talraum Grienau und Quadebek“ angrenzt, welches eine hohe Erholungsrelevanz aufweist und über den Oberbüssauer Weg gut erschlossen ist, ist an der Süd- und Ostgrenze des Plangebietes eine Eingrünung vorzunehmen. Diese Eingrünung reduziert die Einsehbarkeit des Plangebietes auf ein notwendiges Maß.

Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die Umsetzung der Planung auf das Schutzgut Landschaft sind nicht erforderlich.

Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Durch die Errichtung des Bahnhofpunktes und der Erschließungsflächen verbessert sich die verkehrliche Anbindung des Stadtteils Moisling, wodurch bspw. für viele Berufs- und Schulpfänger der Weg zur Arbeit und zur Schule verkürzt und vereinfacht wird.

Die vorhandene Erschließung wird durch die geplanten Verkehrsstrukturen ausgebaut und dadurch positiv beeinflusst. Durch die aktualisierten Wegeführungen werden zudem kürzere und barrierefreie Verbindungen zu den erholungsrelevanten Anbindungspunkten in der Nachbarschaft hergestellt. Es sind also für die Erholung durchweg positive Effekte festzustellen. Lediglich in der Bauphase ist mit einer Einschränkung der Nutzbarkeit entsprechender Strukturen und mit visuellen sowie akustischen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Im Plangebiet ist in der Bauphase voraussichtlich mit einer erhöhten Lärm-, Staub- und Abgasentwicklung zu rechnen. Die sich auf die angrenzenden Wohngebiete negativ auswirken kann. Es handelt sich dabei jedoch nur um eine temporäre Belastung. Negative Auswirkungen durch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen sind nicht zu erwarten.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

Schutzgüter kulturelles Erbe und anderer Sachgüter

Die Umsetzung des Bebauungsplanes kann zu einer nachteiligen Auswirkung auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter führen. So kann das Auffinden schutzgutrelevanter Elemente während der Baumaßnahmen nicht ausgeschlossen werden, weshalb Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung notwendig werden. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen sind hingegen nicht zu erwarten.

Da es sich bei der geplanten Erschließung nicht um hochbauliche Objekte handelt, können bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen, die sich negativ auf die Schutzziele der UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ auswirken könnten, ausgeschlossen werden.

7. Wesentliche Auswirkungen der Planung

7.1 Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen

Mit Aufstellung des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Infrastrukturmaßnahmen am geplanten Bahnhofpunkt Lübeck-Moisling geschaffen werden. Bei Umsetzung der Planung verbessert sich die verkehrliche Anbindung des Stadtteils Moisling und der umgebenden Stadtteile.

Diese Verbesserung des Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr dient allen Bevölkerungsgruppen. Kinder bzw. Jugendliche profitieren in besonderem Maße, da sie nicht selbstständige Nutzer des Individualverkehrs sind.

Darüber hinaus sind spezifische Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen nicht abzuleiten.

7.2 Verkehrliche Auswirkungen

Im Rahmen der Realisierung der Planung ist mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung im Bereich des Oberbüssauer Weges und den umliegenden Zubringerstraßen zu rechnen.

7.3 Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur

Der Bebauungsplan dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die erforderliche Infrastruktur des geplanten Bahnhofepunktes Moisling. Eine darüberhinausgehende technische Infrastruktur ist nicht erforderlich.

7.4 Auswirkungen auf die Umwelt

Bezüglich der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt einschließlich der Auswirkungen auf den Menschen wird auf die diesbezüglichen Darlegungen des Umweltberichtes im vorangehenden Kapitel der Begründung verwiesen.

8. Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes

Bodenordnung

Sämtliche Flächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bauleitplanes befinden sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Für die Umsetzung des Bebauungsplans sind keine bodenordnenden Maßnahmen nach dem Baugesetzbuch erforderlich.

9. Finanzielle Auswirkungen

9.1 Ausgaben (Kosten und Finanzierung)

a) unmittelbare Kosten

Der Hansestadt Lübeck entstehen durch die Aufstellung des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes Kosten für die Erarbeitung der Rechtspläne sowie der zugehörigen Fachgutachten.

b) mittelbare Kosten

Die Realisierung des Bebauungsplans führt zu Herstellungs- und Unterhaltungskosten für die Erschließungsbauwerke. Sowohl die Herstellungs- als auch die Unterhaltungskosten verbleiben bei der Hansestadt Lübeck. Die Kosten werden teilweise gefördert. Für die Unterhaltung der zukünftig öffentlichen Flächen werden 0,3 VZA benötigt.

9.2 Einnahmen (Bodenwertsteigerungen und Grundstücksverkäufe)

a) Bodenwertsteigerungen städtischer Flächen

Mit Aufstellung des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Infrastrukturmaßnahmen am geplanten Bahnhofepunkt Lübeck-Moisling geschaffen werden. Die künftigen Parkplatzebenen, die Erschließung und die ergänzenden Nutzungen (Bushaltestellen, etc.) verbleiben auch langfristig in städtischem Eigentum. Eine Wertsteigerung bzw. -verlust gegenüber der heute landwirtschaftlichen Nutzung ist daher nicht abzuleiten.

b) Verkäufe städtischer Flächen im Zuge der Umsetzung der Planung

Es ist kein Verkauf städtischer Flächen geplant.

10. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten

10.1 Verfahrensübersicht

Aufstellungsbeschluss

Der Bauausschuss der Hansestadt Lübeck hat am 20.09.2021 die Aufstellung Bebauungsplanes 21.08.00 - Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhofpunkt beschlossen.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte durch Aushang im Foyer des Fachbereiches Planen und Bauen in der Zeit vom 17.01.2022 bis einschließlich 28.01.2022.

Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden weder Bedenken gegenüber der Planung noch sonstige Anregungen und Hinweise vorgebracht.

Planungsanzeige gemäß § 16 Abs. 1 LaPlaG und landesplanerische Stellungnahme

Dem Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein wurde die Planung mit Schreiben vom 10.01.2022 gemäß § 16 Abs. 1 des Landesplanungsgesetzes angezeigt.

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden können, sind mit Schreiben vom 10.01.2022 zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 28.01.2022 aufgefordert worden. In den eingegangenen Stellungnahmen wurden insbesondere die nachfolgend aufgeführten Anregungen vorgebracht:

Der Bereich Archäologie und Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck weist darauf hin, dass es sich bei dem Plangebiet um teilweise noch ungestörte Landschaftsteile handelt, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte bekannt sind. Systematische archäologische Prospektionen haben hier bislang nicht stattgefunden, vereinzelt sind Fundstellen in der archäologischen Landesaufnahme dokumentiert. Besonders hinzuweisen ist auf ein bronzezeitliches Urnengräberfeld und steinzeitliche Einzelfunde im Bereich des überplanten Gebiets. Die Hinweise wurden in den Bebauungsplanentwurf aufgenommen.

Das Eisenbahnbundesamt weist auf die erforderlichen Abstimmungen der Planungen zur Errichtung des Bahnhofpunktes und der Infrastruktur innerhalb des Plangebietes hin. Diese erfolgt bereits über die bei der Hansestadt Lübeck angesiedelte Koordinationsstelle.

Die Entsorgungsbetriebe der Hansestadt Lübeck weisen auf die vermeintlich schwierige Entwässerung des Plangebietes und deren Untersuchung hin. Im Rahmen der Verfahrensbearbeitung erfolgt die Erstellung eines Bodengutachtens sowie eines wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages, deren Ergebnisse in den Bebauungsplan eingeflossen sind.

Von Seiten der Feuerwehr werden Brandschutztechnische Anforderungen an die Planung formuliert. Diese werden in der Planung berücksichtigt und in Teilen als Hinweis in den Bebauungsplan übernommen.

Die untere Forstbehörde weist auf den Waldbestand und dessen gesetzlichen Waldabstand von 30 m hin, den die geplante Entwicklung zum südlich gelegenen Waldbestand einzuhalten hat. Der Waldabstand wurde bei der Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfs berücksichtigt und in der Planzeichnung nachrichtlich dargestellt.

Der Bereich Wirtschaft und Liegenschaften weist auf die erforderliche Kündigung der bestehenden Pachtverhältnisse hin. Diese werden bei der weiteren Planung durch die zuständigen Bereiche berücksichtigt.

Von Seiten des Bereiches Stadtgrün und Verkehr werden unterschiedliche Anregungen zur Planung der Erschließung, der Parkplatzflächen, der Begrünung und deren Pflanzqualitäten und Baumarten sowie zu den jeweils getroffenen Festsetzungen formuliert. Diese Anregungen werden teilweise berücksichtigt und in den Bebauungsplan aufgenommen.

Die Stadtverkehr Lübeck GmbH gibt Hinweise zur Gestaltung der Haltestellen, welche in der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen sind.

Die TraveNetz GmbH gibt Hinweise zur geplanten Ver- und Entsorgung des Plangebietes.

Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck trägt insbesondere Hinweise und Anregungen zur Eingrünung des Plangebietes, der Bepflanzung der Parkplätze und des Artenschutzes.

Der Kampfmittelräumdienst weist auf potenzielle Kampfmittel im Plangebiet hin, die vor Baubeginn eine Untersuchung der Ackerfläche erfordern. Dieses Erfordernis wird im Bebauungsplanentwurf als Hinweis aufgenommen.

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Der Entwurf des Bauleitplanes mit Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen haben gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 06.01. bis einschließlich 06.02.2023 öffentlich ausgelegt. Es ging während der Beteiligungsfrist eine Stellungnahme ein.

Die vorgetragenen Anregungen und Bedenken sind Bestandteil der späteren Ausbauplanung.

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 06.12.2022 über die Öffentliche Auslegung informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 23.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden insgesamt 52 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (einschließlich städtischer Dienststellen, die behördliche Aufgaben erfüllen) beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB fand weitestgehend parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB statt.

Die Gasunie Deutschland Services GmbH weist auf die bestehende Erdgasdruckleitung und Kabel sowie deren Schutzbereiche hin. Die entsprechenden Hinweise waren bereits Bestandteil des Entwurfes, wurden jedoch nochmal konkretisiert.

Von Seiten der Forstbehörde wird die erforderliche Waldumwandlung im südlichen Plangebiet in Aussicht gestellt.

Landeskriminalamt Schleswig-Holstein Abt. 3 Kampfmittelräumdienst weist nochmals auf potenzielle Kampfmittel und der erforderlichen Abstimmung vor Baubeginn hin.

Der stadtinterne Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften, Grundstücksmanagement West gibt Hinweise zu möglichen alternativen Ausgleichsmaßnahmen und sieht die Nutzung der landwirtschaftlichen Flächen kritisch. Die Verortung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen wurden bereits in Abwägung der unterschiedlichen privaten und öffentlichen Belange gewählt. Die Maßnahmen erfolgen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Plangebietes. Durch die geplante Park+Ride-Anlage wird bereits ein wesentlicher Teil der landwirt-

schaftlichen Fläche in Anspruch genommen. Der Bebauungsplan setzt sich zum Ziel, die verbleibenden Flächen möglichst einer sinnvollen und zielgerichteten Nutzung zuzuführen. Hierbei ist jedoch zu bedenken, dass auf dem verbleibenden Grundstücksstreifen mit einer Breite von rund 30,0 m und einer Länge von rund 125,0 m nur schwerlich eine landwirtschaftliche Nutzung wirtschaftlich zu betreiben ist. Demnach wurde in Abwägung der Belange ein Teil des erforderlichen Ausgleiches an dieser Stelle eingeplant. Der weitere erforderliche Ausgleich erfolgt hingegen auf externen Ausgleichsflächen der Hansestadt Lübeck.

Die Untere Naturschutzbehörde gibt Hinweise und Anregungen zur Festsetzung der Stellplatzbegrünung. Hierbei ist zu beachten, dass bei der Auswahl der Baumarten sind u.a. auch die an diesem neuen Standort künftigen klimatischen Bedingungen (Aufheizen der Parkplatzflächen, intensive verkehrliche Nutzung, Schneeräumung, etc.) zu beachten sind. Hierzu wurden durch den Arbeitskreis Stadtbäume der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) e.V. entsprechende Straßenbauarten definiert, welche bei extremen Standort- und klimatischen Bedingungen auch langfristig Bestand haben können. Diese Liste wurde zwischenzeitlich weiter qualifiziert. Im Ergebnis wurde eine optimierte Straßenauswahl als „Zukunftsbäume für die Stadt“ durch eine Auswahl aus der vorgenannten GALK Liste erarbeitet, welche die Grundlage für die Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes bildet.

Zudem erfolgen Hinweise zu den geplanten Ausgleichsmaßnahmen. Diese wurden bereits im Entwurf des Bebauungsplanes abgestimmt und sind Bestandteil der Planung. Wie die Untere Naturschutzbehörde korrekt darstellt, ist der vorhandene Baumbestand des geschützten Biotopes Bestandteil des Biotoptypes. Ein getrennter Ausgleich des Steilhanges und des einzelnen Baumbestandes ist demnach nicht im Sinne des Biotopausgleiches. Diese fachliche Einschätzung wurde zudem mit dem Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume abgestimmt.

Gleichwohl hat sich die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin mit der Hansestadt Lübeck als untere Naturschutzbehörde zu einem über den rechtlichen Rahmen hinausgehenden Ausgleich verständigt. Diese Vertragsgestaltung erfolgte unabhängig von den Regelungen des Bebauungsplanes.

Des Weiteren werden von Seiten der Unteren Naturschutzbehörde Konkretisierungen der Artenschutzrechtlichen Ausgleichs- und Minimierungsmaßnahmen definiert, welche in den Bebauungsplan übernommen wurden.

Von Seiten der Unteren Bodenschutzbehörde wird auf die DIN 19639 hingewiesen. Der Hinweis wird entsprechend in den Bebauungsplan übernommen.

Die Untere Wasserbehörde gibt einige ergänzende Hinweise für den wasserwirtschaftlichen Fachbeitrag des Bebauungsplanes, welche entsprechend eingearbeitet wurde. Inhalte Änderungen haben sich hieraus nicht ergeben.

Der stadtinterne Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Abt. Stadtentwicklung regt an, auf eine Darstellung der Eingrünung auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung zu verzichten und so eine mögliche weitere Erweiterung der Park+Ride-Anlage langfristig offen zu halten. Die Planung berücksichtigt bereits eine mögliche Erweiterung der Stellplatzanlage. Der Bedarf für einen weiteren (dritten) Bauabschnitt ist derzeit nicht absehbar und würde durch eine weitere Ausdehnung das Landschaftsbild weiter beeinträchtigen. Die Planung sieht daher bewusst eine räumliche Trennung der geplanten Park+Ride-Anlage und dem südlich angrenzenden sensiblen Naturräumen vor.

Der stadtinterne Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr gibt eine Vielzahl von Anregungen und Hinweisen zur späteren Ausbauplanung. Der stellungnehmende Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr vertritt die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin, so dass eine bereichsinterne

Abstimmung zur Ausbauplanung sinnvoll und möglich erscheint. Auf Ebene der Bauleitplanung werden die Hinweise zumeist zur Kenntnis genommen.

Weitere Anregungen betreffen die Auswahl der Baum- und Straucharten in den einzelnen Festsetzungen. Bei der Auswahl der Baumarten sind u.a. auch die an diesem neuen Standort künftigen klimatischen Bedingungen (Aufheizen der Parkplatzflächen, intensive verkehrliche Nutzung, Schneeräumung, etc.) zu beachten. Hierzu wurden durch den Arbeitskreis Stadtbäume der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) e.V. entsprechende Straßenbauarten definiert, welche bei extremen Standort- und klimatischen Bedingungen auch langfristig Bestand haben können. Diese Liste wurde zwischenzeitlich weiter qualifiziert. Im Ergebnis wurde eine optimierte Straßenbauliste als „Zukunftsbäume für die Stadt“ durch eine Auswahl aus der vorgenannten GALK Liste erarbeitet, welche die Grundlage für die Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes bildet. Es sollen weiterhin bewusst Laubbäume gepflanzt werden. Eine Verschattung der Parkplatzflächen ist in den Wintermonaten - also den Monaten in denen Laubbäume kein Laub haben – normalerweise nicht erforderlich.

Der stadtinterne Bereich 7130 Verkehrsplanung benennt einige kleinere Ergänzungen in der Begründung zum bestehenden ÖPNV.

10.2 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 04.01.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.01.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6)
- Planzeichenverordnung vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802)
- Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 06.12.2021, verkündet als Artikel 1 des Gesetzes zur Harmonisierung bauordnungsrechtlicher Vorschriften vom 06.12.2021 (GVOBl. S. 1422)
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I, S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 08.12.2022 (BGBl. I S. 2240)
- Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG S-H) vom 24.02.2010 (GVOBl. S. 301), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 06.12.2022 (GVOBl. S. 1002)

10.3 Fachgutachten

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes wurden folgende Fachgutachten erarbeitet:

- PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling-Süd/ Infrastruktur Bahnhofsteilpunkt, Bestand Biotop- und Nutzungstypen, Stand: 07.12.2021
- Ingenieurbüro Dr. Lehnert+Wittorf: Geotechnischer Bericht, Bahnhofsteilpunkt Lübeck - Moisling; Strecke Lübeck - Hamburg, Baugrunderkundung, Chemische Analytik und Ausbau- und Gründungsempfehlung, Stand: 08.07.2022

- BBS Umwelt GmbH: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 „Bahnhofpunkt“, Stand: 09.11.2022
- INROS LACKNER SE: Wasserwirtschaftlicher Begleitplan, B-Plangebiet: 21.08.00 Moisling Süd Bahnhofpunkt, Entwässerungskonzept, Stand: 16.02.2023

Lübeck, den 17.04.2023

Fachbereich 5, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

5.610.2 / Schr

in Zusammenarbeit mit der PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH