



► Nr. VO/2024/13147
öffentlich

Lübeck, 25.03.2024

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Dietmar Weiß (E-Mail: dietmar.weiss@luebeck.de Telefon: 122-6144)

Gutachten Herreninsel

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.04.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.05.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
13.05.2024	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
14.05.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
30.05.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Mit dem Bürgerschaftsbeschluss VO/2015/02329 wurde die Verwaltung aufgefordert, durch ein externes Gutachten prüfen zu lassen, ob die Herreninsel dauerhaft als Wohngebiet geeignet ist. Dieses Gutachten liegt nun vor.

Bericht:

Kernaussagen des Gutachtens und Bewertung der Verwaltung:

Das Gutachten des Büros Elberg zeigt, dass eine Wohnnutzung auf der Herreninsel unter den Rahmenbedingungen des Hafententwicklungsplans (HEP) 2030 rechtlich möglich ist. Die Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens mit dem Ziel der Etablierung einer Wohnnutzung hätte nach derzeitigem Stand Aussicht auf Erfolg. Eine langfristig intensivere Nutzung der linksseitigen Mittelhäfen (z. B. in Form eines Nachtbetriebs am Seelandkai), die über die Szenarien des HEP hinausreicht, würde jedoch zu einem erheblichen Lärmkonflikt führen. Die Entscheidung für eine Verfestigung der Wohnnutzung, die in der Kommunalpolitik zu treffen wäre, wäre deshalb mit dem Preis einer langfristig eingeschränkten Hafennutzung verbunden.

Es handelt sich bei der Herreninsel zudem um ein Gebiet, dessen Eignung als Wohnbaufläche unter planerischen Gesichtspunkten als gering einzuschätzen ist. Den zweifellos vorhandenen hohen landschaftlichen Lagepotenzialen stehen erhebliche Einschränkungen gegenüber, was die Ausstattung mit sozialer Infrastruktur, insbesondere für junge Familien, angeht. Für eine wirtschaftliche Bereitstellung dieser Infrastruktur direkt vor Ort fehlt dieser von Trave, Herrentunnel und Schnellstraßen geprägten Randlage das erforderliche wohnbauliche Flächenpotenzial. Eine fast ausschließlich für den Autoverkehr optimierte Anbindung der Herreninsel schließt eine eigenständige nicht motorisierte Mobilität, z. B. für Rad fahrende oder zu Fuß gehende Schulkinder, weitestgehend aus. Wäre eine eingeschränkte

Wohnnutzung nicht bereits vorhanden, würde man den Standort als Wohngebiet nicht in Erwägung ziehen.

Auch sonst wäre von einer permanenten Wohnnutzung auf der Insel abzuraten. Bei dem laufenden Absiedlungsprozess, der dem Mietenden ein vertraglich verankertes lebenslanges Mietverhältnis sichert, welches bei Tod des Mietenden auf den Ehegatten, den Lebenspartner gem. Lebenspartnerschaftsgesetz sowie ggf. auf die vor Vertragsunterzeichnung geborenen Kinder sichert und damit soziale Härten weitestgehend vermeidet, sind bereits über 50 % der ursprünglich zum Wohnen genutzten Flächen an die Stadt zurückgegeben worden. Dies geschah unter der Annahme einer langfristig verlässlichen Haltung der Stadt. Eine Änderung dieser Position würde schwer vermittelbare Gerechtigkeitsfragen aufwerfen.

Der Bürgerschaftsbeschluss VO/2015/02329 sieht vor, dass die endgültige Regelung zur Kostenübernahme/-aufteilung der Sielleitungsverlegung bis zum Vorliegen des Gutachtens zurückgestellt werden kann. Gemäß Bürgerschaftsbeschluss VO/2017/04550 vom 26.01.2017 wurde in den in 2017 abgeschlossenen Mietverträgen darauf aufbauend u. a. vereinbart, dass die Kostenverteilung und Umlage dieser Kosten durch die Vermieterin erst nach Vorlage des externen Gutachtens zur Fortentwicklung der Siedlung Herreninsel für Wohnzwecke erfolgen wird.

Mit der Vorlage und Bekanntgabe des Gutachtens sind die Voraussetzungen für eine Abrechnung der anteiligen Erschließungskosten gegenüber den Mieter:innen erfüllt.

Vorschläge für eine für die Bewohnenden verträgliche Nachnutzung der Fläche werden im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens geprüft.

Anlagen:

1 – Gutachten Lübecker Herreninsel

Senatorin Joanna Hagen



Gutachten Lübecker Herreninsel

Gutachten zur Prüfung der Eignung der Lübecker Herreninsel als Standort für eine dauerhafte Wohnnutzung

Hansestadt Lübeck
Planen und Bauen
Stadtplanung und Bauordnung
Stadtentwicklung
Mühlendamm 12 | 23552 Lübeck
(0451) 115
stadtplanung@luebeck.de
www.luebeck.de



Hamburg, 15. März 2024

Gutachten zur Prüfung der Eignung der Lübecker Herreninsel als Standort für eine dauerhafte Wohnnutzung



ELBBERG Kruse, Rathje, Springer, Ekebrecht Partnerschaft mbB
Architekt, Stadtplaner und Landschaftsarchitekt
Lehmweg 17 20251 Hamburg 040 460955-800 mail@elbberg.de www.elbberg.de



Inhalt

Abbildungsverzeichnis	
Tabellenverzeichnis	
1. Ausgangslage	6
1.1 Aufgabenstellung	6
1.2 Untersuchungsraum	6
1.3 Erschließung und Baustruktur	7
1.4 Historische Entwicklung der Herreninsel und Identität als Wohnstandort	8
2. Planungsrechtliche Vorgaben	10
2.1 Ziele der Raumordnung zur Siedlungsentwicklung	10
2.2 Bauleitpläne	12
2.3 ISEK 2010	13
2.4 Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2023	13
2.5 Archäologie und Denkmalschutz	13
2.6 Naturschutz	13
2.7 Klimaschutz und Klimaanpassungskonzept	13
3. Konfliktanalyse Hafennähe	15
3.1 Wasserlage	15
3.2 Nutzungskonflikt strategische Hafenentwicklung	15
3.3 Lärmimmissionen	17
3.3.1 Relevante Normen zur Beurteilung der Wohnnutzung	17
3.3.2 Lärmwerte gemäß HEP 2030 auf der Herreninsel	18
3.3.3 Lärmwerte in angrenzenden Wohn- und Mischgebietsquartieren	20
3.3.4 Weitere relevante Lärmuntersuchungen	20
3.4 Luftschadstoffe	22
3.5 Lichtimmissionen	23
3.6 Zwischenfazit: Herreninsel im Spannungsfeld der Hafennähe	23
4. Anbindung und Erreichbarkeit	24
4.1 Einbindung ins Verkehrsnetz	24
4.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	24
4.1.2 ÖPNV	24
4.1.3 Fuß- und Radverkehr	25
4.2 Erreichbarkeit Versorgungs- und soziale Infrastruktureinrichtungen	25
4.2.1 Innenstadt	25
4.2.2 Nahversorgung	25
4.2.3 Schule, KiTa und Krippe	26
4.2.4 Medizinische Versorgung	26
4.2.5 Feuerwehr	26
4.2.6 Freizeit, Kultur, Naherholung und Gastronomie	26
4.3 Zwischenfazit: Erreichbarkeit und Infrastruktur	27
5. Weitere umweltrelevante Rahmenbedingungen	28
5.1 Störfallbetriebe	28
5.2 Gerüche	28
5.3 Altlasten und Kampfmittel	28



5.4 Hochwasserschutz	29
5.5 Zwischenfazit: Umweltrelevante Aspekte zum Wohnen auf der Herreninsel	30
6. Gesamtbewertung	31
6.1 Überblick Kriterien	31
6.2 Planerische Empfehlung	34
6.3 Alternative Nutzungsmöglichkeiten auf der Herreninsel	34

Anlage 1: Rasterlärmkarten Ausschnitt Herreninsel (auf Grundlage von der Schalltechnische Untersuchung zum Hafententwicklungsplan 2030 der Hansestadt Lübeck, LAIRM CONSULT GmbH, Stand: 07.01.2020) Elbberg, Stand: 13.09.2023



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Luftbild mit dem Untersuchungsraum auf der Herreninsel (rot umrandet) sowie der unmittelbaren Umgebung (rot gestrichelt, 1 km-Radius um den Untersuchungsraum)	7
Abbildung 2 Infrastruktur und Straßenqualität im Untersuchungsraum (Quelle: ELBBERG, Juli 2023)	8
Abbildung 3 Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck, Stand: 01.08.2023 - 128. Änderung / Berichtigung, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen)	12
Abbildung 4 Ausschnitt Mittelhäfen, Hafenbereich Siems / Dänischburg / Schlutup, Layout Anordnungsvariante, mit Beschriftung, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: HEP Schlussbericht (Im Auftrag der Lübeck Port Authority (LPA): Kurs halten auf die Zukunft! Der Hafen Lübeck 2030. Hafenenwicklungsplan der Hansestadt Lübeck. Gutachterliche Schlussbericht vom 30. August 2019.), Seite 153)	16
Abbildung 5 Kritische Lärmwerte – Rasterlärmkarte Prognose HEP 2030 nachts, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (weiß umrandet) (Quelle: STU, Seite LXXXVII ff.)	19
Abbildung 6 Ausschnitt Anlage 2.2 Einwirkungen aus dem nächtlichen Betrieb des Seelandkais und der umliegenden gewerblichen Nutzungen, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: Schalltechnische Stellungnahme Nachtbetrieb Seelandkai 2009, Seite V)	22
Abbildung 7 Kontext Stadtgefüge und Anbindung, Untersuchungsraum rot markiert (Quelle: Topografische Karte 2023, © GeoBasis-DE/LVermGeo SH, BKG)	24
Abbildung 8 Ausschnitt Hochwassergefahrenkarte HW 20 und HW 200, Stand 2019 (Quelle: https://umweltschleswig-holstein.de/webauswertung/q/5HPGowaWSmg18Od8SJDRf7 , bereitgestellt durch das Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur)	29

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Beurteilungsgrundlage Lärm für die Nutzungskategorie Allgemeine Wohngebiete / Kleinsiedlungsgebiete	18
Tabelle 2: Eignungstendenz bezüglich der Wohnnutzung oder Nicht-Wohnnutzung nach Kapitelabschnitten. (Quelle: eigene Darstellung)	31
Tabelle 3: Gründe für und gegen einer Verfestigung der Wohnnutzung auf der Herreninsel sowie dafür erforderliche Maßnahmen (Quelle: eigene Darstellung)	32



1. Ausgangslage

1.1 Aufgabenstellung

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat die Verwaltung 2015 beauftragt, durch ein externes Büro prüfen zu lassen, ob die Herreninsel unter Beachtung relevanter Rahmenbedingungen (u.a. geplante Hafententwicklung, Hochwasserschutz, Emissionen des benachbarten Abwasser-Pumpwerks) als Standort für eine dauerhafte Wohnnutzung geeignet ist (VO 2015/02269). Die bisherige politische und planerische Diskussion bezüglich der Herreninsel als Wohnstandort ist eng mit der Fragestellung nach der angestrebten Hafententwicklung in der Hansestadt Lübeck verknüpft. Die Hafententwicklung wurde nun durch einen Hafententwicklungsplan bis zum Jahr 2030 vorgegeben.

Ziel dieses Gutachtens ist es, eine mögliche Zulässigkeit und Eignung der Herreninsel als Standort für eine dauerhafte Wohnnutzung gutachterlich zu prüfen und planerisch zu beurteilen. Das Gutachten soll der politischen Entscheidungsfindung zur zukünftigen Nutzung der Herreninsel dienen und Eingang in den Planungsprozess zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans (FNP) finden.

Daher wird das Gutachten in die inhaltlichen Abschnitte planerische Vorgaben (übergeordnete Themen und Rahmensetzungen), Konfliktanalyse Hafennähe (Entwicklungsabsichten des Hafens, Hafelärm und sonstige Immissionen und Wasserlage), Anbindung und Erreichbarkeit (als Rahmenbedingungen für die Siedlungsentwicklung) sowie umwelt- und sicherheitsrelevante Rahmenbedingungen (sonstige Faktoren bezüglich Eignung Wohnnutzung) gegliedert, woraus die Bewertung und planerischen Empfehlungen folgen.

1.2 Untersuchungsraum

Die Herreninsel liegt an der Trave und gehört zum Stadtteil St. Gertrud. Dieses Gutachten trifft Aussagen zum südöstlichen Teil der Herreninsel, der eine Größe von rund 14 ha hat. Dieser wird im Folgenden als Untersuchungsraum betitelt.

Im Untersuchungsraum befinden sich Einfamilienhäuser sowie maritime Nutzungen wie der DLRG Lübeck e.V., der Segler-Verein-Siems e.V. sowie die Lübecker Fahrgastschiffahrt Manfred Quandt mit Bootshafen. Nach Aussagen der Siedlergemeinschaft leben derzeit 38 Wohnparteien dauerhaft auf der Herreninsel. Im Weiteren wurde 2023 mit der Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken ein Erbbaurechtsvertrag (Jugendarbeit mit Kleingruppen) abgeschlossen.

Im nördlichen Teil der Herreninsel befinden sich das Abwasser-Pumpwerk Ochsenkopf (ehemaliges Klärwerk Ochsenkopf) der Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) sowie der Betriebshof Trave der Lübeck Port Authority (LPA). Im Westen verläuft die Bundesstraße B 104 (Travemünder Landstraße), welche hinter der Mautstation in den Herrentunnel unter der Trave führt. Im Südwesten grenzt die Marina am Stau mit einer Gastronomie an. An den Untersuchungsraum grenzt im Nordosten bis Südosten die Trave an.

In Nähe zur Herreninsel befinden sich die Stadtteile Kücknitz und Schlutup sowie die Siedlung Israelsdorf in St. Gertrud.



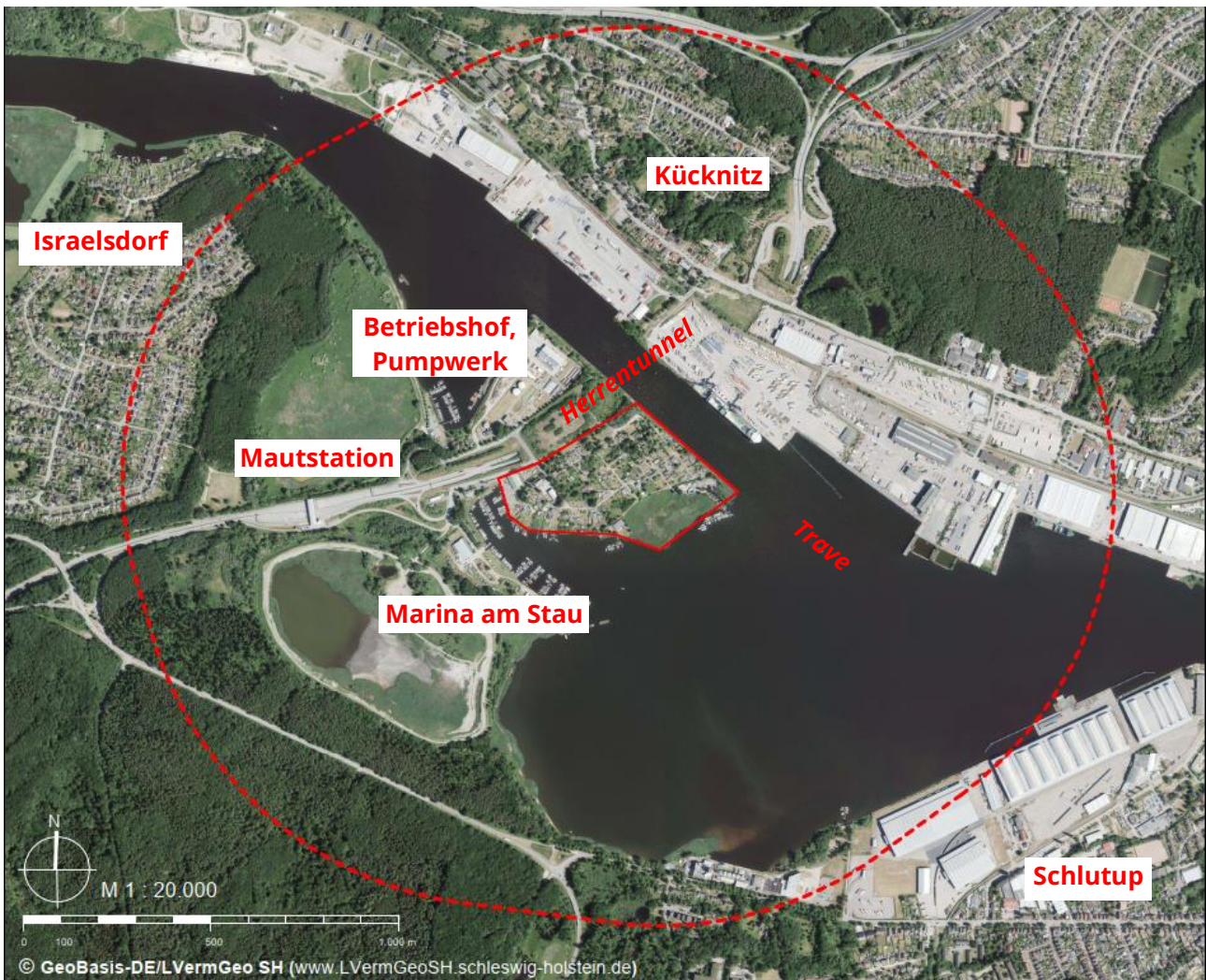


Abbildung 1 Luftbild mit dem Untersuchungsraum auf der Herreninsel (rot umrandet) sowie der unmittelbaren Umgebung (rot gestrichelt, 1 km-Radius um den Untersuchungsraum)

1.3 Erschließung und Baustruktur

Der Untersuchungsraum wird über mehrere schmale Straßen ohne separaten Fuß- und Radweg erschlossen. Die Gebäude verfügen über einen Frischwasser- und Schmutzwasseranschluss. Eine öffentliche Regenwasserkanalisation besteht nicht. Bei einer weiteren Verdichtung des Siedlungsbereichs wird eine öffentliche Kanalisation zur Ableitung des Oberflächenwassers ggf. erforderlich. Telekommunikations- und Stromanschlüsse sind vorhanden. Lediglich die Gasversorgung wird nicht über ein zentrales Gasnetz bereitgestellt, sondern die Anwohner*innen kaufen als Siedlergemeinschaft Gas für ihre dezentralen Tanks. Die Herreninsel wird durch die Müllabfuhr bedient. Es gibt eine Altglassammelstelle sowie einen Briefkasten auf der Insel.

Die notwendige Infrastruktur der Ver- und Entsorgung für Wohnnutzung ist somit bereits vorhanden.

Der Gebäudebestand besteht überwiegend aus ehemaligen Behelfsheimen, vereinzelt aus Einfamilienhäusern. In den letzten Jahren ist der Untersuchungsraum zunehmend von Wegzug



geprägt, sodass mehrere Gebäude abgerissen wurden und die Grundstücke leer stehen. Einige Gebäude weisen einen sanierungsbedürftigen Zustand auf und zeigen deutliche Alterungsspuren.



Abbildung 2 Infrastruktur und Straßenqualität im Untersuchungsraum (Quelle: ELBBERG, Juli 2023)

1.4 Historische Entwicklung der Herreninsel und Identität als Wohnstandort

Die Herreninsel wurde bis Mitte der 1930er Jahre vielfältig genutzt (z.B. Kleingärten, Segelsportvereine, Landwirtschaft). Das Liegenschaftsamt Lübeck hat die Herreninsel 1943 übernommen und die bis dahin ungenehmigten Kleingartengrundstücke offiziell als Wohngrundstücke vermietet, langfristig sollte die Fläche jedoch staatlichen, öffentlichen oder industriellen Zwecke vorbehalten werden. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges entwickelten sich die provisorischen Behelfsheime zu Eigenheimen. In den 1960er Jahren gründete sich die „Interessengemeinschaft Herreninsel“. Die Müllabfuhr wurde organisiert und erste Strom- und Telefonanschlüsse sowie Straßenbeleuchtung installiert. Aufgrund des Industrielärms, technischen Problemen in der Versorgung und dem Interessenskonflikt um die Hafenerweiterung, veranlasste die Stadtverwaltung im Jahr 1977 einen Pilotauftrag zur Ermittlung von Wohnmöglichkeiten auf der Herreninsel. Als Folge dessen gründete sich die „Siedlergemeinschaft“, welche sich dafür einsetzt, dass notwendige Wohnfolgeinfrastrukturen aufgebaut und langfristige Mietverträge vereinbart werden und die Herreninsel planerisch als Wohnbaugebiet ausgewiesen wird.¹

Mit den Bewohner*innen der Herreninsel, in Person des jeweiligen Mietvertragspartners, wurden 2017 neue Grundstücksmietverträge abgeschlossen (VO/2017/04550; VO/2017/05115). Diese enden mit dem Tod des Mieters. Bei Tod des Mieters ist eine Fortführung des Mietvertrages durch den Ehegatten, den Lebenspartner gem. Lebenspartnerschaftsgesetz sowie die vor

¹ Haase, Wilke 2009: 1934-2009. 75 Jahre miteinander Leben auf der Herreninsel, Eine Bild-chronik zur Ausstellung in der Geschichtswerkstatt Herrenwyk, Lübeck



Vertragsunterzeichnung geborenen Kinder möglich. Der Enkelgeneration des Mieters stehen diese Rechte auf Fortsetzung des Mietvertrages nicht mehr zu.

Im Weiteren sehen die Mietverträge ein Sonderkündigungsrecht der Vermieterin mit einer Frist von 12 Monaten zum Monatsende für den Fall vor, dass der uneingeschränkte Tag- und Nachtbetrieb im Seelandkai und den benachbarten Hafengebieten auf Grund der vorhandenen Wohnnutzung auf der Herreninsel, auch unter Berücksichtigung des passiven Lärmschutzes, nachweisbar nicht möglich ist.

Die aktuellen Bewohner*innen empfinden aufgrund der gemeinsamen Lebensgeschichte auf der Herreninsel ein starkes Heimat- und Identitätsgefühl. Die Siedlergemeinschaft möchte dieses erhalten und schützen.



2. Planungsrechtliche Vorgaben

2.1 Ziele der Raumordnung zur Siedlungsentwicklung

Die Raumordnungspläne zeigen die grundsätzlichen Rahmenbedingungen für eine Siedlungsentwicklung auf. Nach § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen.

Landesentwicklungsplan

Aktuell gilt der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein in der Fassung der Fortschreibung 2021 (LEP). Dieser stellt die Herreninsel als Teil des Oberzentrums Lübeck und als Verdichtungsraum dar. Bezüglich der Wohnentwicklung in Schleswig-Holstein macht der LEP folgende Aussagen:

„Die Bau- und Siedlungstätigkeit soll den gesellschaftlichen Anforderungen an eine nachhaltige Stadt- und Ortsentwicklung Rechnung tragen. Das heißt, wirtschaftliche, soziale und ökologische Belange sollen gleichermaßen berücksichtigt werden. Durch den Vorrang der Innenentwicklung sollen im Hinblick auf die zukünftige demografische Entwicklung tragfähige und kostengünstige Siedlungsstrukturen entstehen und eine Zersiedelung und eine Flächenneuanspruchnahme begrenzt werden.

Schwerpunkte für den Wohnungsbau sind die Zentralen Orte und Stadtrandkerne sowie die Ortslagen auf den Siedlungsachsen.

Bei der Ausweisung von neuen Wohngebieten sollen Erschließungskosten sowie Folgekosten für die soziale und technische Infrastruktur berücksichtigt werden.

Neue Bauflächen sollen nur in guter räumlicher und verkehrsmäßiger Anbindung an vorhandene, im baulichen Zusammenhang bebaute, tragfähige und zukunftsfähige Ortsteile und in Form behutsamer Siedlungsabrundungen ausgewiesen werden. Eine Erweiterung von Siedlungssplittern soll vermieden werden. Auf eine gute Einbindung der Bauflächen in die Landschaft soll geachtet werden.

In den Städten und Gemeinden soll im Sinne einer nachhaltigen Stadt- und Ortsentwicklung eine verstärkte Nutzungsmischung angestrebt werden. Wohnungen und Arbeitsstätten sowie private und öffentliche Einrichtungen der Daseinsvorsorge sollen für die Bevölkerung unter vertretbarem Zeit- und Kostenaufwand erreichbar sein. Einrichtungen der Nahversorgung sollen möglichst in Ortszentren oder Stadt- / Stadtteilzentren bereitgestellt werden oder baulich an Wohnstandorte angebunden sein.

Die Siedlungsentwicklung soll mit den Erfordernissen einer günstigen Verkehrserschließung und -bedienung durch öffentliche Verkehrsmittel und den Radverkehr abgestimmt werden.

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen die dafür vorgesehenen Flächen einander so zugeordnet werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm auf Wohngebiete (...) weitestgehend vermieden werden. (...) Lärmschutz dient der Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus. Soweit kommt nicht nur dem aktiven Lärmschutz, sondern bereits der planenden Vorsorge besondere Bedeutung zu.“

Anhand der genannten Zielvorgaben für die Siedlungs- bzw. Wohnraumentwicklung des LEP ist die Eignung der Herreninsel als Wohnstandort in den nachfolgenden Kapiteln zu überprüfen.



Regionalplan 2004

Zurzeit gilt der Regionalplan 2004 für den Planungsraum II. Die Herreninsel ist Teil des Ordnungsraums Lübeck und liegt innerhalb der Siedlungsachse. Im Grenzbereich zur Herreninsel werden im Regionalplan ein Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft sowie ein baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet eines zentralen Ortes dargestellt. Ebenfalls befinden sich hier ein regional oder überregional bedeutsamer Hafen sowie ein größerer Sportboothafen. Die Verbindung durch den Herrentunnel wird als überregionale Straßenverbindung dargestellt. Im Regionalplan heißt es:

„Die Siedlungsentwicklung im Ordnungsraum Lübeck soll sich schwerpunktmäßig im Achsenraum vollziehen.

Die Schwerpunkte der wohnbaulichen und gewerblichen Entwicklung liegen innerhalb der baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiete.“

Eine Wohnraumentwicklung im Siedlungszusammenhang Lübecks ist laut Regionalplan möglich. Die Rahmenbedingungen für Wohnen sind dabei zu beachten.

Entwurf Neuaufstellung Regionalplan 2023

Es liegt ein Entwurf 2023 für die Neuaufstellung des Regionalplans vor (noch ohne Rechtskraft). Im neuen Planungsraum III liegt die Herreninsel im Verdichtungsraum Lübeck. Die Herreninsel wird weiterhin als baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet dargestellt. Angrenzend werden ein Sportboothafen und ein regional oder überregional bedeutsamer Hafen dargestellt. Im Entwurf heißt es:

„Durch den bedeutenden Ostseehafen [hat Lübeck] hervorragende Standortvoraussetzungen, die sich mit der festen Fehmarnbeltquerung und deren Hinterlandanbindung weiter verbessern werden. Um die sich daraus ergebenden Entwicklungschancen zu nutzen, sollte insbesondere die Logistikfunktion der städtischen Häfen durch eine leistungsfähigere verkehrliche Anbindung weiterentwickelt werden; Entwicklungspotenziale in dieser Hinsicht gilt es zu sichern. [...] Um die Synergien der geplanten Hafenerweiterung am Skandinavienkai zu nutzen, soll im Umfeld hafenaффines Gewerbe angesiedelt werden.

Um den hohen Bedarf an Wohnraum zu decken, sollten insbesondere im Oberzentrum Lübeck neue Wohnflächen entwickelt werden. Hierbei soll die Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen Vorrang haben. Von herausragender Bedeutung für die Stadtentwicklung ist der geplante Stadtumbau der freiwerdenden Hafen- und Industriestandorte auf der Roddenkoppel und der nördlichen Wallhalbinsel zu modernen und urbanen Wohn- und Gewerbestandorten.

Zwischen den östlich der Trave gelegenen Stadtteilen Sankt Gertrud und Schlutup erstreckt sich das als Kernbereich für Erholung ausgewiesene Lauerholz. Dieses ortsnahe Kurzzeiterholungsziel bietet unterschiedliche touristische Attraktionen sowie Einrichtungen zur Erholungsnutzung und ist in das regionale Rad- und Wanderwegenetz eingebunden.“

Die städtischen Häfen und deren Logistikfunktion sind demnach zu sichern. Strategisch sollen Innenentwicklungspotenziale für Wohnraum in Lübeck aktiviert werden. In Nähe der Herreninsel befindet sich mit dem Stadtwald Lauerholz ein gut angebundenes Kurzzeiterholungsziel, welches die Wohnqualität erhöht.



2.2 Bauleitpläne

Der wirksame Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck stellt den Untersuchungsraum als Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung Sportboothafen dar. Außerdem wird symbolisch ein Spiel- und/ oder Bolzplatz dargestellt. Dieser wurde nie verwirklicht. Die Freifläche im Nordosten des Untersuchungsraums wird als Fläche für die Versorgung dargestellt. Aufgrund der nicht erfolgten Anpassung des Flächennutzungsplans wird der Herrentunnel nicht in seiner heutigen Ausdehnung als Verkehrsfläche dargestellt, stattdessen orientiert sich die Planzeichnung noch an der nicht mehr existenten Herrenbrücke. Die mit Schilf bewachsene Überschwemmungszone im Süden wird als Grünfläche dargestellt.

Bebauungspläne existieren im Untersuchungsraum und in der unmittelbaren Umgebung nicht. Aufgrund der Lage und der Bedingungen vor Ort ist davon auszugehen, dass es sich um eine Splittersiedlung im baulichen Außenbereich nach § 35 BauGB handelt. Aufgrund der dort vorhandenen Nutzungen (Werften und Bootsliegeplätze, Gewerbebetriebe, Wohnnutzung) entspricht der bauliche Bestand auf der Herreninsel einer Gemengelage und damit am ehesten dem Gebietstypus des Mischgebietes.

Die bisherige Darstellung im FNP als Sonderbaufläche Sportboothafen stellt nicht die Bestandssituation dar. Im Zuge der laufenden Neuaufrichtung des FNP soll über eine neue planungsrechtliche Zielsetzung für die Fläche entschieden werden.

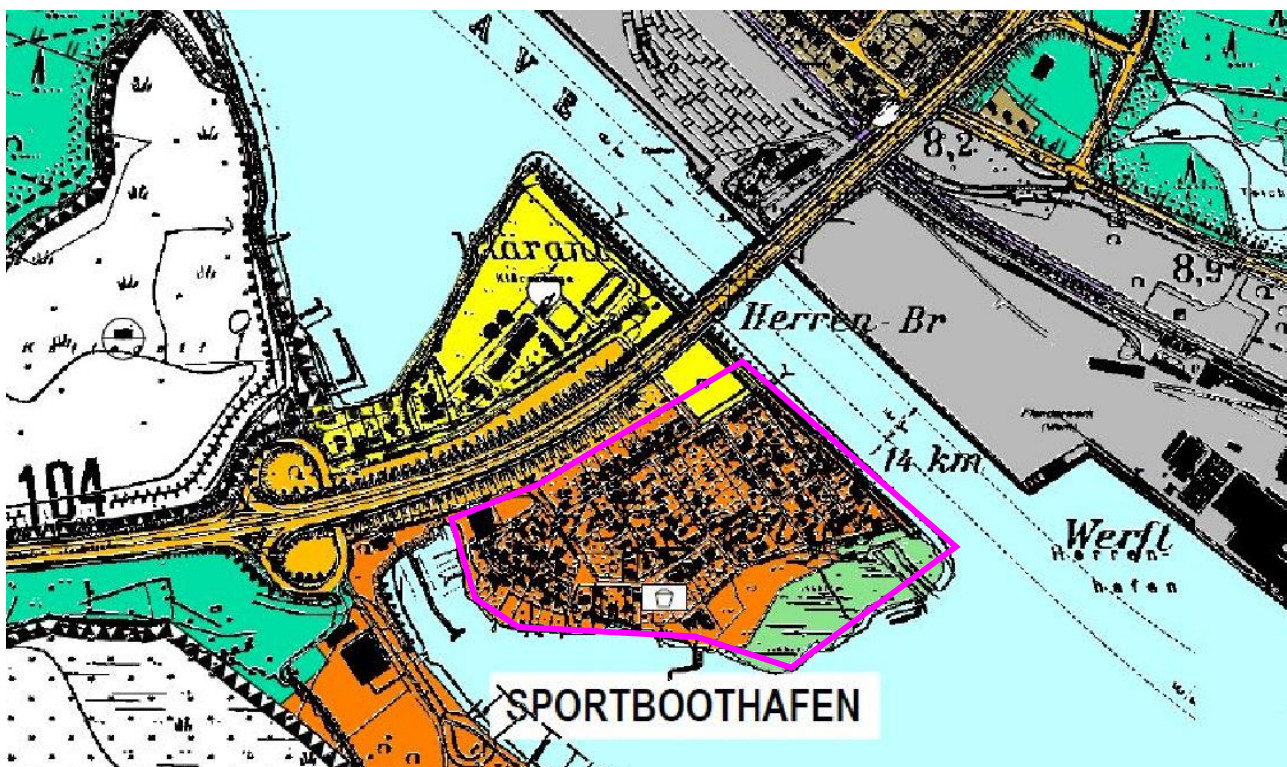


Abbildung 3 Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck, Stand: 01.08.2023 - 128. Änderung / Berichtigung, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen)

2.3 ISEK 2010

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2010 (ISEK) stellt ein wesentliches Planungs- und Steuerungsinstrument für die Stadtentwicklung Lübecks dar. Darin werden Ziele definiert wie: *Schwerpunkte setzen für die Neu- und Weiterentwicklung des Wohnungs- & Gewerbebestandes unter der Prämisse Innen- vor Außenentwicklung; wohnortnahe Versorgung gewährleisten; kind- & jugendgerechtes Aufwachsen ermöglichen sowie Erreichbarkeit innerhalb der Stadt verbessern durch Routenvernetzung & -entwicklung sowie Stärkung des ÖPNV.*

Im ISEK 2010 wird als Zielsetzung für den St. Gertrud die Nutzungsabstimmung Herreninsel (Natur, Wohnen, hafenaффines Gewerbe) genannt. Dieses Ziel wird außerdem im Handlungsfeld Hafenstadt & Wissensstadt in Bezug auf die Hafenstandorte vorgebracht.

2.4 Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030

Die Hansestadt Lübeck hat 2015 das Konzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030“ beschlossen. Darin werden Wohn- und Gewerbebestandorte bewertet. Die Herreninsel als Wohnbaupotenzialfläche wurde hier aufgrund der schlechten Standorteigenschaften und der hohen Erschließungskosten als ungeeignet bewertet.

2.5 Archäologie und Denkmalschutz

In Lübeck sind bisher keine archäologischen Interessengebiete ausgewiesen worden. Im Uferbereich sind archäologische Fundstellen bekannt. Kulturdenkmale sind nicht bekannt.

2.6 Naturschutz

Die Herreninsel liegt am Fluss Trave, die ein schiffbares Gewässer 1. Ordnung gemäß Landeswassergesetz (LWG) darstellt. Unterhaltungspflicht hat hier die Bundesrepublik Deutschland (WSV). Gemäß § 61 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit § 35 LNatschG ist entlang der Trave und des Breitlings ein 50 m breiter Gewässerschutzstreifen von Bebauung freizuhalten.

Bei dem südöstlichen Schilfbereich (Überschwemmungszone, ruderalisierte Salzwiese mit Quecke) sowie bei der Trave handelt es sich um gesetzlich geschützte Biotope. Die Herreninsel besteht aus nährstoffarmen Sandböden mit einem hohen naturschutzfachlichen Potential für die Entwicklung von Trockenrasen. Der Schilfbereich stockt auf Moorboden.

Im Zuge des Neubaus der DLRG wurden Einzelbaumpflanzungen vorgenommen, sowie an der Wasserkante Richtung Trave weitere Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt.

Die Trave sowie der Breitling zählen zu dem Europäischen Vogelschutz-Gebiet und dem FFH-Gebiet „Traveförde und angrenzende Flächen“. Südlich der Herreninsel liegt das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Lauerholz“ und nördlich der Trave das LSG „Kücknitzer Mühlenbach und Söhlengraben“.

2.7 Klimaschutz und Klimaanpassungskonzept

Die Lübecker Bürgerschaft hat im Mai 2019 den Klimanotstand ausgerufen. Klimaschutz fokussiert sich auf die Vermeidung von Treibhausgasemissionen, um die Erderwärmung zu verlangsamen.



Daher sind im Sinne einer klimaschonenden Siedlungsentwicklung insbesondere die Sektoren Gebäude und Verkehr zu beachten.

Für die Hansestadt Lübeck gilt das Klimaanpassungskonzept von 2020. Die Folgen des Klimawandels sind schon heute in Lübeck spürbar und werden zukünftig vermehrt auftreten, vor allem häufigere Starkregenereignisse, ein verstärktes und gegebenenfalls längeres Auftreten trockener, heißer Phasen im Sommer, Dauerregen im Winterhalbjahr sowie häufigere und stärkere Ostseehochwasser aufgrund des Meeresspiegelanstiegs. Für die Herreninsel sind besonders die Leitlinien „2. Starkregenereignisse puffern“ und „3. Hochwasserschutz gewährleisten“ von besonderer Priorität. Dabei sind die Maßnahmen *Niederungen und Gewässerränder von Bebauung freihalten, Biodiversität fördern, Hochwasseranpassungsstrategie entwickeln* und *Erholungsflächen zur klimatischen Entlastung sichern* bei einer Entwicklung im Untersuchungsraum besonders zu beachten. Die Herreninsel ist einer der wenigen potenziellen Standorte für ein Hochwasser-Sperrwerk.



3. Konfliktanalyse Hafennähe

3.1 Wasserlage

Die Herreninsel ist dreiseitig von dem Gewässer Trave umgeben und bietet mit den Blicken nach Nordosten auf die Hafenanlagen, nach Süden auf das Hafenbecken und das Überschwemmungsbiotop und nach Westen auf die Marina eine hohe Lagegunst.

Es handelt sich um überwiegend ruhige Räume mit eigener Naherholungs- und maritimer Freizeitqualität. Aufenthaltsqualität am Wasser haben beispielsweise der Pfad entlang der Ostseite der Insel im Bereich der Hochwasserschutzzone, der Aussichtspunkt an der Nordostkurve und der weitläufigen Vegetationszone zwischen dem Untersuchungsraum und dem Klärwerk der Insel.

Die Herreninsel bietet mit den naturnahen Kulturlandschaften, den maritimen Freizeiteinrichtungen und Aneignungsflächen wassernahe Nutzungsmöglichkeiten. Das Alleinstellungsmerkmal des Wohnens auf der Halbinsel bietet somit besondere Qualitäten.

3.2 Nutzungskonflikt strategische Hafenentwicklung

Die Herreninsel ist von Hafenterrassen umgeben, weshalb der mögliche Nutzungskonflikt zwischen Hafen- und Wohnnutzung eine hohe Bedeutung für die vorliegende gutachterliche Bewertung hat.

Am 26.03.2020 wurde durch die Bürgerschaft der Hansestadt der Hafenentwicklungsplan 2030 Port of Lübeck (HEP) beschlossen. Der HEP bildet die Grundlage für die zukünftige räumliche, flächenmäßige und verkehrliche Entwicklung der Lübecker Häfen.

Die Häfen sind Grundbestandteil der wirtschaftsstrategischen Ausrichtung der Hansestadt Lübeck. Der Hafen Lübeck ist Deutschlands größter RoRo-Ostseehafen (Roll on/Roll Off-Frachtgeschäft). Der Port of Lübeck ist historisch gewachsen und verteilt sich auf drei Standortbereiche. Die Herreninsel liegt in Nachbarschaft zu dem Hafenstandort „Mittelhäfen“, wozu die Häfen Dänischburg / Siems / Schlutup mit den Terminals Lehmannkai 1, Container Terminal Lehmann (CTL), Seelandkai, Lehmannkai 2, Lehmannkai 3, Nordgetreide, Schlutupkai 1 und Schlutupkai 2 gehören.



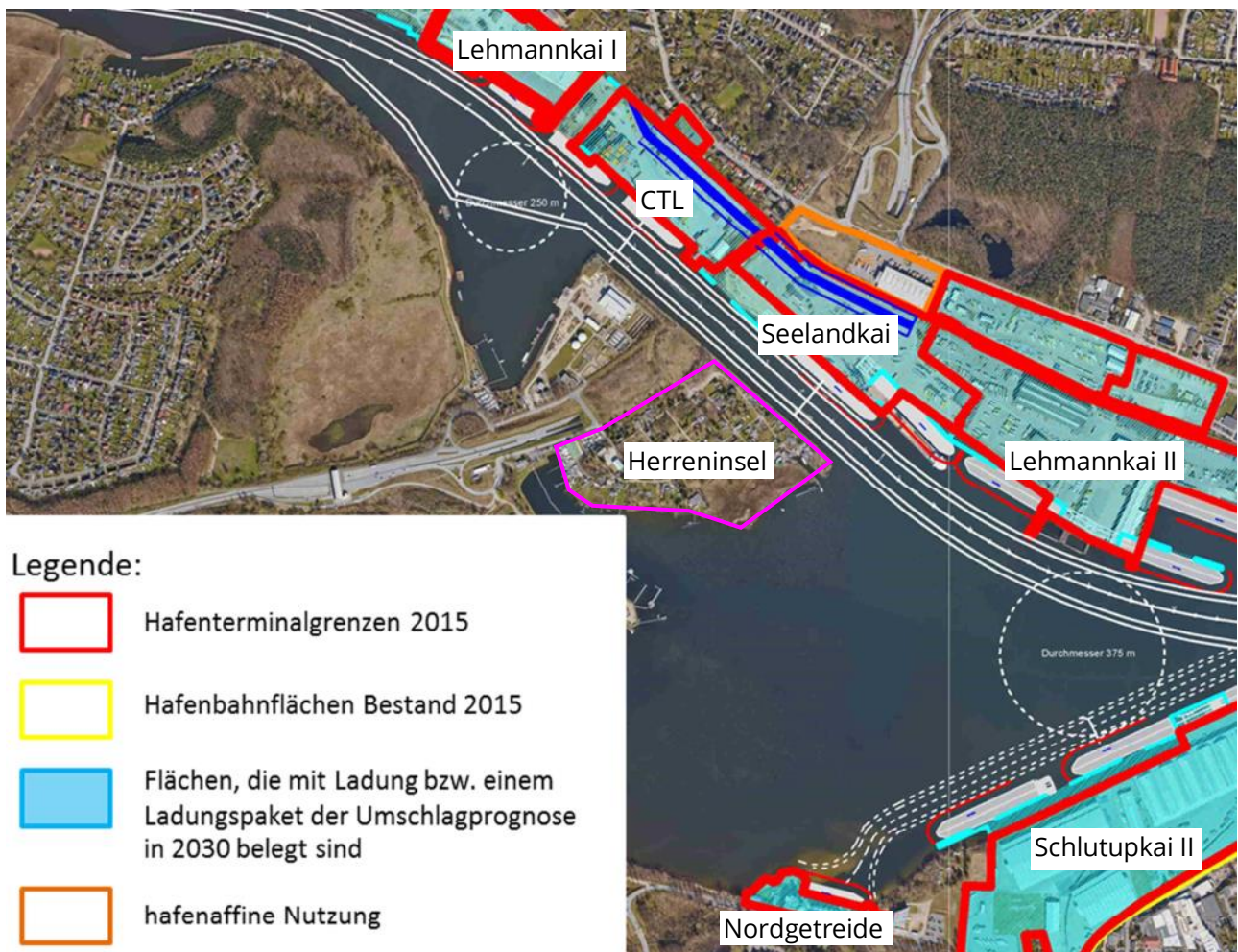


Abbildung 4 Ausschnitt Mittelhäfen, Hafenbereich Siems / Dänischburg / Schlutup, Layout Anordnungsvariante, mit Beschriftung, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: HEP Schlussbericht², Seite 153)

Zukünftig ist laut HEP folgende Hafenentwicklung in Nähe zur Herreninsel vorgesehen:

Die Mittelhäfen bieten sich gemäß HEP 2030 stromabwärts des Herrentunnels langfristig für einen Linienverkehr an. Ladungspakete sollen zukünftig von den stadtnahen Häfen zu den Terminals in Travemünde und Dänischburg / Siems / Schlutup verlagert und somit konzentriert werden und die Schifffahrt deutlich zunehmen. Insbesondere am Seelandkai wird mit einem Anstieg von 247 auf 518 Anläufe pro Jahr gerechnet. (vgl. HEP Anlage 1³, Seite 38 und STU⁴, Seite 54).

Da die Expansionspotenziale für die Terminals der Häfen Dänischburg / Siems / Schlutup begrenzt sind, sind insbesondere die Rahmenbedingungen für eine intensivere Ausnutzung der Flächen zu optimieren. Im Bereich Dänischburg / Siems besteht die Herausforderung, die Beeinträchtigung der angrenzenden Wohn- und Mischgebiete durch den Hafenverkehr auf ein verträgliches Minimum zu

² Im Auftrag der Lübeck Port Authority (LPA): Kurs halten auf die Zukunft! Der Hafen Lübeck 2030. Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck. Gutachterliche Schlussbericht vom 30. August 2019.

³ Anlage 1 - Begründung zur Vorlage des Hafenentwicklungsplan 2030 Port of Lübeck. Fachbereich Planen und Bauen, Lübeck, 2020

⁴ Schalltechnische Untersuchung zum HEP. LAIRM CONSULT GmbH, Bargteheide, Stand: 07.01.2020

reduzieren. Dafür sind verkehrslenkende Maßnahmen für den Lkw-Verkehr und eine Stärkung des Eisenbahnverkehrs anzustreben (vgl. HEP Anlage 1, Seite 28). Zur Optimierung des operativen Hafenumschlags wäre ein Nachtbetrieb auf dem Cargo Terminal Lehmann (CTL) von großem Vorteil, wofür die Emissionsauswirkungen laut HEP Schlussbericht (vgl. Seite 142) zu prüfen und evtl. strukturelle Neuordnungen zu untersuchen sind.

Die Herreninsel ist laut HEP 2030 keine potenzielle Entwicklungsfläche für die Hafenentwicklung und -erweiterung. Bei der Herreninsel würde es sich um ein neues, von den bestehenden Hafenanlagen losgelöstes Gebiet handeln, das einer gesonderten Verkehrsanbindung bedürfte und somit einer nachhaltigen Hafenplanung mit den Zielen der Flächeneinsparung, des Bodenschutzes, der Baggergutminimierung und der Naturverträglichkeit widerspräche. (vgl. HEP Schlussbericht, Seite 20)

Der HEP 2030 verzichtet weitgehend auf den Eingriff in bestehende Wohn- und Gewerbeflächen. Lediglich im Bereich Siems / Dänischburg werden bestehende Gewerbeflächen überplant, um einen geschlossenen und gestärkten Hafenstandort zu schaffen (HEP Schlussbericht, Seite 191). Der HEP 2030 überplant die Herreninsel nicht als Hafen, weist jedoch auf die Bedeutung des angrenzenden Hafenentwicklungsraums Dänischburg / Siems hin: „Es wird in Zukunft darum gehen, den Hafenbetrieb auf den bestehenden Flächen so zu optimieren, dass unter den gesetzlichen Rahmenbedingungen für Emissionen ein Nachtbetrieb zulässig wäre. Unter dieser Prämisse ist eine planungsrechtliche Manifestierung von Wohnnutzung auf der Herreninsel unvorteilhaft.“ (HEP Anlage 1, Seite 25) Daher gilt es, die Lärmsituation detailliert zu überprüfen.

Der Hafenentwicklungsplan weist damit über den Zeithorizont 2030 hinaus auf weitere Entwicklungspotenziale der Mittelhäfen hin, die im Rahmen des HEP nicht gutachterlich ermittelt werden konnten.

Eine stark expansive Hafenentwicklungspolitik, die über die Aussagen und den Prognosehorizont des Hafenentwicklungsplans hinausreicht, kann damit aus dem bestehenden HEP nicht abgeleitet werden, sondern bedürfte einer zusätzlichen politischen Positionierung. Eine langfristige Intensivierung der Hafennutzung an diesem Standort ist jedoch nicht unwahrscheinlich.

3.3 Lärmimmissionen

3.3.1 Relevante Normen zur Beurteilung der Wohnnutzung

Lärmbelastete Orte haben wenig Lebensqualität. Dauerhafter Lärm kann gesundheitliche Schäden hervorrufen und ist in der Planung ein abwägungserheblicher Belang. Nach § 1 Abs. 6 BauGB sind bei der Bauleitplanung die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen. Nach § 50 Bundesimmissionsschutz-Gesetz (BImSchG) ist die Flächenzuordnung so vorzunehmen, dass schädliche Umwelteinwirkungen unter anderem auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Es gilt das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung (siehe Kapitel 2.1).

Zur Beurteilung des Lärmes im Hinblick auf das Wohnen kann die Norm DIN 18005-1:2002-07 einschließlich Beiblatt 1:1987-05 herangezogen werden. Darin werden die Wirkungen unterschiedlicher Kategorien von Lärmquellen (z. B. Verkehr, Gewerbe, Freizeitanlagen) auf die Nachbarschaft in ihrer Gesamtheit unter städtebaulichen Aspekten betrachtet. Die DIN 18005 wird vorsorglich angewandt, um zu überprüfen, dass sich unterschiedliche Nutzungen in der



Nachbarschaft schallbedingt nicht ausschließen und findet somit beispielsweise auf FNP-Ebene Anwendung. Abweichungen von den Orientierungswerten sind im Rahmen der Abwägung zu begründen und es sollte möglichst Ausgleich durch Maßnahmen vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden.

Die Technische Anleitung Lärm (TA Lärm) zeigt Immissionsrichtwerte außerhalb von Gebäuden auf und wird i.d.R. herangezogen, wenn es um die Prüfung der Zulässigkeit von lärmemittierenden Anlagen geht. Dabei werden kurzzeitige Geräuschspitzen berücksichtigt. Seehafenumschlagsanlagen sind gemäß Nr. 1 g) TA Lärm explizit vom Geltungsbereich der TA Lärm ausgeschlossen. Diese Ausnahme ist den Besonderheiten des internationalen Schiffsverkehrs geschuldet, da Seeschiffe im 24-Stunden-Betrieb an allen Tagen des Jahres abgefertigt werden müssen. Die Beurteilung der Geräuschimmissionen durch Seehafenumschlagsanlagen kann sich zunächst an den von der TA Lärm vorgesehenen Richtwerten orientieren, bevor geprüft wird, ob im Einzelfall Anlass besteht, von diesen „Orientierungswerten“ abzuweichen.

Die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) wird zur Beurteilung von Verkehrslärm (Straße, Bahn, Schiff) herangezogen, die 18. BImSchV für Sport und Freizeitlärm.

Tabelle 1 Beurteilungsgrundlage Lärm für die Nutzungskategorie Allgemeine Wohngebiete / Kleinsiedlungsgebiete (Quelle: eigene Darstellung)

Beurteilungsgrundlage	Tags dB(A)	Nachts dB(A)
Städtebau: Schalltechnische Orientierungswerte nach DIN 18005-1/Bbl. 1:1987-05	55	45 (Verkehr) 40 (Anlagen)
Anlagen: Immissionsrichtwerte (IRW) für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden nach Nummer 6 der TA Lärm für den üblichen Betrieb (ohne Berücksichtigung seltener Ereignisse)	55 (85 kurzzeitige Geräuschspitzen)	40 (60 kurzzeitige Geräuschspitzen)
Verkehr: Immissionsgrenzwerte nach § 2 Absatz 1 der Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV	59	49

Im Rahmen des HEP wurde eine schalltechnische Untersuchung (STU)⁵ durchgeführt (siehe Kapitel 3.2.2), welche die Schallwerte im Hafengebiet sowie Umgebung nach DIN 18005, TA Lärm sowie 16. BImSchV bewertet.

Die Systematik ermöglicht belastbare Aussagen für die relevantesten Lärmquellen in der Gegend. Für eine tiefergehende Untersuchung ggf. weiterer relevanter Lärmquellen sowie zu notwendigen Schutzmaßnahmen wäre ein Bebauungsplanverfahren sinnvoll. Für den Untersuchungsraum liegen keine Lärmwertuntersuchungen für den Sport- und Freizeitlärm gemäß der 18. BImSchV vor. Diese sind ggf. im Rahmen der Bauleitplanung zu prüfen (nächste Freizeitnutzung: Marina am Stau).

3.3.2 Lärmwerte gemäß HEP 2030 auf der Herreninsel

Die STU unterscheidet zwischen der Lärmbelastung im Analysezustand 2015 und dem Prognosezustand HEP 2030. Im Rahmen der STU wurden flächendeckende Rasterlärmkarten

⁵ LAIRM CONSULT GmbH, Bargteheide, Stand: 07.01.2020



erstellt, welche den Gesamtverkehrslärm (Summe aus Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehrslärm), den Anlagenlärm (Summe aus Hafen-, Industrie- und Gewerbelärm) sowie den Gesamtlärm (Summe aus Gesamtverkehrslärm und Anlagenlärm) auf Grundlage der DIN 18005 abbilden. Es wurden sämtliche rechtswirksamen Planfeststellungsbeschlüsse bzw. Immissionsschutzrechtlichen Einzelgenehmigungen, die zum Bearbeitungsstand 2015 vorlagen, in die Berechnung einbezogen (vgl. STU, Seite 18).

Obwohl in der Prognose die Schiffanläufe insbesondere am Seelandkai deutlich zunehmen, werden im Bereich der Fahrrinne zwischen Lehmannkai II und CTL die Lärmpegel des Schiffverkehrs auf der Trave leicht abnehmen (weniger Schiffsanläufe bei größeren Schiffen, Verlagerung der Schiffsdurchfahrten). Die anlagenbedingten Lärmwerte auf den Hafentflächen CTL, Seelandkai und Lehmannkai 2 werden gleichbleiben (vgl. Schallpegel in der STU, Seite 25 und 54).

Für die Herreninsel sind insb. die Lärmquellen der Bundesstraße B 104 (bis Eingang Herrentunnel), der Schiffsverkehr auf der Trave und die Hafennutzung des Seelandkais von Bedeutung. Die Lärmpegel nehmen allgemein im Untersuchungsraum von Nordosten nach Südwesten ab (siehe Anlage 1).

Im Untersuchungsraum liegt der Pegel des Gesamtverkehrslärms im Analyse- sowie im Prognosezustand tagsüber unter 55 dB(A) und nachts unter 50 dB(A). Die Orientierungswerte der DIN 18005 für WA werden somit tagsüber eingehalten und nachts bis 2 dB(A) leicht überschritten. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden dagegen eingehalten.

Der vom Hafen ausgehende Anlagenlärm liegt tagsüber im Untersuchungsraum bei bis zu 60 dB(A), im Prognosezustand HEP 2030 erhöht sich der Anlagenlärm leicht, sodass die östlichen Wohngebäude im Grenzbereich bei bis zu 61 dB(A) liegen. Nachts liegt der Anlagenlärm bis zu 43 dB(A) und erhöht sich auch mit Prognosezustand des HEP 2030 nicht. Die Orientierungswerte und Immissionsrichtwerte für WA werden tags und nachts leicht überschritten.

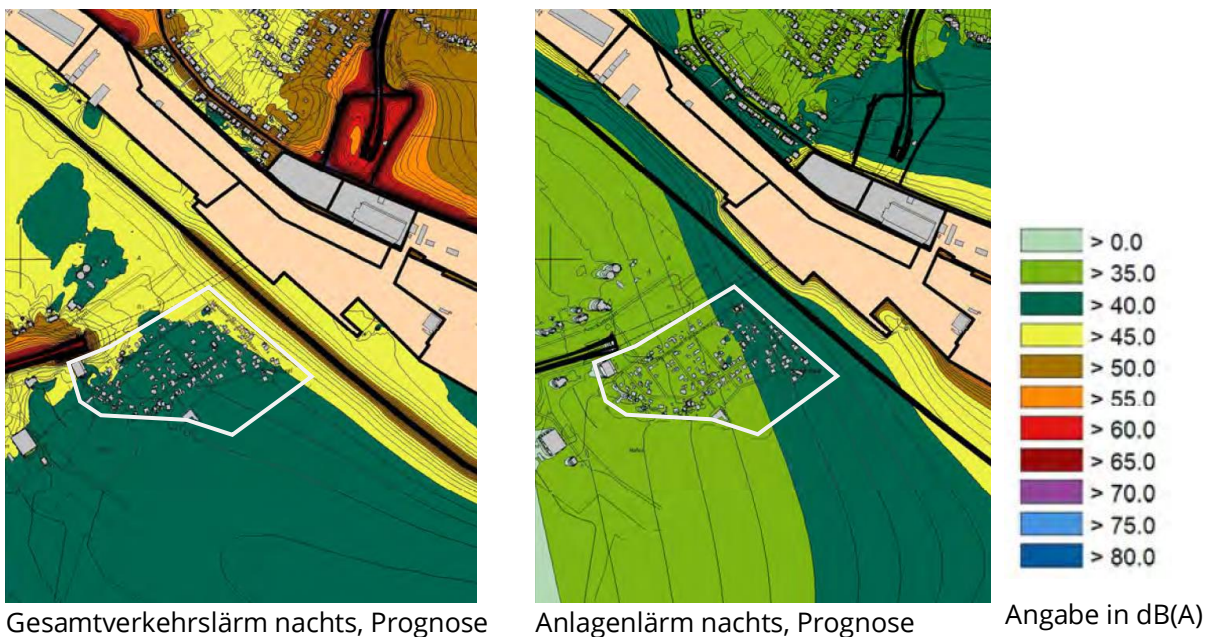


Abbildung 5 Kritische Lärmwerte – Rasterlärmkarte Prognose HEP 2030 nachts, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (weiß umrandet) (Quelle: STU, Seite LXXXVII ff.)



Daraus ergeben sich laut STU für die Herreninsel Gesamtlärmwerte tagsüber im Analysezustand 2015 bis zu 60 dB(A) und im Prognosezustand HEP 2030 im östlichen Bereich leicht über 60 dB(A). Der Gesamtlärm nachts liegt im gesamten Untersuchungsraum bei unter 50 dB(A).

Grundsätzlich kann sich die Beurteilung des Gesamtlärms an den Anforderungen des BImSchG orientieren, wonach die Schwelle zur Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts zu beachten sind. (vgl. STU, Seite 13). Die Lärmwerte auf der Herreninsel stellen keine Gesundheitsgefahr in Form eines hohen Dauerpegels dar.

Trotz Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18005 für die Nutzungsart „allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete (WS) und Campingplatzgebiete“ ist die Ausweisung als WA grundsätzlich möglich, da auch die Ausgangslage als bestehende, historisch gewachsene Gemengelage zu berücksichtigen ist. In einem möglichen späteren Bebauungsplanverfahren wären allerdings geeignete Regelungen für Schallschutzmaßnahmen (auf der Herreninsel) zu treffen, sodass insb. in den sensiblen Nachtstunden die Grenzwerte eingehalten werden können. Daher sollte sich der vom Hafengebiet ausgehende Lärm bei Ausweisung als WA jedoch zukünftig nicht wesentlich über den Prognosefall hinaus erhöhen.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 für die Baugebietstypologie „Dorfgebiete (MD) und Mischgebiete (MI)“, in welcher beispielsweise auch regelhaft eine Wohnnutzung zulässig ist, werden auf der Herreninsel eingehalten.

3.3.3 Lärmwerte in angrenzenden Wohn- und Mischgebietsquartieren

Die der Herreninsel am nächsten liegenden Terminals Lehmannkai II, Seelandkai und CTL sind in ihrer Entwicklung aufgrund der einzuhaltenden Lärmwerte gegenüber den angrenzenden Wohn- und Mischgebieten bereits eingeschränkt. Das CTL-Gelände grenzt unmittelbar an die Bebauung an der Siemser Landstraße an. Das Gebiet ist im Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche dargestellt, Bebauungspläne existieren nicht (siehe Kapitel 2.2). Faktisch befindet sich hier jedoch überwiegend Wohnbebauung. Laut STU werden hier die Orientierungs- und Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete (MI) bereits im Bestand (2015) teilweise überschritten (vgl. STU, Seite 24). Problematisch ist hier insb. die Verkehrslärmsituation. Durch geplante Maßnahmen des HEP 2030 (z.B. verkehrslenkenden Maßnahmen durch eine Verlagerung von Lkw- auf den Eisenbahnverkehr) wird sich zukünftig die Verkehrslärmsituation verbessern, jedoch teilweise weiterhin über den Orientierungsgrenzwerten für MI liegen.

Die weitere Hafentwicklung wird daher nicht nur durch eine (Wohn-)Nutzung auf der Herreninsel, sondern auch durch die nördlich an den Seelandkai und CTL angrenzenden Quartiere eingeschränkt.

3.3.4 Weitere relevante Lärmuntersuchungen

Für den Neubau eines Betriebsgebäudes der Spedition Bode (Seelandstraße 35) wurde im Jahr 2021 eine schalltechnische Prognose⁶ erstellt, welche nicht in den Lärmkarten des HEP berücksichtigt wurde. Diese STU Bode prüft, inwiefern die Spedition unter Berücksichtigung der Vorbelastung des Hafenstandortes die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den nächstgelegenen schutzbedürftigen Räumen einhält. Laut Gutachten reizen die umliegenden Logistikbetriebe die Immissionsgrenzwerte der TA Lärm schon nahezu aus (vgl. STU Bode, Seite 10). Die Schallwerte werden an allen in der Nähe

⁶ M+O Immissionsschutz Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH, Oststeinbek, Stand: 08.07.2021



liegenden Immissionsorten tags und nachts unterschritten (vgl. STU Bode, Seite 19). Daher sind auch keine wesentlichen Erhöhungen der Lärmwerte im Untersuchungsraum auf der Herreninsel zu erwarten.

Im Jahr 2009 wurde eine schalltechnische Stellungnahme⁷ angefertigt, die eine Ermittlung gebäudescharfer Beurteilungspegel bei einem eventuellen Nachtbetrieb am Seelandkai Lübeck Siems zum Gegenstand hatte. Darin wurde die Herreninsel wie folgt berücksichtigt: „Nach dem Gebietscharakter handelt es sich um ein allgemeines Wohngebiet (WA). Aufgrund der historisch gewachsenen Nachbarschaft von industrieller Nutzung (Flender-Werft, Werftbetrieb früher bis zur Herrenbrücke ausgedehnt) und Wohnen ist jedoch gegenüber Lärmimmissionen vom Schutzanspruch eines Mischgebietes auszugehen (Kennzeichnung «(WA)»)“ (vgl. Schalltechnische Stellungnahme Nachtbetrieb Seelandkai, Seite 4). Sollte der 2009 diskutierte Nachtbetrieb des Seelandkais umgesetzt werden, würde es im Bereich der Wohnnutzungen auf der Herreninsel zu weiträumigen Überschreitungen des nächtlichen Immissionsrichtwertes für Mischgebiete von 45 dB(A) (Gemengelage) kommen. Für die betroffene Wohnbebauung in Siems und auf der Herreninsel wären daher bei einem Nachtbetrieb passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. (vgl. Schalltechnische Stellungnahme Nachtbetrieb Seelandkai, Seite 14 und XXVII)

Der Nachtbetrieb floss in der hier untersuchten Form nicht in die Szenarien zum HEP ein. Im Falle einer langfristigen Nutzungsintensivierung am Seelandkai, die über den Planungshorizont 2030 hinaus angesiedelt wäre, wären die hier ermittelten Ergebnisse indes von Bedeutung.

⁷ LAIRM CONSULT GmbH, Bargteheide, Stand: 07.09.2009



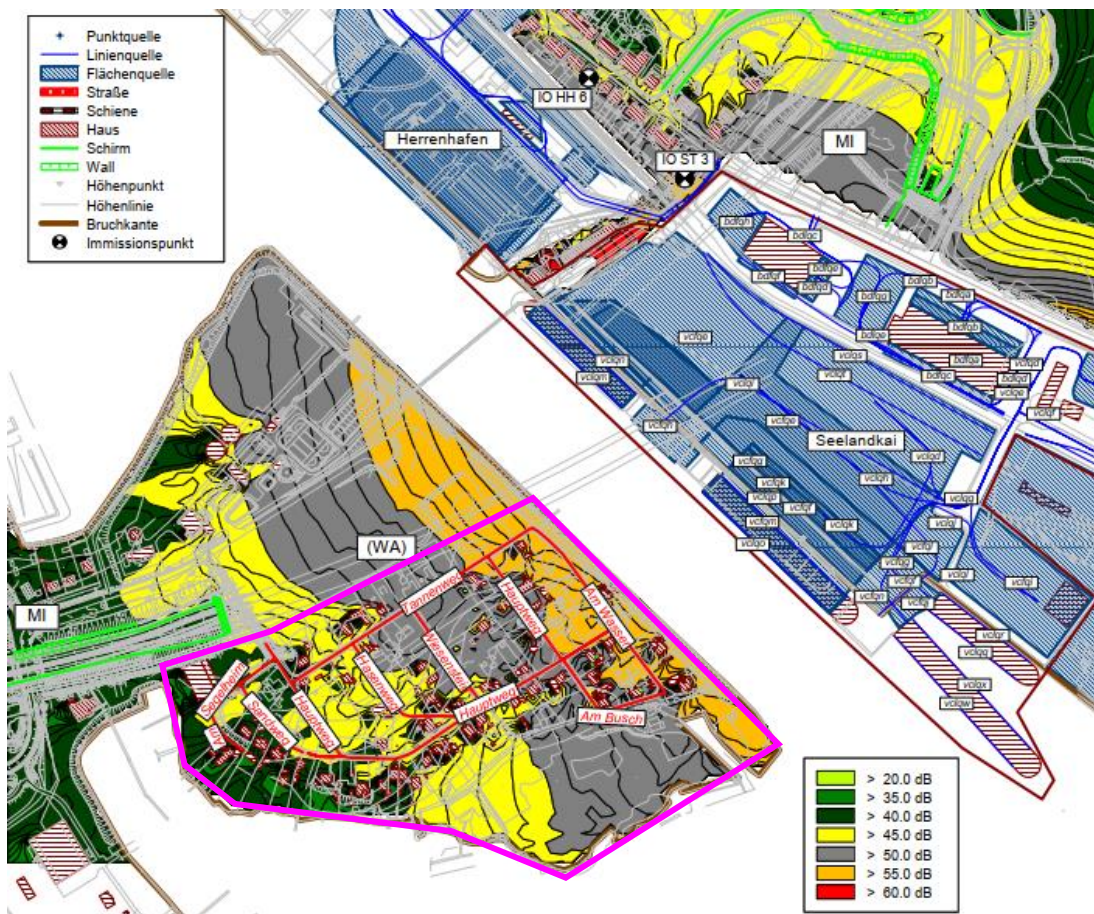


Abbildung 6 Ausschnitt Anlage 2.2 Einwirkungen aus dem nächtlichen Betrieb des Seelandkais und der umliegenden gewerblichen Nutzungen, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: Schalltechnische Stellungnahme Nachtbetrieb Seelandkai 2009, Seite V)

3.4 Luftschadstoffe

Das Büro LAIRM CONSULT GmbH hat eine „Luftschadstoffuntersuchung zum Hafententwicklungsplan 2030 der Hansestadt Lübeck“ erarbeitet (Stand 10.01.2020). In der Luftschadstoffuntersuchung wurden für die Mittelhäfen, die die Herreninsel umschließen, die geplanten Umstrukturierungen und Erweiterungen des Hafententwicklungsplans 2030 im Hinblick auf die Luftschadstoffimmissionen und die Kohlendioxidemissionen abgeschätzt. Dafür wurden die aktuellen Grenz- und Immissionswerte der 39. BImSchV und der TA Luft herangezogen. Es wurden die Luftschadstoffkomponenten Stickstoffdioxid (NO₂), Schwefeldioxid (SO₂) und Feinstaub der Größenklassen PM₁₀ und PM_{2,5} untersucht sowie die Zusatzbelastungen der Stickstoffdeposition abgeschätzt. Es ist festzustellen, dass für alle untersuchten Luftschadstoffkomponenten die derzeit geltenden Immissionsgrenzwerte zum Schutz des Menschen an allen maßgeblichen Immissionsorten im Analysezustand 2015 und im Prognosezustand HEP 2030 eingehalten werden (vgl. Luftschadstoffuntersuchung, Seite 42ff.). Bei einer möglichen baulichen Entwicklung wären die Luftschadstoffe im Rahmen der aktuellen Gesetzeslage (2021 novellierte TA-Luft) im Rahmen eines Bebauungsplanverfahren zu überprüfen.



3.5 Lichtimmissionen

Die Wohngebäude im Untersuchungsraum sind größtenteils nach Süden ausgerichtet und aufgrund von abschirmender Vegetation nicht vom Hafen ausgehenden Lichtemissionen direkt betroffen. Insb. nächtliche Blinklichter können als störend empfunden werden. Bei einer möglichen baulichen Entwicklung wären die Lichtimmissionen daher im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens zu überprüfen.

3.6 Zwischenfazit: Herreninsel im Spannungsfeld der Hafenumlage

Wohnen am Wasser ist attraktiv. Aktuelle städtebauliche Entwicklungen in Wasserlagen zeigen, dass das Wohnen in Wassernähe eine hohe Nachfrage generiert, trotz nicht unerheblicher Emissionen aus angrenzenden Hafenumlagen und -betrieben.

Die Herreninsel liegt in unmittelbarer Nähe zu den Mittelhäfen, welche in der Lübecker Wirtschaft eine bedeutende Rolle spielen. In Zukunft soll sich hier der Hafenumschlag erhöhen, durch den technischen Fortschritt könnten zukünftig die Hafenummissionen aber abnehmen. Im Hafenumentwicklungsplan 2030 wird die Herreninsel nicht als Standort für eine Hafenerweiterung vorgesehen. Aus Sicht der Hafenumwirtschaft sollte jedoch eine mögliche Wohnnutzung auf der Herreninsel die Häfen und ihre geplante Entwicklung nicht einschränken. Für die Hafenumnutzung im Bereich Dänischburg / Siems wäre eine Nachnutzung von Vorteil, diese ist jedoch aufgrund der städtebaulichen Gemengelage nur mit Auflagen möglich. Neben der Herreninsel (insb. Richtung Seelandkai) ist z.B. auch das Wohn- und Mischgebietsquartier an der Siemser Landstraße (insb. Richtung CTL) für die Hafenumnutzung ein limitierender Faktor. Mit der langfristigen Etablierung eines Wohnstandortes Herreninsel würde sich diese Einschränkung hinsichtlich einer Nachnutzung weiter verfestigen.

Andererseits zeigen die Lärmuntersuchungen, welche die Herreninsel bereits als Wohnstandort berücksichtigt haben, dass bei einer Hafenumnutzung im Bestand und den prognostizierten Annahmen 2030 die Lärmwerte auf der Herreninsel nur leicht über den Orientierungswerten für ein allgemeines Wohngebiet liegen. Betroffen ist überwiegend die travenahe Bebauung entlang der Straße Herreninsel – Am Wasser. Sollte also eine Wohnbebauung verfolgt werden, lassen die Lärmwerte den Spielraum zu, im Rahmen eines Bauleitplanverfahrens die Überschreitung unter Berücksichtigung der historisch entstandenen Gemengelage abzuwägen. Immissionschutzrechtlich ist die Verfestigung der Wohnnutzung auf Grundlage der vorliegenden Daten möglich. Die angestrebte Hafenumentwicklung bis 2030 ist also auch mit einer planungsrechtlichen Ausweisung der Wohnnutzung auf der Herreninsel möglich.



4. Anbindung und Erreichbarkeit



Abbildung 7 Kontext Stadtgefüge und Anbindung, Untersuchungsraum rot markiert (Quelle: Topografische Karte 2023, © GeoBasis-DE/LVermGeo SH, BKG)

4.1 Einbindung ins Verkehrsnetz

4.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Herreninsel ist für den motorisierten Individualverkehr (MIV; z.B. PKW, Motorrad) nur über die Bundesstraße B 75 / B 104 erreichbar. Aus Richtung Innenstadt kann die Herreninsel über die B 75 / B 104 hinter der Mautstation über die Abfahrt und die Straße Am Stau erreicht werden. Weitere MIV-Zufahrtsmöglichkeiten zur Herreninsel existieren nicht.

Es ist ein kostenfreies „Inselticket“ an der Mautstation zu ziehen und bei Verlassen der Insel Richtung Innenstadt an der Mautstation wieder abzugeben. Die Anfahrt aus Richtung Kücknitz erfolgt durch den mautpflichtigen Herrentunnel und die Straßen Am Kattegatt und Hauptweg über den westlichen Teil der Herreninsel.

4.1.2 ÖPNV

Die Buslinien 31 und 32 verkehren zwischen dem Hauptbahnhof und Lübeck-Travemünde. Die nächstliegende Bushaltestelle „Am Stau“ (6 Minuten Gehweg) wird von diesen Buslinien werktags



halbstündlich angefahren. Die Bushaltestelle „Kreuzwegbrücke“ liegt 1,5 km zu Fuß von der Herreninsel entfernt und wird durch die Linien 12, 30, 31, 32 und 39 bedient. Ab hier gibt es alle zehn Minuten eine Busverbindung in die Lübecker Innenstadt (15 Minuten Fahrzeit). Somit erfüllt der westliche Teil der Herreninsel knapp die Anforderungen gemäß 4. regionalem Nahverkehrsplan zur ÖPNV-Versorgung von Wohnquartieren.

Des Weiteren fährt ein kostenfreier Bus-Shuttle durch den Herrentunnel nach Nordosten. Der Bus-Shuttle verfügt über 12 Sitzplätze sowie Platz für Fahrräder, Rollstühle, Mofas oder weitere Kleinfahrzeuge. Er verkehrt wochentags überwiegend im Zehn-Minuten-Takt und am Wochenende im Viertelstunden-Takt.

Der Shuttlebus nach Kücknitz verkehrt regelmäßig, jedoch sind die Bus-Anbindungen Richtung Innenstadt aufgrund der seltenen Taktung oder weiten Fußwege zur Haltestelle nicht attraktiv.

4.1.3 Fuß- und Radverkehr

Die Herreninsel selbst ist ein Gebiet mit Mischverkehrsanlagen, verfügt also über keine separierten Geh- und Radwege.

Parallel zur Bundesstraße führen die Radwege HL 04 Süd und HL 04 Nord zur Lübecker Innenstadt, diese können auch durch Fußgänger*innen genutzt werden. Ein befestigter Weg führt den Fuß- und Radverkehr entlang der Trave nach Israelsdorf. Richtung Lübecker Innenstadt sowie nach Schlutup führen mehrere befestigte Waldwege.

Der Stadtteil Kücknitz nördlich der Trave ist für den Fuß- und Radverkehr nur mit dem Linien- oder Shuttle-Bus durch den Herrentunnel erreichbar.

Aufgrund der abgeschiedenen Lage der Fuß- und Radwege zwischen Bundesstraße und Wald sind diese insbesondere für Kinder und auch nachts nicht attraktiv und können als Angsträume wahrgenommen werden.

4.2 Erreichbarkeit Versorgungs- und soziale Infrastruktureinrichtungen

4.2.1 Innenstadt

Die Lübecker Innenstadt (Altstadtinsel) liegt 6 km entfernt und ist über die Bundesstraße B 104 und Weiterführung als B 75 innerhalb von zehn Fahrminuten mit dem PKW erreichbar. Über das parallel zur Bundesstraße verlaufende Radwegenetz ist die Innenstadt in rund 25 Minuten mit dem Rad erreichbar. Die Buslinien 31 und 32 verkehren zwischen Travemünde und der Innenstadt Lübecks und halten in Nähe zur Herreninsel (ca. 20 Minuten Reisezeit mit dem ÖPNV).

4.2.2 Nahversorgung

Auf der Herreninsel und in der Umgebung sind keine Einrichtungen der Nahversorgung vorhanden. Die nächstliegenden Bäckereien sind südöstlich in Schlutup (10 Minuten mit dem Auto oder Rad) und durch den mautpflichtigen Herrentunnel in Kücknitz zu erreichen (6 Minuten Autofahrt, 16 Minuten Busfahrt). In Schlutup befinden sich ein Supermarkt (8 Minuten Autofahrt, 9 Minuten Fahrradfahrt) und ein Hofladen (13 Minuten Autofahrt, 15 Minuten Fahrradfahrt). In Kücknitz (durch den Herrentunnel) sind ein weiterer Supermarkt und zwei Discounter vorhanden (6 Minuten



Autofahrt, 18 Minuten Busfahrt). Zudem findet jeden Mittwoch ein Wochenmarkt in Schlutup (9 Minuten Autofahrt, 9 Minuten Fahrradfahrt) und in St. Gertrud statt (9 Minuten Autofahrt, 19 Minuten Fahrradfahrt). In Israelsdorf befindet sich die nächste Post-Filiale (5 Minuten Autofahrt, 7 Minuten Fahrradfahrt).

Das Einkaufen von Lebensmitteln und sonstigen Gütern des täglichen Bedarfs ist fußläufig unattraktiv (mindestens 37 Minuten Fußweg).

4.2.3 Schule, KiTa und Krippe

Auf der Herreninsel und in der Umgebung sind keine Bildungs- und Betreuungseinrichtungen vorhanden. Kinderbetreuungsangebote gibt es in Israelsdorf (rund 5 Minuten Fahrzeit mit Auto oder Rad) sowie in Schlutup (rund 10 Minuten Fahrzeit mit Auto oder Rad). Nach Mautzahlung ist ebenfalls in Kücknitz Kindertagespflege (3 Minuten Autofahrt, 7 Minuten Busfahrt) und eine KiTa (8 Autofahrminuten, 30 Minuten Reisezeit mit dem Bus) vorhanden.

Grundschulen befinden sich in Karlshof (10 Minuten Busfahrt, 15 Minuten Fahrrad) und in St. Gertrud (14 Minuten Busfahrt, 18 Minuten Fahrradfahrt). Südlich der Arnimstraße in St. Gertrud ist eine Montessorischule (30 Minuten Busfahrt, 19 Minuten Fahrradfahrt) und in Schlutup eine Sekundarschule vorhanden (12 Minuten Fahrradweg). In Kücknitz (10 Minuten Busfahrt mit Teilfahrt Shuttle) befinden sich eine Gemeinschaftsschule, ein Gymnasium und ein Ausbildungszentrum.

Grundschüler*innen sind auf den Shuttlebus oder auf das Rad (Radweg zwischen Wald und B75) angewiesen, sodass ein eigenständiger Schulweg ohne „Elterntaxi“ unattraktiv ist. Eine fußläufige Erreichbarkeit von Schulen oder KiTas ist nicht gegeben.

4.2.4 Medizinische Versorgung

Südwestlich entlang der B 75 und angrenzend an den Burgtorfriedhof befindet sich das nächstgelegene Krankenhaus (7 Minuten Autofahrt, 17 Minuten Busfahrt). Allgemeinmediziner / Hausarztpraxen sind in Kücknitz (Mautpflicht im Herrentunnel) nach rund 5 Minuten Fahrzeit und in Schlutup nach 10 Minuten mit dem PKW erreichbar. In Israelsdorf sind die nächsten liegenden Zahnarztpraxen vorhanden. Die nächstgelegene Apotheke kann in der Lübecker Altstadt medizinische Versorgung bieten (16 Minuten Autofahrt, 16 Minuten Busfahrt).

4.2.5 Feuerwehr

Probleme mit der Erreichbarkeit von Notfalldiensten, z.B. aufgrund der Mautstation, sind nicht bekannt. Die nächste Hauptfeuerwache, die Feuerwache 4 Lübeck, befindet sich an der Kaispitze von Schlutup (10 Minuten Fahrtweg), die nächste Freiwillige Feuerwehr ist in Israelsdorf vorhanden (4 Minuten Fahrtweg).

4.2.6 Freizeit, Kultur, Naherholung und Gastronomie

Auf der Herreninsel sind maritime Freizeitnutzungen möglich. Außerdem gibt es angrenzend eine Gaststätte sowie einen Standort der DLRG, wo die Siedlergemeinschaft Räumlichkeiten mitnutzen kann.



Nördlich der B75 sind ein Waldhotel, Sportvereine und eine evangelisch-lutherische Kirche vorhanden. Weitere kulturelle und Freizeit-Angebote im Umfeld sind eine Grenzdokumentationsstationsstätte (Schlutup), ein Industriemuseum und ein Schwimmbad (Kücknitz).

Südwestlich des Untersuchungsraums befindet sich das Waldgebiet Lauerholz. Dieses Naherholungsziel ist fußläufig innerhalb von 13 Minuten erreichbar.

4.3 Zwischenfazit: Erreichbarkeit und Infrastruktur

Bereits der Name „Herreninsel“ beschreibt die stadträumliche Lage des Untersuchungsraumes und seine fehlende Einbindung und Vernetzung mit dem übrigen Siedlungskörper der Stadt Lübeck sowie die eingeschränkte Zugänglichkeit.

Zwar gibt es über die Bundesstraße eine schnelle MIV-Anbindung in die benachbarten Quartiere und die Lübecker Innenstadt, jedoch handelt es sich grundsätzlich um einen abgeschiedenen Standort. Insbesondere Nahversorgungsangebote sowie Kinderbetreuungsmöglichkeiten, welche einen attraktiven Wohnstandort ausmachen, sind fußläufig nicht erreichbar.

Grundsätzlich fördert die stadträumliche Insellage daher die MIV-Nutzung. Es gibt auf der Herreninsel wenig Angebote, sodass für Erledigungen weite Wege zurückgelegt werden müssen. Daher ist aufgrund der eingeschränkten Attraktivität der Busverbindung und den abgelegenen Fuß- und Radwegen, bei gleichzeitig schneller MIV-Anbindung an das überörtliche Straßennetz, grundsätzlich ein hoher MIV-Anteil zu erwarten.

Aktuelle Planungsparadigmen streben eine kompakte und durchmischte Stadt an. Hinsichtlich einer nachhaltigen Wohnraumentwicklung sind Stadtentwicklungsansätze wie die „Stadt der kurzen Wege“ oder auch die „15-Minuten-Stadt“ zu beachten. Diese zielen darauf ab, vorrangig integrierte und gut angebundene (Wohn-)Standorte zu entwickeln und so Verkehr zu vermeiden. Eine möglichst kompakte Stadtentwicklung soll den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) stärken. Auch vor dem Hintergrund des von der Bürgerschaft 2019 ausgerufenen Klimanotstandes sind diese Ansätze einer klimafreundlichen Stadt- und Verkehrsentwicklung zu bevorzugen.

Dem planerischen Ziel der „Stadt der kurzen Wege“ sowie den Vorgaben des ISEK 2010 der Hansestadt Lübecks (siehe Kapitel 2.3) stehen die eingeschränkte Erreichbarkeit und geringe Vernetzung mit benachbarten Quartieren, v.a. aber das mangelhafte Angebot an wohnortnahen Infrastruktur- und Versorgungsangeboten entgegen. Auch mit einer Stärkung der Wohnfunktion auf der Herreninsel werden sich diese Defizite der Erreichbarkeit nicht beseitigen lassen. Es ist kaum zu erwarten, dass sich mit dem vergleichsweise geringen Flächenpotenzial das Versorgungsangebot auf der Herreninsel und in unmittelbarer Umgebung spürbar verbessern lässt.

Somit sprechen insbesondere die Lage- und Versorgungsdefizite gegen eine Weiterentwicklung oder Verdichtung der Wohnfunktion auf der Herreninsel.



5. Weitere umweltrelevante Rahmenbedingungen

5.1 Störfallbetriebe

Im Untersuchungsraum sowie im Umkreis von einem Kilometer befinden sich weder genehmigungsbedürftige Anlagen nach BImSchG noch sind Achtungsabstände von Störfallbetrieben zu beachten.

5.2 Gerüche

Im Norden der Herreninsel befindet sich das Abwasserpumpwerk Ochsenkopf. Auf dem Gelände werden zum Teil offene Abwasserspeicherbecken betrieben. Zur Kanalnetzbewirtschaftung wird bei intensiven Niederschlägen Abwasser zwischengespeichert. Nach Aussagen der Entsorgungsbetriebe ist eine potenzielle Geruchsbildung stark witterungsabhängig (Niederschlagsintensität, Temperatur, Windrichtung). Der Betrieb dieser Speicher wird langfristig erforderlich bleiben. Den Entsorgungsbetrieben Lübeck liegen bisher keine Geruchsbeschwerden für den Standort vor. Bei zukünftigen Umbau- und Sanierungsmaßnahmen am Abwasserpumpwerk wird darauf geachtet, dass eine Verbesserung hinsichtlich der Eindämmung von Gerüchen erreicht wird. Eine vollständige Vermeidung von Geruchsbeeinträchtigungen ist allerdings nicht zu erwarten.

Ein Fischverarbeitungsbetrieb hat im April 2023 die Tätigkeit am Standort Schlutup eingestellt, sodass hier zukünftig keine Geruchsimmissionen entstehen.

Bezüglich der Geruchsimmissionen kann hier keine abschließende Einschätzung vorgenommen werden, da Gutachten und Messungen für den Untersuchungsraum nicht vorliegen. Vor einer möglichen baulichen Entwicklung wären diese Untersuchungen im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens anzustellen.

5.3 Altlasten und Kampfmittel

Laut der unteren Bodenschutzbehörde (Stand: Juni 2023) gibt es auf der südlichen Herreninsel mehrere Altlastenverdachtsfälle. Im Hauptweg 29 (ehemaliges Bootsreparaturgeschäft) und Am Seglerheim 6 (KFZ-Verwertung) können Verunreinigungen des Untergrunds mit jeweils branchenüblichen Schadstoffen nicht ausgeschlossen werden. Für die gesamte Fläche südlich des Herrentunnels wurden in einer studentischen Arbeit⁸ Hinweise auf Altablagerungen genannt, diese konnte die untere Bodenschutzbehörde bei Recherchen jedoch bislang nicht bestätigen. Diese Recherche bezog sich allerdings nur auf die Nutzung „Gewerbe“ und nicht „Wohnen“ (bei Letzterer werden höhere Maßstäbe bzgl. des Schutzgutes Mensch angesetzt). Bei einer möglichen baulichen Entwicklung wären im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens für die drei Verdachtsflächen weiterführende, orientierende Untersuchungen erforderlich, die ggf. Sanierungsmaßnahmen nach sich ziehen könnten.

Die Hansestadt Lübeck ist ein bekanntes Bombenabwurfgebiet gemäß der Kampfmittelverordnung Schleswig-Holstein vom 07.05.2012. Vor der Durchführung von Baumaßnahmen sind in

⁸ Kühn 2016: Wohnen am Seehafen? Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck. Bachelorarbeit zur Erlangung des Grades Bachelor of Science an der HafenCity Universität Hamburg, Hamburg



Abstimmung mit dem Kampfmittelräumdienst ggf. Erkundungs- und Räumungsmaßnahmen durchzuführen.

5.4 Hochwasserschutz

Bei Regenereignissen fließt das Niederschlagswasser oberflächlich in Richtung Trave ab. Es gibt keine wasserstauenden Senken im Untersuchungsraum. (Quelle: Digitaler Atlas Nord- Starkregen in Lübeck)

Der östliche Teil des Untersuchungsraums liegt in dem potenziell signifikanten Hochwasserrisikogebiet an der Küste (siehe Abb. 8). Südlich des Hauptweges befinden sich Flächen, welche häufig überschwemmt werden. Aufgrund der topografischen Lage der Herreninsel und fehlenden technischen Hochwasserschutzanlagen, kann es regelhaft alle 20 Jahre zu Überschwemmungen im bestehenden Siedlungsbereich von bis zu 1 m Höhe kommen (HW 20). Alle 200 Jahre können südlich des Hauptweges Hochwasser bis zu 2 m Höhe auftreten. Im HW 200-Fall würden die Hochwasser bis nördlich des Hauptweges reichen und somit ca. 1/3 des Untersuchungsraums betreffen.

Bei einer möglichen städtebaulichen Entwicklung des Untersuchungsraums sind diese Überschwemmungsbereiche im Planungsprozess zu berücksichtigen.

Die Hochwasserlinie ist ein statistisch geglätteter Mittelwert vergangener Hochwasserereignisse. Daher ist der Meeresspiegelanstieg, der bis zum Jahr 2100 durch das Abschmelzen der Pole zwischen 25 und 100 cm nach fachplanerischem Konsens zu erwarten ist, nicht berücksichtigt. Auch über den Prognosezeitraum hinaus wird sich der Meeresspiegelanstieg fortsetzen. Aufgrund des erwarteten Meeresspiegelanstiegs werden die bereits heute gefährdeten Bereiche häufiger und weitere Bereiche zusätzlich als gefährdet einzustufen sein. Inwieweit dieser Anstieg der Hochwasserlinie, der mit erheblichen Vorhersageungenauigkeiten behaftet ist, in städtebaulichen Zielvorstellungen der Gemeinde Eingang finden kann, unterliegt zum jetzigen Zeitpunkt damit der kommunalen Planungshoheit.

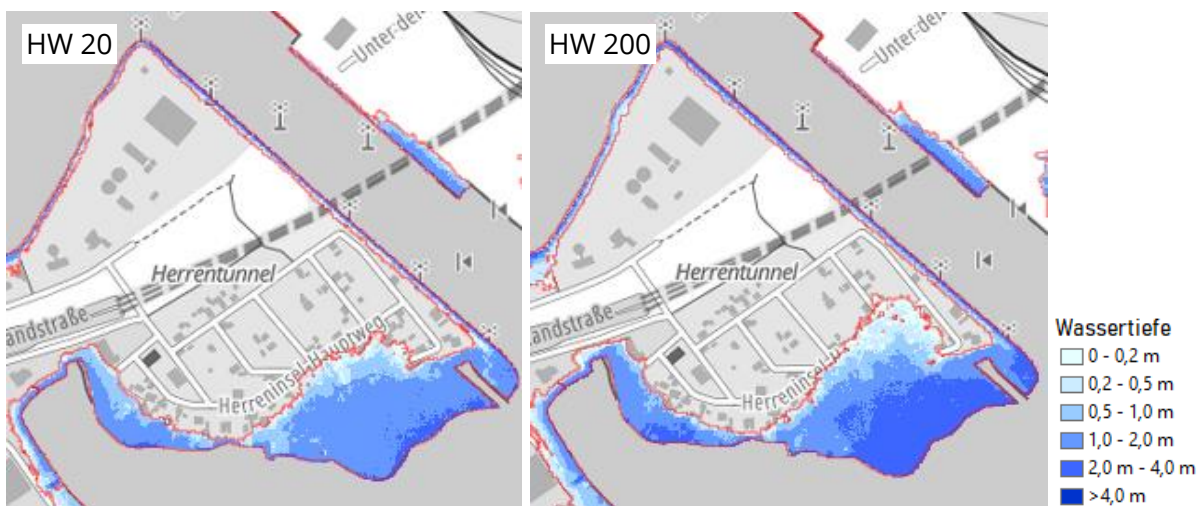


Abbildung 8 Ausschnitt Hochwassergefahrenkarte HW 20 und HW 200, Stand 2019 (Quelle: <https://umweltschwermetalle.schleswig-holstein.de/webauswertung/q/5HPGowaWSmg18Od85JDRf7>, bereitgestellt durch das Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur)

5.5 Zwischenfazit: Umweltrelevante Aspekte zum Wohnen auf der Herreninsel

Die genannten umweltrelevanten Aspekte stehen einer Wohnentwicklung und den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie der Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung nicht entgegen.

In den betroffenen Bereichen schränken die Belange des Hochwasserschutzes eine städtebauliche Entwicklung ein. Generell sind Siedlungserweiterungen in hochwassergefährdeten Gebieten vor dem Hintergrund des Klimawandels kritisch zu sehen. Mögliche Altlasten oder Bodenbelastungen sind im Rahmen von weiteren Planungsprozessen zu prüfen.



6. Gesamtbewertung

Bei der Fragestellung nach der Eignung der Herreninsel als Wohnstandort stehen sich die Belange der Siedlergemeinschaft und der Hafenwirtschaft gegenüber. Die Siedlergemeinschaft setzt sich aktiv für den Erhalt der Wohnsiedlung ein. In erster Linie handelt es sich jedoch um eine stadtplanerische Fragestellung.

Die Wohnnutzung auf der Herreninsel ist mit den geltenden Rahmenbedingungen der Hafententwicklung gemäß Hafententwicklungsplan 2030 vereinbar und langfristig möglich. Nutzungskonflikte zwischen Siedlungs- und Hafengebiet werden sich aber durch eine Ausweisung als Wohngebiet ergeben, wenn die Hafententwicklung in Richtung einer Nachnutzung im Bereich Dänischburg / Siems fortschreiten sollte.

6.1 Überblick Kriterien

Die vorangegangene Untersuchung zeigt Kriterien auf, anhand derer eine Wohnnutzung auf der Herreninsel bewertet werden kann. Die Gemengelage mit dem durch die Hafenbetriebe geprägten Umfeld ist nicht als gesundheitsschädigend zu bewerten und eine Wohnnutzung daher rechtlich nicht grundsätzlich auszuschließen (vgl. Kapitel 3.6 und 5.5). Ein hartes Ausschlusskriterium, welches das Wohnen auf der Herreninsel verhindert, besteht somit nicht.

Eine Wohnnutzung auf der Herreninsel ist somit planungsrechtlich zulässig, aber nicht mit heutigen nachhaltigen Planungsparadigmen und übergeordneten Planungszielen der aktuellen Stadt- und Siedlungsentwicklung sowie den planerischen Zielsetzungen der Hansestadt Lübeck vereinbar (vgl. Kapitel 2.3 und 2.4)

Ob die in den vorhergehenden Kapiteln diskutierten Kriterien eher für eine Wohnnutzung oder für eine alternative Nutzung auf der Herreninsel sprechen bzw. sich dazu neutral verhalten, soll die folgende Übersicht aufzeigen. Je Kapitelabschnitt wurde eine Einordnung von zwei Aussageschwerpunkte (xx) innerhalb der drei Spalten vorgenommen.

Tabelle 2: Eignungstendenz bezüglich der Wohnnutzung oder Nicht-Wohnnutzung nach Kapitelabschnitten. (Quelle: eigene Darstellung)

Kriterien nach Kapitelabschnitten	Wohnen	neutral	Nicht-Wohnen
Ausgangslage	x	x	
Planungsrechtliche Vorgaben		x	x
Konfliktanalyse Hafennähe		x	x
Anbindung und Erreichbarkeit		x	x
Umweltrelevante Rahmenbedingungen		xx	

Diese Übersicht zeigt, dass sich ein Großteil der untersuchten Rahmenbedingungen neutral oder negativ zu einer Wohnnutzung verhält. Damit verdichten sich die oben erläuterten Aussagen.

Welche konkreten Kriterien eine Wohnnutzung begünstigen oder dieser entgegenstehen, welche Konsequenzen eine Verfestigung der Wohnnutzung auf der Herreninsel für die Hansestadt Lübeck



haben kann und welche Maßnahmen ggf. für die planungsrechtliche Umsetzung der Wohnnutzung erforderlich sein können, soll die nachfolgende Übersicht zeigen:

Tabelle 3: Gründe für und gegen eine Verfestigung der Wohnnutzung auf der Herreninsel sowie dafür erforderliche Maßnahmen (Quelle: eigene Darstellung)

Folgende Kriterien sprechen für eine Entwicklung der Wohnnutzung auf der Herreninsel:

- | | |
|--|---|
| Historische Kontinuität und Identität als Wohnstandort | <ul style="list-style-type: none">• Auf der Herreninsel wird seit rund 75 Jahren gewohnt.• Es handelt sich um eine interessante Wohnlage mit Wasserbezug und dörflichem Charme bei gleichzeitig schneller (MIV-)Anbindung in die Innenstadt. |
| Planungsrechtliche Vorgaben | <ul style="list-style-type: none">• Die Herreninsel befindet sich innerhalb der Siedlungsachse. Eine weitere Qualifizierung als Wohnstandort wäre daher mit den Zielen der Raumordnung vereinbar. |

Folgende Kriterien sprechen gegen eine Verfestigung der Wohnnutzung auf der Herreninsel, wären jedoch mit entsprechenden Maßnahmen zu beheben:

- | | |
|---------------------------------|---|
| Hafenentwicklung und Lärm | <ul style="list-style-type: none">• Die Lärmwerte für Wohngebiete werden im Bestand und in der Planung des HEP 2030 leicht überschritten, befinden sich jedoch unter Berücksichtigung der historischen Gemengelage noch in einem der Abwägung zugänglichen Rahmen.• Sollte eine Entscheidung für die Verfestigung der Wohnnutzung auf der Herreninsel fallen, so wäre diese planungsrechtlich zu sichern (konkrete Bauleitplanung / Bebauungsplan).• Im Rahmen der konkreten Bauleitplanung ist ein Lärmgutachten zu erstellen, welches sämtliche aktuellen Lärmwerte (auch Freizeitlärm) überprüft.• Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung sind dann ggf. Schallschutzmaßnahmen zu bestimmen und festzusetzen. Lärminderungsmaßnahmen im Hafengebiet bzw. der Hafenbetriebe behindern die Hafenvirtschaft. Schallschutzmaßnahmen auf der Herreninsel (z.B. Zonierung, Grundrissgestaltung, Laubengänge etc.) sind daher zu bevorzugen. |
| Einbindung und Erreichbarkeit | <ul style="list-style-type: none">• Die ÖPNV-Anbindung kann durch Erhöhung der Bus-Taktung der städtischen Verkehrsbetriebe verbessert werden. Dadurch entstehen zusätzliche Kosten für die Verkehrsbetriebe. |
| Umwelt und sonstige Immissionen | <ul style="list-style-type: none">• Gemäß den vorliegenden Untersuchungen wird nicht von einer Überschreitung der Geruchs- und Lichtimmissionswerte für eine Wohnnutzung ausgegangen.• Die Einhaltung der Grenzwerte von Geruchs- und Lichtimmissionen wäre – sollte eine Verfestigung der Wohnnutzung beschlossen werden – ebenfalls im Rahmen einer konkreten Bauleitplanung zu überprüfen. |



- Im Bereich der Lichtimmissionen sind ggf. entsprechende Festsetzungen und Maßnahmen (z.B. Gebäudeorientierung) zu bestimmen und zu treffen.
- Bezüglich der Geruchsmissionen sind ggf. Minderungsmaßnahmen bei den emittierenden Betrieben umzusetzen. Dadurch entstehen zusätzliche Kosten für die Entsorgungsbetriebe.
- Mögliche Bodenfunde im Bereich Altlasten und Kampfmittel sind im Rahmen einer konkreten Bauleitplanung zu überprüfen und ggf. vor Baubeginn durch den/die Projektentwickler*in zu bearbeiten.
- Die Belange des Hochwasserschutzes wären im Falle der verbindlichen Bauleitplanung zu überprüfen, ggf. wären in Teilbereichen Festsetzungen zum Ausschluss des Wohnens zu treffen bzw. weitere Maßnahmen für den Hochwasserschutz erforderlich, die wiederum zusätzlichen Flächenbedarf hervorrufen. Der Bau und die Unterhaltung der Schutzmaßnahmen verursachen zusätzliche Kosten. Bei Eignung des Standortes für eine potenzielles Sturmflutwehr zum Schutz der binnenseitigen Siedlungsflächen entstehen zusätzliche Flächenbedarfe.

Folgende Kriterien sprechen gegen eine Verfestigung der Wohnnutzung auf der Herreninsel; Auswirkungen lassen sich nur schwer mindern. Entsprechende Konsequenzen sind nach politischem Beschluss hinzunehmen:

Hafenentwicklung
und Lärm

- Durch eine mögliche Nachnutzung oder Intensivierung der Hafennutzung über die Annahmen des HEP 2030 hinaus, verschärft sich die heutige Gemengelage im Bereich der Mittelhäfen im Falle einer Verfestigung der Wohnnutzung zu einem Nutzungskonflikt, der nur schwer durch Auflagen und Schutzmaßnahmen zu lösen sein wird.

Einbindung und
Erreichbarkeit

- Wohnungsnahe Angebote zur Nahversorgung, Grundschulen und Angebote zur Kinderbetreuung sind nicht vorhanden und könnten aufgrund der isolierten räumlichen Lage und dem begrenzten Einzugsbereich wirtschaftlich kaum tragfähig betrieben werden.
- Eine Verbesserung des heute mangelhaften Angebotes an sonstigen Infrastruktur- und Versorgungsangeboten wie z.B. der medizinischen Versorgung, Freizeit- und Kulturangeboten, welche einen guten Wohnstandort ausmachen, ist aufgrund der Insellage ebenfalls nicht zu erwarten.
- Eine Verbesserung der Anbindung für den nichtmotorisierten Verkehr ist aufgrund stadträumlicher Hürden wie der Trave und der Bundesstraße nicht möglich.
- Dem planerischen Ziel der „Stadt der kurzen Wege“ und der Vermeidung von Verkehren (insbesondere MIV) stehen die eingeschränkte Erreichbarkeit und fehlende Vernetzung mit benachbarten Quartieren entgegen. Es ist zu befürchten, dass der



Pkw das dominante Verkehrsmittel wird, und damit eine eigenständige Mobilität für alle Altersschichten unmöglich wird („Elterntaxi“).

6.2 Planerische Empfehlung

Für die planerische Bewertung der Eignung der Herreninsel als Wohnstandort sind aus Sicht des Gutachters die Kriterien „Konfliktanalyse Hafennähe“ sowie „Anbindung und Erreichbarkeit“ (siehe Abbildung 9) in Anlehnung an die Rahmenbedingungen für eine Siedlungsentwicklung (siehe Kapitel 2) ausschlaggebend.

Die schädlichen Umwelteinwirkungen (hier insb. Lärmimmissionen) können anhand von gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerten bewertet werden (siehe insb. Kapitel 3.3 - 3.5). Kriterien wie die stadträumliche Anbindung eines Wohnstandortes lassen sich nicht nach Grenzwerten bemessen, sondern sind unter stadtplanerischen Aspekten abzuwägen.

Der Wohnstandort Herreninsel ist aktuell mit den Anforderungen einer nachhaltigen Stadt- und Wohnraumentwicklung nur bedingt bis nicht vereinbar. Insbesondere die fehlende Infrastruktur wie Kinderbetreuungs- und Schulangebote, als auch die fehlende Nahversorgung sind schwerwiegende Defizite, die kaum mit vertretbarem Aufwand behoben werden können (siehe Tabelle in Kapitel 6.1). Wäre nicht bereits eine begrenzte Wohnnutzung am Standort vorhanden, würde man diesen als zukünftiges Wohngebiet nicht in Erwägung ziehen.

Aus planerischer Sicht wird daher eine Entwicklung der Herreninsel als Wohnstandort nicht empfohlen.

Erst nachrangig kann damit auch ein möglicher Nutzungskonflikt zwischen Herreninsel und der Hafenentwicklung gelöst werden. Im Falle eines nächtlichen Hafenbetriebs im Bereich Dänischburg / Siems wären erforderliche Schallschutzmaßnahmen dann im Wesentlichen nur auf das benachbarte Wohn- und Mischgebietsquartier an der Siemser Landstraße abzustellen.

6.3 Alternative Nutzungsmöglichkeiten auf der Herreninsel

Da die Hansestadt größtenteils Flächeneigentümerin ist, besteht direkter Zugriff auf die Flächen. Die Umsetzbarkeit von alternativen Nutzungen wird damit – anders als in vielen anderen Bereichen – nicht durch eine heterogene Eigentümerstruktur erschwert.

Eine Nachnutzung der Herreninsel sollte geringere Schutzanforderungen hinsichtlich des Hafentürms aufweisen und kein dauerhaftes Wohnen umfassen. So würde der nahe Hafenbereich weniger in seiner zukünftigen Entwicklung eingeschränkt und damit die Umsetzungschancen für eine perspektivische Nachnutzung im Hafen steigen.

Für alternative Nutzungskonzepte liegt ein Wasserbezug auf der Hand und kann bestehende Einrichtungen wie den Sportboothafen und die Marina am Stau einbinden und damit ggf. stärken.

Auch Hotelnutzungen oder ein maritimes Feriendorf mit Bootslichegeplätzen sind denkbare touristische Bausteine eines zukünftigen Nutzungskonzeptes für die Herreninsel. Eine Fokussierung auf Naherholung erscheint sinnvoll, wird jedoch durch die abgeschiedene Lage eingeschränkt.



Zudem ist die Herreninsel aufgrund ihrer Lage und ihrer natürlichen Ausstattung auch optimal geeignet als Fläche für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen. Eine solche Nutzung würde zudem die Eignung der Flächen für die naturnahe Erholung stark verbessern.

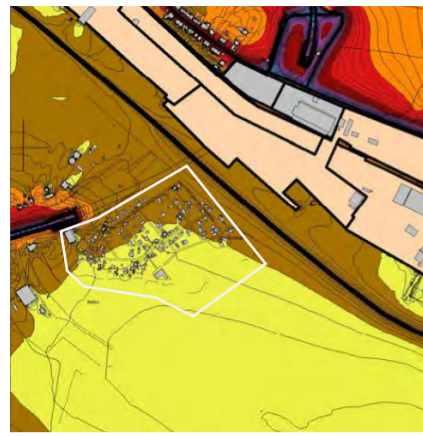
Im besten Fall sollte eine Nachnutzung gewählt werden, die für die verbliebenen Bewohner*innen der Herreninsel gute Wohnbedingungen beibehält.



Anlage 1: Rasterlärmkarten Ausschnitt Herreninsel



Gesamtverkehrslärm tags, Analysezustand 2015 *



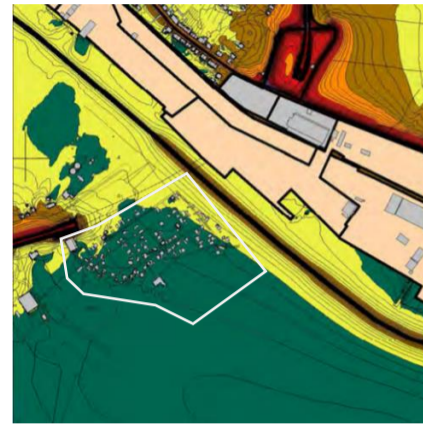
Gesamtverkehrslärm tags, Prognose HEP 2030 *



Gesamtverkehrslärm tags, Veränderungen



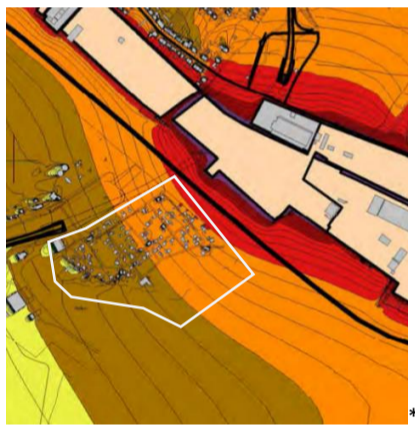
Gesamtverkehrslärm nachts, Analysezustand 2015 *



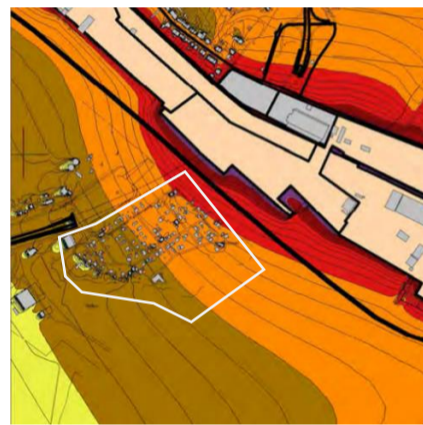
Gesamtverkehrslärm nachts, Prognose HEP 2030 *



Gesamtverkehrslärm nachts, Prognose HEP 2030



Anlagenlärm tags, Analysezustand 2015 *



Anlagenlärm tags, Prognose HEP 2030 *



Anlagenlärm tags, Veränderungen



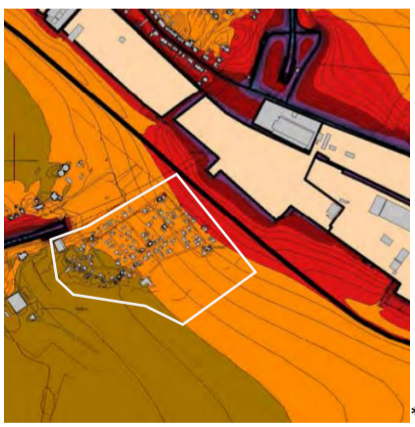
Anlagenlärm nachts, Analysezustand 2015 *



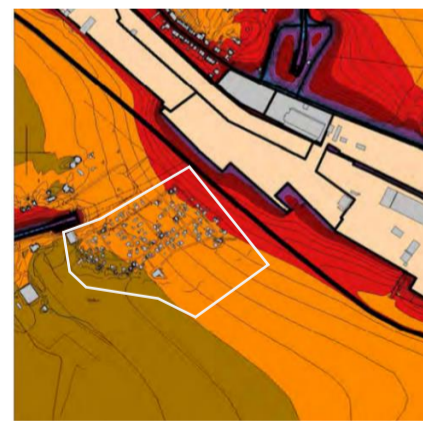
Anlagenlärm nachts, Prognose HEP 2030 *



Gesamtanlagenlärm nachts, Veränderungen



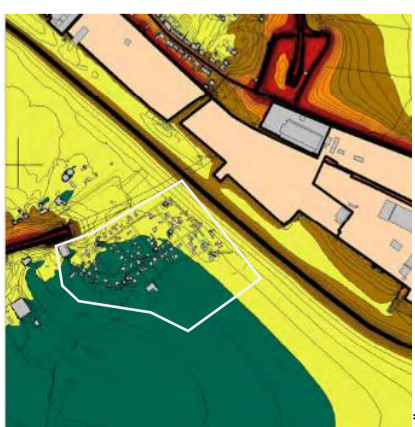
Gesamtlärm tags, Analysezustand 2015 *



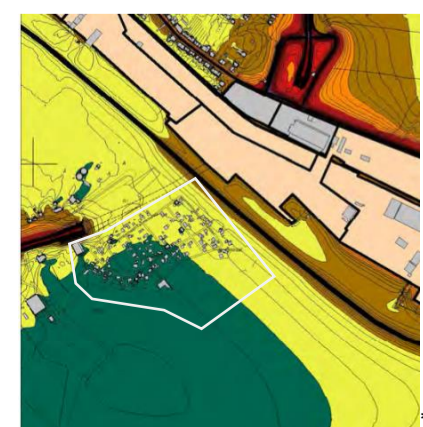
Gesamtlärm tags, Prognose 2030 *



Gesamtlärm tags, Veränderungen



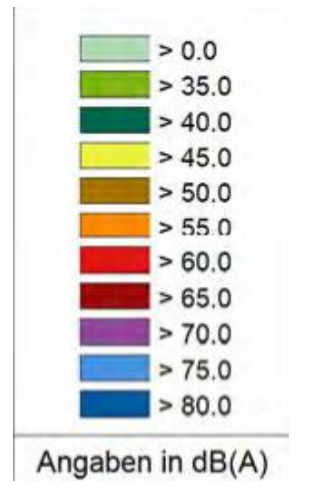
Gesamtlärm nachts, Analysezustand 2015 *



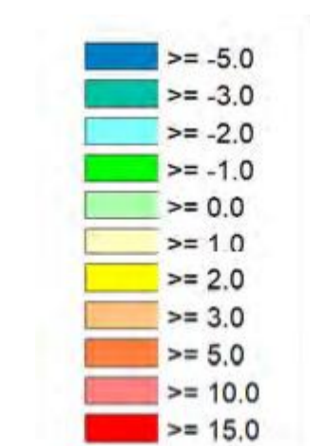
Gesamtlärm nachts, Analysezustand 2015 *



Gesamtlärm nachts, Veränderungen



* Legende
Analysezustand +
Prognose



Legende
Veränderungen

(Quelle: Schalltechnische Untersuchung zum Hafenentwicklungsplan 2030 der Hansestadt Lübeck, Stand: 07.01.2020, Bearbeitung: LAIRM CONSULT GmbH aus Bargtheide)