



► **Nr. VO/2023/12654**
öffentlich

Lübeck, 17.10.2023

Bericht **-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Rasmus Zamory (E-Mail: rasmus.vonzamory@luebeck.de Telefon: 122-6125)

Stellungnahme der Hansestadt Lübeck zum Entwurf des Regionalplans für den Planungsraum III

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.10.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.11.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die Abteilung Landesplanung des Ministeriums für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein stellt aktuell die Regionalpläne neu auf. Der Regionalplan konkretisiert die Vorgaben des Landesentwicklungsplans für Teilräume des Landesgebietes. Die Landesfläche von Schleswig-Holstein ist in drei Planungsräume unterteilt. Die Hansestadt Lübeck liegt gemeinsam mit allen schleswig-holsteinischen Kreisen und kreisfreien Städten der Metropolregion Hamburg, mit der Ausnahme von Neumünster, im Planungsraum III.

Gemeinsam mit dem Landesentwicklungsplan macht der Regionalplan verbindliche Vorgaben für die kommunale Bauleitplanung. Nach §1 Abs. 4 BauGB sind Bauleitpläne an die Ziele der Raumordnung anzupassen.

Die Landesplanung hat mittlerweile die ersten Entwürfe für die Regionalpläne veröffentlicht. Die Unterlagen des Entwurfs für den Planungsraum III können auf der Webseite bolapla-sh.de eingesehen werden. Stellungnahmen konnten bis zum 09.11.23 abgegeben werden.

Bericht:

Im Anhang befindet sich die Stellungnahme der Hansestadt Lübeck zum vorliegenden Entwurf des Regionalplans für den Planungsraum III.

Anlagen:

Stellungnahme der HL zum Entwurf des Regionalplans für den Planungsraum III

Senatorin Joanna Hagen



Hansestadt Lübeck · 5.610 · 23539 Lübeck

Der Bürgermeister

per Mail: regionalplanung@imlandsh.de

Bereich: Stadtplanung und Bauordnung
Stadtentwicklung
Gebäude: Mühlendamm 12
Auskunft: Rasmus von Zamory
Zimmer: 1.2.05
Tel. (0451) 122-6125
Fax (0451) 122-6190
E-Mail: rasmus.vonzamory@luebeck.de

Ihr Zeichen: -

Ihre Nachricht vom: -

Mein Zeichen: RvZ

Datum: 09.11.2023

Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum III

hier: Stellungnahme der Hansestadt Lübeck

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Hansestadt Lübeck nimmt zu dem Entwurf des Regionalplans für den Planungsraum III der Abteilung Landesplanung des Ministeriums für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein wie folgt Stellung:

Allgemein:

Der Regionalplan soll den Landesentwicklungsplan SH (LEP SH 2021) für Teilräume des Landes konkretisieren und durch Ziele und Grundsätze der Raumordnung die Entwicklung der Raum- und Siedlungsstruktur, der Infrastruktur und des Freiraumes sowie den Schutz natürlicher Ressourcen im Planungsraum voranbringen. Der vorliegende Regionalplanentwurf arbeitet jedoch diese Themen passiv ab und beschränkt sich auf die Verwaltung der ohnehin stattfindenden räumlichen Entwicklungen. Die Hansestadt Lübeck vermisst eine langfristige Perspektive bzw. räumliche Strategie, wohin sich der Planungsraum III bis zum Jahr 2040 entwickeln soll. Ein Gestaltungsanspruch der Landesplanung im Sinne von Landes- und Regionalentwicklung ist nur bedingt erkennbar.

Insbesondere sind Lösungsvorschläge für die Vereinbarkeit von Wachstumsstrategie und Flächensparzielen im Regionalplan nicht ersichtlich. Das Land unterbreitet keinen Vorschlag, wie das Flächensparziel mit dem gewünschten und dem realen Wachstum im Planungsraum erreicht bzw. vereinbart werden kann und soll.

Telefon: (0451) 115

Unsere Sprechzeiten:

Montag 8.00 bis 14.00 Uhr
Dienstag 8.00 bis 14.00 Uhr
Donnerstag 8.00 bis 18.00 Uhr
Freitag 8.00 bis 12.00 Uhr

und nach Vereinbarung

Internet: www.luebeck.de

Konten der Hansestadt Lübeck:

Commerzbank IBAN: DE53 2304 0022 0035 8507 00 BIC: COBADEFF230
Deutsche Bank IBAN: DE67 2307 0710 0900 0050 00 BIC: DEUTDEHH222
Postbank Hbg IBAN: DE36 2001 0020 0010 4002 01 BIC: PBNKDEFF
Sparkasse z. L. IBAN: DE17 2305 0101 0001 0113 29 BIC: NOLADE21SPL
Volksbank IBAN: DE97 2309 0142 0005 0083 36 BIC: GENODEF1HLU

Scheck: nur an Hansestadt Lübeck, Buchhaltung & Finanzen, 23539 Lübeck

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer:

DE 135082828

Busanbindung:

Buslinie(n): 1,2,4,6,7,9,15,16,17
Haltstelle(n): Fegefeuer

Bitte benutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel

Das Land sollte klarstellen, wie das 1,3 ha Ziel auf die einzelnen Gebietskörperschaften heruntergebrochen werden kann. Bei der Gewichtung sind die Bedarfe und die zugewiesenen Funktionen eines Oberzentrums hinreichend zu berücksichtigen.

Aus Sicht der Hansestadt Lübeck braucht es eine ehrliche und verbindliche Auseinandersetzung, wo welches Ziel Vorrang hat bzw. zurückstecken muss. Insbesondere fehlt es an einer klaren Aussage des Landes, welche Funktion einem Oberzentrum, wie der Hansestadt Lübeck, in diesem Spannungsverhältnis zukommt.

Zu Teil A - Ausgangslage und Entwicklungstendenzen:

Bevölkerungsentwicklung

In dem Unterkapitel Bevölkerungsentwicklung wird die Bevölkerungsentwicklung in der Hansestadt Lübeck aufgrund des gewählten Betrachtungszeitraums 2016 bis 2021 als leicht rückläufig bzw. stagnierend beschrieben. Zudem wird in dem Kapitel auf die Bevölkerungsvorausberechnung des Statistikamtes Nord verwiesen, welche für die Hansestadt einen Bevölkerungsrückgang von rd. 6 % bis 2040 berechnet.

Die aufgeführten Zahlen stimmen nicht mit der tatsächlichen Bevölkerungsentwicklung sowie der Bevölkerungsprognose der Statistikstelle der Hansestadt Lübeck aus dem Jahr 2020 überein. Nach der städtischen Prognose wird die Bevölkerung bis in das Jahr 2040 um rd. 5.000 Personen anwachsen, insbesondere, da eine höhere Zuwanderung angenommen wird. Die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung bestätigt die Tendaussage der städtischen Bevölkerungsprognose. Nach dem Melderegister ist die Bevölkerungszahl in Lübeck in dem Zeitraum zwischen 2015 und 2023 um rd. 6.300 Personen angestiegen. Auch in der Zukunft wird die Hansestadt Lübeck aufgrund des großen Arbeitsplatzangebotes und des vielfältigen kulturellen Angebotes ein attraktiver Wohnstandort sein und positive Wanderungsbilanzen aufweisen. Darüber hinaus sollte auch zukünftig mit erhöhter Fluchtmigration gerechnet werden.

Seitens der Hansestadt Lübeck wird daher begrüßt, dass die Bevölkerungs- und Haushaltsprognose des Statistikamtes Nord, wie bereits angekündigt, zeitnah überprüft und aktualisiert werden soll.

Flächenverbrauch

Das Nachhaltige Flächenmanagement ist als Generationenaufgabe ein wichtiges Thema, das ausdrücklich weitergeführt und verstetigt werden muss, um Lösungen zu finden, wie Zielkonflikte hinsichtlich Flächennutzung minimiert werden können. Erfolge werden insbesondere mittel- bis langfristig zu erzielen sein. Das Netzwerk Flächenmanagement wächst stetig und benötigt für dessen Weiterentwicklung weiterhin proaktive Unterstützung durch das Land Schleswig-Holstein in Form von finanziellen Förderungen sowie fachlicher Beratung.

Wünschenswert ist eine Entkopplung der Förderung von der Zielnutzung bei Vorhaben: Neben dem Schwerpunkt der Maßnahmenförderung auf Wohnen, ist die Auseinandersetzung mit einer nachhaltigen Gewerbeflächenentwicklung ein zentrales Thema für die Zukunftsfähigkeit der Siedlungsräume, denn es sind insbesondere die gewerblichen Bauflächen, die außerhalb bestehender Siedlungsstrukturen entstehen. Die Potentiale von Bestandsgebieten lassen sich mit der bisher bestehenden Maßnahmenförderung nicht ausreichend mobilisieren.

Zu Teil B – Ziele Grundsätze:

Kapitel 1 – Raumstruktur

Nach Kapitel 1 - 2 G soll im Ordnungsraum der Hansestadt Lübeck eine Stadt-Umland-Kooperation „auch mit den östlich angrenzenden Nachbargemeinden im Landkreis Nordwestmecklenburg (Mecklenburg-Vorpommern) angestrebt werden“.

Aus der Begründung zu Kapitel 1 - 2 G ist zu entnehmen, dass die Zusammenarbeit initiiert werden soll, „sobald im Kooperationsraum vergleichbare planerische Vorgaben auf Ebene der Raumordnung vorliegen.“ Aus Sicht der Hansestadt Lübeck ist es zwingend erforderlich, dass sich das Land Schleswig-Holstein aktiv dafür einsetzt, dass vergleichbare Rahmenbedingungen auf der Ebene der Raumordnung geschaffen werden. Ansonsten fehlt es an einer Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Kooperation. Kooperationen können ausschließlich erfolgreich etabliert werden, wenn Win-Win Lösungen für alle Beteiligten herbeigeführt werden können.

Kapitel 2.1 - Natur und Landschaft

Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für den Naturschutz

Die Darstellung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für den Naturschutz, die sich an bereits bestehenden und planerisch verfestigten Schutzgebietsgrenzen orientieren sollte, ist generell zu prüfen und vollumfänglich entsprechend der Definition der Gebiete in den Zielen und Grundsätzen an diese Gebietsgrenzen anzupassen. So sollten z. B. alle Natura 2000 Gebiete, die als Naturschutzgebiet oder Landschaftsschutzgebiet geschützt sind und somit gem. Pkt. 6.2.1 LEP S. 385 „bereits durch andere Rechtsvorschriften des Naturschutzrechts geschützt sind“, vollständig als Vorranggebiete für den Naturschutz dargestellt werden. Als Beispiele sind folgende Darstellung der Karte aufgeführt, die zum derzeitigen Planungsstand z. T. unberücksichtigt geblieben sind.

Erweiterungsbedarf für Vorranggebiete für den Naturschutz:

- Natura 2000 Gebiet „Wesloer Moor“;
- Natura 2000 Gebiete „Wüstenei“;
- Natura 2000 Gebiet „Ostseeküste am Brodtener Ufer“

Es wird zusätzlich darum gebeten, dass, vergleichbar der Darstellung des Natura 2000 Gebietes „Traveförde“ auch der gesamte Geltungsbereich des Natura 2000 Gebietes „Ostseeküste am Brodtener Ufer“ als Vorranggebiet des Naturschutzes dargestellt wird, obwohl diese Gebiete tlw. keine weiteren Schutzgebietsausweisungen aufweisen.

Gemäß Pkt. 6.2.1 des LEP SH sind alle Bereiche mit gesetzlich geschützten Biotopen größer als 20 ha als Vorranggebiete für den Naturschutz darzustellen. Dies gilt z. B. für die „Teerhofsinsel“ und die „Schwartauwiesen“, die bisher als Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft ausgewiesen sind.

Erweiterungsbedarf für Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft:

- Unbebaute Flächen des „Kücknitzer Mühlenbach-Tales“ (Abgrenzung des LSG „Kücknitzer Mühlenbach und Söhlengraben“ beachten)
- Wald- und Offenlandbereich (Teil des LSG „Lauerholz“) zwischen „Nils-Bohr-Ring“ und NSG „Schellbruch“
- Bereich vom „Roggenhorster Landgraben“ über den „Poggenpohlgraben“ bis zur „Trave“

Grundsätzlich sollten sich Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft nicht mit baulich zusammenhängenden Siedlungsgebieten überschneiden, z. B. „Teerhofsinsel“. Ausnahme von dieser Regel ist die Darstellung von Geotopen im besiedelten Bereich als Vorbehaltsfläche, wie z. B. auf dem „Priwall“ und in „Siems“.

Wildnisgebiete

Die Wildnisgebiete in der Hansestadt Lübeck werden als Vorranggebiete für den Naturschutz dargestellt. Bestehende Wildnisgebiete innerhalb der Flächenkulisse des Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems überlagern sich teilweise mit Kernräumen für die Erholung (bspw. im Bereich Wakenitz). Aufgrund der sich daraus ergebenden Konflikte sind die Wildnisgebiete im Vollzug ggfs. nicht umsetzbar.

Grün-Blau Infrastruktur

Laut Biodiversitätsstrategie des Landes SH, sollen auf ca. 30 % der marinen und terrestrischen Landfläche inkl. Binnengewässer die „Grün-Blau Infrastruktur“ zur Vernetzung der Hauptlebensräume etabliert werden. Im weiteren Planungsprozess ist anhand einer Flächenbilanz zu dokumentieren, in welchem Umfang die im Regionalplan ausgewiesenen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete in der Lage sind, das 30-%-Ziel zu erreichen. Es ist sicherzustellen, landesweit diejenigen Flächen als Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Naturschutz darzustellen und von sonstigen Nutzungen freizuhalten, die zur Etablierung der Grün-Blauen Infrastruktur gesichert werden müssen.

Kapitel 2.2 – Regionale Grünzüge und Grünzäsuren

Grünzüge und -zäsuren

In regionalen Grünzügen darf nach den Vorgaben des Landesentwicklungsplans planmäßig nicht gesiedelt werden. Die konkreten Flächen der regionalen Grünzüge werden im Regionalplan festgelegt. Nach den Kriterien des Landesentwicklungsplans sind Flächen, die im Landschaftsrahmenplan als geeignet für Landschaftsschutzgebiet eingestuft werden, im Regionalplan als regionale Grünzüge auszuweisen. Daher sind in den Entwurf des Regionalplans im Süden und im Westen der Hansestadt Lübeck zusätzliche Flächen als regionale Grünzüge aufgenommen worden. Im aktuell wirksamen Regionalplan (alt) für den Planungsraum II aus dem Jahr 2004 wurden diese Flächen noch nicht berücksichtigt.

Abgrenzung zu bestehenden Ortschaften und Schutzgebieten

Die regionalen Grünzüge aus dem Entwurf verlaufen oftmals parzellenscharf am direkten Rand der bestehenden Ortschaften und grenzen daher jegliche bauliche Entwicklung ein. Dabei sollte es den nachgeordneten Planungsebenen überlassen werden, die Vorgaben der Raumordnung zu konkretisieren und parzellenscharfe Aussagen im Rahmen der Bauleitplanung oder der Landschaftsplanung zu treffen. Regionale Grünzüge stellen kein Instrument dar, um den Innenbereich vom Außenbereich voneinander abzugrenzen.

Dementsprechend sollte, insbesondere wenn keine Schutzgebietsverordnung vorliegt, in den Grenzbereichen zu den Ortslagen eine größere Flexibilität für die Hansestadt Lübeck gewahrt bleiben. Dies könnte durch eine stärkere Generalisierung/Abstrahierung der Darstellung erfolgen oder durch einen generellen Puffer zwischen den Ortslagen und den regionalen Grünzügen ermöglicht werden. Dieser Puffer zwischen den regionalen Grünzügen und den Siedlungsgebieten sollte im Maßstab 1 : 100.000 kartographisch deutlich sichtbar werden. Die generellen Funktionen der regionalen Grünzüge im Sinne des Landesentwicklungsplanes würden hierdurch nicht beeinträchtigt.

Wenn jedoch Schutzgebiete vorhanden sind, sollte sich die Abgrenzung der regionalen Grünzüge an den Gebietsumgriffen der vorhandenen Schutzgebietsverordnungen orientieren (bspw. LSG „Dummersdorfer Feld“).

Erweiterungsbedarf für Grünzäsuren wird in folgenden Bereichen gesehen:

- im Niederungsgebiet des Fackenburg Landgrabens zwischen Steinrade und Stockelsdorf, wobei die dortigen Hänge nicht in die Grünzäsur einbezogen werden sollen
- in der Flutgrabenniederung zwischen der Siedlung Dornbreite und Schönböcken bis an die Lohmühle (unter Berücksichtigung der Maßstabsebene des Regionalplans sollte die Grünzäsur im Bereich „Bei der Lohmühle“/Roddenkoppel nicht kartographisch, sondern textlich aufgeführt werden)
- im Bereich des LSG „Trave-Einzugsgebiet zwischen Wesenberg und Elbe-Lübeck-Kanal“ zwischen der BAB 1 und der Ziegelstraße/Hamburger Straße (Gut Paddelüge)
- der Vorwerker Friedhof in seiner Gesamtheit abgesehen von dem bereits geplanten Baugebiet 24.08.00 „Friedhofsallee – Alte Stadtgärtnerei“

PV-Freiflächenanlagen

Das Thema PV-Freiflächenanlagen wird im Entwurf des Regionalplans nicht aufgegriffen, sondern wird ausschließlich und abschließend im Kapitel 4.5.2 - Solarenergie des Landesentwicklungsplanes behandelt. Nach dem Landesentwicklungsplan sind raumbedeutsame PV-Freiflächenanlagen in regionalen Grünzügen grundsätzlich unzulässig.

Seit dem 01.01.2023 ist eine Änderung des Baugesetzbuches in Kraft, wonach PV-Freiflächenanlagen bis zu 200 m entlang von Autobahnen und zweigleisigen Schienenwegen des übergeordneten Netzes privilegiert zulässig sind (§ 35 Abs. 1 Nr. 8b BauGB). Die geänderte Rechtslage auf Bundesebene wird im Entwurf des Regionalplans ausgeblendet.

Der § 2 EEG schreibt den Erneuerbaren Energien ein überragendes öffentliches Interesse zu und damit eine Einstufung als vorrangigen Belang. Da Bundesrecht Landesrecht bricht (§ 31 GG) müsste zumindest für den Geltungsbereich der Teilprivilegierung das Ziel des LEP SH 2021, die regionalen Grünzüge von PV-Freiflächen freizuhalten, zu einem Grundsatz herabgestuft werden. Ohne eine Positionierung zum EEG ist keine Rechtssicherheit für die kommunale Ebene gegeben, auf welche die Abwägung im Rahmen der Baugenehmigung oder Bauleitplanung verlagert wird.

Dem Thema kommt für die Hansestadt eine besondere Bedeutung zu, da nach dem vorliegenden Entwurf nahezu alle Freiflächen außerhalb des Achsenraums in die regionalen Grünzüge aufgenommen werden sollen. Im Ordnungsraum ist zwar einerseits der Freiraum

begrenzt, aber andererseits auch ein hoher Strombedarf vorhanden. Um die kommunalen Klimaziele zu erreichen, muss auch für die Hansestadt Lübeck die Möglichkeit eröffnet werden,

Freiflächen außerhalb der privilegierten Bereiche für die solare Energiegewinnung auszuweisen.

Da abzusehen ist, dass es mittelfristig zahlreiche Entwicklungsabsichten geben wird, allerdings nicht bekannt ist, an welchen Standorten, muss die Zulässigkeit von PV-Freiflächenanlagen in regionalen Grünzügen generell geregelt werden.

Der Schutz des Freiraumes durch regionale Grünzüge ist erforderlich und sollte nicht grundsätzlich ausgehebelt werden. Das Land Schleswig-Holstein muss jedoch weitergehende Möglichkeiten aufzeigen, wie der Schutz des Freiraums und das überragende öffentliche Interesse an dem Betrieb und der Errichtung von Anlagen für erneuerbare Energien in Einklang gebracht werden kann. Das Land SH muss die Errichtung von PV-Freiflächenanlagen ermöglichen und befördern, wenn nach eingehender Prüfung keine Belange, mit der Ausnahme von regionalen Grünzügen, entgegenstehen - bspw. im Bereich des Ortsteils Beidendorf, wo eine konkrete Entwicklungsabsicht besteht.

Sonstige Nutzungen

Nach dem Landesentwicklungsplan sind planmäßige Siedlungsflächenentwicklungen innerhalb der regionalen Grünzüge auszuschließen. Im aktuell wirksamen Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck sind innerhalb der regionalen Grünzüge verschiedene Nutzungen als Sondergebiete (bspw. mit der Zweckbestimmung Reitsport mit einem hohen Grünflächenanteil) oder als Symbol auf landwirtschaftlicher Fläche (bspw. mit der Zweckbestimmung Reitsport/ mit der Zweckbestimmung der Hundeschule) dargestellt. In diesem Zusammenhang ist klarzustellen, wie diese Nutzungen mit den regionalen Grünzügen vereinbar sind. Die vorbelasteten Räume zwischen der Deponie Niemark und der BAB 20 sollten ebenfalls aus den regionalen Grünzügen entfallen, um einer Erweiterung der Deponie in diese Richtung nicht entgegen zu stehen.

Zudem wird im Umfeld des Skandinavienkais im Bereich westlich der Kreuzung B75/ K20 eine LKW-Stellplatzanlage angestrebt. Im Regionalplan sollte daher klargestellt werden, dass eine entsprechende Nutzung mit den regionalen Grünzügen, bspw. als Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur, vereinbar ist (siehe auch Stellungnahme zu Kapitel 4.5).

Kapitel 2.4 + 2.5 – Binnen- und Küstenhochwasserschutz

Es wird angeregt, die Flächendarstellungen zu den Belangen des vorbeugenden Binnenhochwasserschutzes und des Küstenschutzes und der Klimafolgenanpassung im Küstenbereich an die differenzierten Belange des Naturschutzes anzupassen. Grundsätzlich sollten Vorranggebiete für Küstenschutz und Klimafolgenanpassungsmaßnahmen nicht nur nach dem bisherigen Schutzstandard der jeweiligen Küste ausgewiesen werden, sondern auch nach Empfindlichkeit der betroffenen Nutzungen. Dabei sollte geduldet werden können, wenn z. B. in gesetzlich geschützten Biotopen oder Schutzgebieten Schäden an Natur und Landschaft entstehen, ohne Menschenleben zu gefährden. Diese Bereiche mit untergeordneter Schutzbedürftigkeit gegenüber Überschwemmungen sollten in Karte und Text dargestellt werden. Dies gilt z. B. für:

- Insel Buchhorst
- GLB Ostufer der Untertrave

- NSG Südlicher Priwall
- NSG Dummersdorfer Ufer
- NSG Schellbruch
- FFH-Gebiet Brodtener Ufer
- Medebek

Die Ausweisung eines Vorranggebietes für den vorbeugenden Binnenhochwasserschutz an der Wakenitz (Überschwemmungsgebiet [ÜSG] Wakenitz) ist aktuell in der fachlichen Diskussion mit dem MEKUN sowie mit dem LfU. Aufgrund der verschiedenen technischen Anlagen zur Bewirtschaftung der Wasserstände an der Wakenitz, scheint die Ausweisung einer Hochwassergefahr an der Wakenitz nicht hinreichend begründet zu sein. Dies ist jedoch nicht abschließend erörtert. Die Ergebnisse dieser fachlichen Überprüfung sind einerseits abzuwarten und/oder andererseits mit den oben genannten Behörden kurzfristig abzustimmen. Das Abstimmungsergebnis kann anschließend in die Regionalplanung 2023 übernommen werden.

Kapitel 2.7 - Tourismus und Erholung

Um spätere Konflikte in Hinsicht auf den Naturschutz sowie eine geplante bauliche Verdichtung und Infrastruktur zur Sicherung der Tourismuswirtschaft zu vermeiden, ist klarzustellen, dass auch innerhalb der Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung, die grundsätzlichen Ziele für Siedlungsachsen oder regionale Grünzüge sowie die Belange des Naturschutzes in Vorrang- und Vorbehaltsgebieten zu beachten bzw. zu berücksichtigen sind.

Kapitel 3.3 - Siedlungsachsen und besondere Siedlungsräume

Nach Kapitel 3.3. ist in dem Ordnungsraum Lübeck im Vergleich zu anderen Teilräumen auch zukünftig mit einer höheren Nachfrage nach Wohn- und Gewerbeflächen zu rechnen. Daher besteht die Aufforderung an die zugeordneten Gemeinden, dieser Zielsetzung im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit nachzukommen und eine vorausschauende Flächenvorsorge zu betreiben. Eine vorausschauende und erfolgreiche Flächenvorsorge setzt jedoch voraus, dass verschiedene Entwicklungsoptionen bestehen.

In dem Regionalplan 2004 (alt) wurde auf Grundlage des Entwicklungskonzeptes für die Region Lübeck (ERL) eine nahezu parzellenscharfe Abgrenzung des Achsenraums entlang des bestehenden Siedlungskörpers vorgenommen. Das ERL wurde damals unter den Vorzeichen einer schrumpfenden Bevölkerungszahl aufgestellt.

Die Neuaufstellung des Regionalplans wird unter geänderten Rahmenbedingungen erarbeitet und muss zusätzliche Entwicklungsoptionen für ein Oberzentrum aufzeigen. Daher wird von Seiten der Hansestadt Lübeck die Aufnahme der zusätzlichen Flächen in den Achsenraum ausdrücklich begrüßt.

Folgende Flächen sollten darüber hinaus in den Achsenraum aufgenommen werden bzw. sollte die Achsenraumabgrenzung insbesondere zur Klarstellung angepasst werden:

- Kücknitz: Der Achsenraum im Bereich des Metallhüttengeländes sollte um die unmittelbar an den bestehenden Wendehammer (Straße „Dampfpfeife“) südlich und nördlich angrenzenden Flächenerweitert werden. Zudem wird auf die festgesetzten

Kompensationsflächen sowie die gesetzlich geschützten Biotope im Bereich der „Pferdekoppel“ verwiesen.

- St. Lorenz Nord: Die Achsenraumabgrenzung für ein interkommunales Gewerbegebiet mit der Gemeinde Stockelsdorf im Bereich östlich der Kreuzung K13/L332 sollte nach Süd-Osten erweitert werden. Zudem sollte der Achsenraum im Bereich der Straßen Bahndamm/Weidenweg (Gemeindegebiet von Stockelsdorf) in Richtung Westen auf das Lübecker Stadtgebiet ausgedehnt werden.
- St. Jürgen: Für den Bereich südlich des Gewerbegebiet Kronsforders Landstraße bis zur Deponie Niemark müsste klargestellt werden, dass durch das Symbol für Abfallentsorgungsanlagen im Umfeld der Deponie auch sonstige gewerbliche Nutzungen, die im Zusammenhang mit der Abfallwirtschaft stehen, mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar sind, damit auf eine zusätzliche Achsenraumerweiterung verzichtet werden kann.
- St. Jürgen: Die Flächen westlich der B 207 in der Höhe des Flughafens sollten in den Achsenraum aufgenommen werden oder zumindest im Nahbereichstext als potentieller Standort für ein Gewerbegebiet aufgenommen werden.

Grundsätzlich steht die Achsenraumabgrenzung auf dem Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck in einem starken Kontrast zu den Achsenraumabgrenzungen im Nahbereich Hamburgs. In dem ehemaligen Planungsraum IV wurden die Siedlungsachsen deutlich weniger eng entlang des bestehenden Siedlungskörpers abgegrenzt. Da es sich nunmehr um einen gemeinsamen Planungsraum handelt, sollte hier ein in sich konsistenter Planungsansatz verfolgt werden. Siedlungsachsen sollten grundsätzlich, genauso wie die regionalen Grünzüge, nicht als Instrument zur Abgrenzung des Innenbereichs- mit dem Außenbereich genutzt werden.

Dies gilt insbesondere, wenn keine klaren topographischen Gegebenheiten bestehen, die eine offensichtliche Grenze für Siedlungsentwicklung darstellen. Die konkrete Abgrenzung sollte vielmehr der Planungshoheit der Gemeinde überlassen werden und mehr Entwicklungsoptionen aufzeigen. In den Grenzbereichen sollten Bauleitplanungen nicht vom Ermessen der Landesplanungsbehörde abhängig sein, sondern Spielräume im Rahmen der Planungshoheit der Gemeinden ermöglichen. Diese Spielräume sollten auch kartographisch dargestellt werden. Wenn Achsenraumabgrenzungen grundlegend und auch in der bestehenden Praxis unscharf und generalisiert dargestellt werden, muss dies auch im Achsenraum für Lübeck erfolgen. In Richtung Hamberge wurde dies im Lübecker Achsenraum bereits umgesetzt.

Kapitel 4.2 - Schienenverkehr und Schienenpersonennahverkehr

Grundsätzlich wäre eine klarere Gliederung in diesem Kapitel wünschenswert, d.h. eine Sortierung der Strecken/Maßnahmen nach Maßstabsebenen (Differenzierung nach Verbindungen mit überregionalem Charakter, wie FFBQ-Achse und Verbindungen mit eher regionalem Charakter, wie z. B. Oldesloe - Segeberg).

Die Hansestadt Lübeck setzt sich für eine forcierte Umsetzung einer Regio-S-Bahn mit einer Verdichtung der Takte in und um Lübeck ein. Dieses Projekt ist dazu geeignet, die Ziele des Landes zur nachhaltigen Steigerung der Fahrgastzahlen zu erreichen, da je nach Relation sehr hohe Wachstumspotentiale (z. T. Verdopplung bis Verdreifachung der Fahrgastzahlen möglich) gehoben werden können. Hierbei sollten insbesondere die folgenden bedeutendsten Strecken/Maßnahmen regionalplanerisch verankert werden:

- Viergleisiger Ausbau Lübeck – Abzw. Waldhalle; im Zuge dessen werden auch neue Stationen auf Lübecker Stadtgebiet möglich, wie Lübeck-Vorwerk, Lübeck-Roddenkoppel
- Ausbau des Angebots und der Infrastruktur der Strecke Lübeck – Timmendorfer Strand – Neustadt (Bäderbahn); Die Bäderbahn muss für die zukünftige Regio-S-Bahn zwingend erhalten bleiben
- Ausbau des Angebots und der Infrastruktur der Strecke Lübeck – Lübeck-Travemünde Strand; neue Stationen: Lübeck-Kücknitz Waldhusen, Lübeck-Travemünde Hafenhäuser
- Ausbau des Angebots und der Infrastruktur der Strecke Lübeck – Eutin – Malente-Gremsmühlen – Malente Nord (ggf. touristische Weiterführung nach Lütjenburg); dies steht im engen planerischen Zusammenhang mit der Beschleunigung der Verbindung Kiel – Lübeck (zwei schnelle RE-Züge pro Stunde)
- Ausbau des Angebots und der Infrastruktur der Strecke Lübeck – Ratzeburg – Büchen – Lüneburg; neue Stationen auf Lübecker Gebiet: Lübeck Buntekuh, Lübeck-Genin/Drägerwerk, Lübeck Kronsfordter Allee, Lübeck Blankensee
- Ausbau des Angebots und der Infrastruktur der Strecke Lübeck – Bad Kleinen
- Die Bahnstrecke Lübeck Hbf – Lübeck-St. Jürgen – Lübeck-Schlutup könnte ebenso ein potentieller Ast einer Regio-S-Bahn sein. Gerade vor dem Hintergrund zahlreicher Projekte zur Nachverdichtung in Lübeck-Schlutup sowie Potentialen im Tangentialverkehr (von Schlutup, Wesloe, Bradenbaum, Eichholz zu Uni, UKSH, Dräger-Werk) sein.

Über die Regio-S-Bahn Lübeck hinaus sind der Ausbau und die Beschleunigung folgender Regionalverkehrsstrecken aus Lübecker Sicht besonders relevant:

Die Reaktivierung der Strecke Ascheberg – Neumünster sowie der Ausbau und die Beschleunigung der Strecke Neumünster – Heide würde für erheblich attraktivere Fahrzeiten von Lübeck an Orte der Westküste sorgen. Dies begrüßt die Hansestadt Lübeck, denn bislang sind die Fahrzeiten im SPNV hier nicht konkurrenzfähig zum MIV.

Kapitel 4.3 Sonstiger öffentlicher Personennahverkehr

Die Hansestadt Lübeck begrüßt den Ansatz, über Landesbuslinien ein hochwertiges Schnellverkehrsnetz zu etablieren, welches attraktive Verbindungen auf SPNV-fernen Korridoren oder auf Relationen ohne attraktive Direktverbindung im SPNV anzubieten.

Bedarf wird hierbei neben der bereits im Regionalplanentwurf enthaltenen Verbindung Lübeck – Stockelsdorf – Bad Segeberg vor allem für die Verbindungen Lübeck – Stockelsdorf – Ahrensböök und Lübeck – Selmsdorf – Dassow / – Schönberg – Gadebusch gesehen.

Kapitel 4.5 - Schiffsverkehr, Häfen und Wasserstraßen

Hafenentwicklungsplan 2030

Der Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP2030) für den PORT OF LÜBECK wurde von der Lübecker Bürgerschaft am 28.05.2020 beschlossen. Der HEP 2030 ist eine strategische Rahmenplanung für die zukünftige Entwicklungsperspektive des PORT OF LÜBECK. Ein wesentliches Ziel des HEP 2030 ist die Weiterentwicklung des Skandinavienkais in Travemünde.

Nach dem HEP 2030 sollen im direkten Umfeld des Skandinavienkais gewerbliche Bauflächen für hafenbahnaffines Gewerbe entwickelt werden. Daher wird es ausdrücklich begrüßt, dass der Achsenraum um die angrenzenden Flächen im Bereich zwischen der B 75 und den Hafenanlagen im Süden erweitert wird. Zudem müssen im Umfeld zum Skandinavienkai

zusätzlich Kapazitäten für LKW-Stellplätze geschaffen werden. Nach dem aktuellen Planungsstand ist eine LKW-Stellplatzanlage westlich der Kreuzung B 75/K 20 vorgesehen. Im Regionalplan sollte daher klargestellt werden, dass entsprechende Nutzung mit den regionalen Grünzügen vereinbar sind (siehe auch Stellungnahme zu Kapitel 2.2).

Transeuropäische Netze

Die EU hat verkehrspolitisch insgesamt neun Kernnetzkorridore TEN-V/TEN-T (Transeuropäische Netze-Verkehr) durch Europa festgelegt.

Der Hafen Lübeck ist nicht nur Bestandteil des TEN-T-Verkehrsnetzes (wie Kiel und Brunsbüttel), sondern Bestandteil des TEN-T Kernnetzes. Der Hansestadt Lübeck kommt mit ihrem Hafen demzufolge eine besondere Transportrolle auf dem europäischen Maßstab zu. Lübeck befindet sich auf bzw. im Transportkorridor 5 (scandinavian mediterranean corridor) und ist somit TEN-T Kernnetzhafen.

Verkehrswende und Hinterlandanbindung

Lübeck kann mit seinem Hafen und den bahntechnischen Entwicklungsmöglichkeiten eine große unterstützende und signalgebende Rolle in der Verkehrswende einnehmen und damit entscheidend zur Gewährleistung der Stabilität der Logistikinfrasturktur in Deutschland beitragen. Ausgangspunkt ist dabei, dass die Hansestadt Lübeck ihre zugewiesene Verknüpfungsfunktion im europäischen TEN-T-Netz wahrnehmen kann.

Insbesondere der Verkehrsknoten Hamburg stellt einen neuralgischen Punkt für alle norddeutschen Länder dar. Zum Gelingen der Verkehrswende und um eine nachhaltige Mobilität im Wirtschafts- wie auch im Individualverkehr zu gewährleisten, bedarf es einer verkehrsträgerübergreifenden Kapazitätsbetrachtung aller Infrastrukturnetze Straße – Schiene – Wasserstraße. Hieraus sind Bypass – Routen zu entwickeln, um den Verkehrsknoten Hamburg und den gesamten norddeutschen Raum zu entlasten.

Aus Sicht der Hansestadt Lübeck sind insbesondere folgende Projekte zur Hinterlandanbindung des PORT OF LÜBECK erforderlich (siehe hierzu auch Anhang 1):

Straße

- A 21: Ausbau der B 404 zur A 21 in südliche Richtung 4-spurig bis zur A 24 und Weiterbau als Ostumfahrung Hamburgs von der A 24 bis A 39 inklusive der Elbquerung
- A 20: Weiterbau von Bad Segeberg bis zum Anschluss an die A 7

Schiene

- Eisenbahnknoten Hamburg
 - Ausbau der Güterumgehungsbahn inkl. neuer Kreuzungs- bzw. Überwerfungsbauwerken (Hamburg-Wilhelmsburg und Meckefeld)
 - Schaffung von zusätzlicher Kapazität (2 x 2 Gleise) bei den Elbbrücken o
 - Bau der S 4: Verbindung von Hamburg-Altona bis nach Bad Oldesloe
 - Kapazitätserhöhung auf der Strecke HH – HL
- Bypasslösungen zum Eisenbahnknoten Hamburg
 - Ausbau Strecke Lübeck-Bad Kleinen Elektrifizierung und zweigleisiger
 - Bau einer Verbindungskurve bei Bad Kleinen zur direkten Schienenverbindung zwischen Lübeck und Schwerin
 - Ausbau Strecke Lübeck-Lüneburg

- Brückensanierung/langfristig Neubau der Elbbrücken
- Zweigleisiger Ausbau von Teilstrecken und Elektrifizierung
- Ausbau der Schienenkapazität im Knoten Lübeck (insbesondere Zugbildungskapazitäten) inkl. Bau der Nordkurve Lübeck nach Puttgarden im Zusammenhang mit FFBQ

Wasserstraße/Binnenschifffahrtsstraße

- Trave (Seeschifffahrtsstraße): Bedarfsanpassung der Trave zwischen Nordermole und den Hafenterminals in Dänischburg-Siems/Schlutup aufgrund der Schiffsgrößenentwicklung unter Wahrung der naturschutzrechtlichen Belange (z. B. Schutz der hochwertigen Lebensräume in- und außerhalb der Trave sowie Vereinbarkeit mit Natura 2000 Erhaltungszielen)
- Elbe-Lübeck-Kanal (Binnenwasserstraßennetz): Aktivierung der vorhandenen Verkehrskapazität durch Schaffung von zukunftstauglichem Schiffsraum unter Wahrung der naturschutzrechtlichen Belange (z. B. Schutz der angrenzenden hochwertigen Niederungen)

Sportboothäfen

Eine zukünftige Erweiterung des Sportboothafens im Stadtteil Travemünde, an der Steilküste des Brodtener Ufers - auf Höhe des Naturdenkmals „Findling Mövenstein“ -, ist über den genehmigten Bestand hinaus von der Hansestadt Lübeck nicht beabsichtigt. Zudem befindet sich der Sportboothafen mit seinen Anlagen innerhalb des Natura-2000-Schutzgebiets „[1931-301] Ostseeküste am Brodtener Ufer“.

Kapitel 5.7 - Nahbereich Lübeck

In dem Nahbereichstext wird auf das potentielle interkommunale Gewerbegebiet mit der Gemeinde Stockelsdorf im Bereich der Kreuzung K 13/L 332 verwiesen. Die textliche Aufnahme dieses interkommunalen Gewerbegebietes wird seitens der Hansestadt Lübeck ebenfalls begrüßt. Auch die Gemeinde Stockelsdorf befürwortet die Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes.

Es ist darauf hinzuweisen, dass sich die K 13 nicht mehr in Planung befindet, sondern bereits umgesetzt wurde.

Mit freundlichen Grüßen

Joanna Hagen
Bausenatorin I 1. stellvertretende Bürgermeisterin

Anhang 1:

Verkehrswende Hinterland aus Sicht des PORT OF LÜBECK:

https://www.luebeck.de/files/stadtentwicklung/fehmarbeltquerung/VO_2023_11950.pdf