



Vorlagennummer: 20/0276
Vorlagenart: Bericht öffentlich
Datum: 01.06.2026

Federführend: 5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Rasmus von Zamory

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

Beratungsfolge:		
08.06.2026	Senat	zur Senatsberatung
15.06.2026	Bauausschuss	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 der Metropolregion Hamburg 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 dritten Entwürfe für die Regionalpläne veröffentlicht. Die Unterlagen des dritten Entwurfs für den Planungsraum III können auf der Webseite <https://bolapla-sh.de/> eingesehen werden. Zur Erstellung der städtischen Stellungnahme wurden alle betroffenen Bereich der Hansestadt Lübeck beteiligt.

Da es sich bereits um den dritten Entwurf des Regionalplans handelt, beschränkt sich die Stellungnahme weitgehend auf grundsätzliche Anmerkungen. Wesentliche inhaltliche Unterschiede zu den vorangegangenen Stellungnahmen bestehen nicht.

Die Stellungnahme zum ersten Entwurf wurde am 20.11.2023 (VO/2023/12654) und die Stellungnahme zum zweiten Entwurf wurde am 21.07.2025 (VO/2025/14372) vom Bauausschuss zur Kenntnis genommen.

Bericht:

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

Anlage(n):

1 - Anlage 1 STN HL_3. Entwurf Regionalplan PRIII (öffentlich)

Senatorin Joanna Hagen



Hansestadt Lübeck · 5.610 · 23539 Lübeck

Der Bürgermeister

Per Mail an:
regionalplanung@im.landsh.de

Bereich: Stadtplanung und Bauordnung
Stadtentwicklung
Gebäude: Mühlendamm 12
Auskunft: Herr Rasmus von Zamory
Zimmer: 1.2.05
Tel. (0451) 122-6125
E-Mail: rasmus.vonzamory@luebeck.de
Ihr Zeichen: -
Ihre Nachricht vom: -
Mein Zeichen: RvZ
Datum: 29.05.2026

Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum III

hier: Stellungnahme der Hansestadt Lübeck zum 3. Entwurf

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:

Die Hansestadt Lübeck nimmt mit Bedauern zur Kenntnis, dass seitens der Landesplanung nur Teile der vorherigen Stellungnahmen positiv aufgenommen wurden und Eingang in den dritten Entwurf des Regionalplans gefunden haben.

Teil A - Ausgangslage und Entwicklungstendenzen:

Bevölkerungsentwicklung

In dem Unterkapitel Bevölkerungsentwicklung wird die Bevölkerungsentwicklung in der Hansestadt Lübeck weiterhin als stagnierend bzw. rückläufig beschrieben. Zudem wird in dem Kapitel auf die Bevölkerungsvorausberechnung des Statistikamtes Nord verwiesen, welche für die Hansestadt einen Bevölkerungsrückgang von rd. 1,2 % bis 2040 berechnet. Dies widerspricht der tatsächlichen Bevölkerungsentwicklung und den aktuellen Prognosen. Am 31.12.2024 hatte

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
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

Lübeck laut Melderegister 223.261 Einwohner:innen – und damit 11.146 mehr als noch 15 Jahre zuvor. Nach der Bevölkerungsprognose der Statistikstelle der Hansestadt Lübeck aus März 2025 wird die Hansestadt Lübeck auch in der Zukunft weiterwachsen. In dem Wohnungsmarktbericht 2024, der auf die aktuelle Prognose zurückgreift, wurde ein Zusatzbedarf von rd. 5.000 Wohneinheiten bis in das Jahr 2040 (ohne Ersatzbedarf und Mobilitätsreserve) ermittelt.

Teil B – Ziele Grundsätze:

Zu Kapitel 2.1 – Natur und Landschaft

Die Abt.2 des Bereiches UNV (UNB und kommunale Landschaftsplanung) der Hansestadt Lübeck stellt fest, dass die Landesplanung in der vorgelegten Synopse die Einwände und Anregungen der Hansestadt Lübeck zum Kapitel 2.1 Natur und Landschaft erneut zurückgewiesen hat. Die Abt. 2 Bereiches UNV hält an der Aussage fest, dass eine Anpassung von Daten und Inhalten an die neuere Gesetzgebung, Verordnungen und strategische Umweltplanung erforderlich ist, insbesondere an:

- das Klimaanpassungsgesetz des Bundes, in Kraft getreten am 01.07.2024;
- die Biodiversitätsstrategie Schleswig-Holstein von 12/2021, zuletzt aktualisiert am 13.02.2024;
- die EU-Wiederherstellungsverordnung vom 24.06.2024.

Diese Gesetze, Verordnungen und Strategien verlangen umfangreiche Anstrengungen zum Schutz und zur Entwicklung von Natur und Landschaft, zum Erhalt von wertgebenden Tier- und Pflanzenarten sowie zum natürlichen Klimaschutz bereits auf der Ebene der Regionalplanung, um spätere EU-Strafzahlungen zu vermeiden. Die Hansestadt Lübeck hält daher an den in den vorangegangenen Stellungnahmen gemachten Forderungen zur Erweiterung der Gebietskulissen von Vorranggebieten und Vorbehaltsgebieten für den Naturschutz weiterhin fest.

Vorranggebiete für den Naturschutz / Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft

Es wird weiterhin Erweiterungsbedarf bezüglich der nachfolgend genannten Natura 2000 – Gebiete und weiterer naturschutzfachlich wertvoller Flächenkomplexe als Vorranggebiete für den Naturschutz gesehen:

- Natura 2000 Gebiet „Wesloer Moor“;
- Natura 2000 Gebiet „Wüstenei“;
- Natura 2000 Gebiet „Ostseeküste am Brodtener Ufer“;
- EU-Vogelschutzgebiete;
- Gewässerentwicklungskorridore für frei fließende Flüsse mit ihren Talräumen (Flächen der blau-grünen Infrastruktur);
- Komplexe mit gesetzlich geschützten Biotopen > 20 ha, z.B. „Teerhofinsel“, Schwartauwiesen;
- Kompensationsflächenkomplexe > 20 ha, z.B. im Dummerdorfer Feld, am Owendorfer Hof, in den Schwartauwiesen, in der Wüstenei, am Roggenhorster Landgraben, an der Grinau und dem Niemarkter Landgraben sowie im Krummesser Moor

Die Ausweisung aller Natura-2000-Gebiete als Vorranggebiete ist erforderlich, um die qualitativen, quantitativen, zeitlichen und inhaltlichen Ziele der Wiederherstellungsverordnung (WVO) 2024 / 1991 und der Biodiversitätsstrategie des Landes Schleswig-Holstein „Kurs Natur“,

zuletzt aktualisiert im Februar 2024, zu erreichen. Ergänzend wird auf die Begründung in der vorangegangenen Stellungnahme verwiesen.

Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft:

Die Hansestadt Lübeck hält darüber hinaus am in vorangegangenen Stellungnahmen formulierten Erweiterungsbedarf für die folgenden Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft fest:

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

Begründung:

Der Schutz der beiden Niederungsflächen dient der Stabilisierung des Landschaftswasserhaushalts und ist ein wichtiger Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel. Der Schutz der oben benannten Wald- und Offenlandbereiche sichert klimatische Entlastungsräume (Hitzevorsorge bei Tag).

Zu Kapitel 2.2 - Regionale Grünzüge und Grünzäsuren

Bereits in den vorherigen Entwürfen des Regionalplans wurden im Süden und Westen der Hansestadt Lübeck zusätzliche Flächen als regionale Grünzüge ausgewiesen, die im derzeit wirksamen Regionalplan für den Planungsraum II aus dem Jahr 2004 noch nicht enthalten sind. Grundsätzlich darf in diesen Bereichen nicht planmäßig gesiedelt werden.

Abgrenzung zu bestehenden Ortschaften und Schutzgebieten

Die Hansestadt Lübeck hält an ihrer grundsätzlichen Kritik an der zeichnerischen Darstellung der regionalen Grünzüge fest. Die vielfach parzellenscharfe Abgrenzung entlang bestehender Ortslagen schränkt bauliche Entwicklungsmöglichkeiten unverhältnismäßig ein und greift den nachgeordneten Planungsebenen vor.

Aus Sicht der Hansestadt sollte insbesondere in Bereichen ohne Schutzgebietsverordnung eine größere planerische Flexibilität gewahrt bleiben. Dies könnte durch eine stärker generalisierte Darstellung oder einen sichtbaren Puffer zwischen Siedlungsgebieten und regionalen Grünzügen erreicht werden, ohne die grundlegende Funktion der Regionalen Grünzüge zu beeinträchtigen.

PV-Freiflächen-Konzept der HL

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat im Mai 2025 ein städtebauliches Konzept für die Ansiedlung raumbedeutsamer Solar-Freiflächenanlagen beschlossen (VO/2025/14134). Das PV-Freiflächen-Konzept ist, wie in der vorherigen Stellungnahme, als Anlage beigefügt und ist Bestandteil dieser Stellungnahme (siehe Anlage 1).

Der Flächenbedarf für die Nutzung von Solarenergie in der Hansestadt Lübeck basiert auf den Treibhausgas-Absenkpfeilen des Masterplans Klimaschutz. Danach werden bis 2030 rund 200 Hektar und bis 2040 rund 400 Hektar für Freiflächen-Photovoltaikanlagen benötigt. Dabei strebt

das Konzept ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Freiflächen-, Dach- und Parkplatz-PV sowie Stromerzeugung außerhalb des Stadtgebietes an.

Ziel des Konzeptes ist es, die klimapolitischen Ziele mit dem Schutz stadtnaher Freiräume zu verbinden. Daher sollen vorrangig vorbelastete Flächen entlang von Bundesstraßen und Eisenbahnstrecken für Freiflächen-PV genutzt werden. Bereits privilegierte oder in Bauleitplanung befindliche Flächen wurden im Konzept der Kategorie 1 zugeordnet, vergleichbare vorbelastete Flächen entlang von Autobahnen oder Eisenbahnstrecken ohne Privilegierungsmöglichkeit der Kategorie 2.

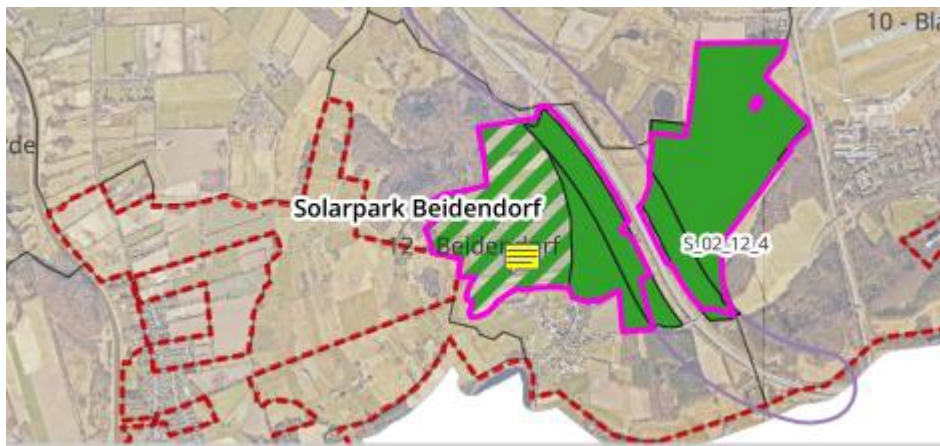
Die vorliegende Eignungskulisse wurde in Abstimmung mit dem Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (UNV), Abt. 2, Naturschutz und Landschaftsplanung sowie der Klimaleistelle entwickelt. Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz hat für die an der B 75 im Norden von Lübeck gelegenen Potenzialflächen und weitere, teilweise im Landschaftsschutzgebiet liegende Flächen der Kategorie 2, die in vorbelasteten Bereichen liegen, die Bereitschaft signalisiert, diese aus dem Landschaftsschutzgebiet zu entlassen.

In der vorherigen Stellungnahme zum zweiten Entwurf wurde angeregt, die in der Kartendarstellung des PV-Freiflächen-Konzepts enthaltenen Flächen der Kategorien 1 und 2 aus dem Zuschnitt der regionalen Grünzüge herauszunehmen.

Die Hansestadt begrüßt daher ausdrücklich, dass die Landesplanung dieser Anregung zumindest teilweise gefolgt ist und die regionalen Grünzüge aller Flächen im Bereich der laufenden Bauleitplanungen (Kategorie 1) zurückgenommen hat.

Damit die Hansestadt Lübeck die an sie gestellten Flächenanforderungen für Freiflächen-PV erfüllen und umsetzen kann, ist eine Herausnahme der Flächen der Kategorie 2 entlang der B75 in Richtung Travemünde, aus der Kulisse der Regionalen Grünzüge weiterhin erforderlich. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck ist die Entscheidung der Landesplanung nicht nachvollziehbar, die Flächen der Kategorie 2 unter Verweis auf die Unvereinbarkeit mit dem Landschaftsschutzgebiet in den Regionalen Grünzügen zu belassen. Insbesondere, da die untere Naturschutzbehörde der Hansestadt Lübeck für die vorbelasteten Flächen der Kategorie 2 entlang der B75 in Richtung Travemünde eine Entlassung der Fläche aus dem LSG in Aussicht gestellt hat.

Aus Sicht des Bereiches UNV berücksichtigen die im PV-Freiflächen-Konzept entwickelten Eignungsgebiete überwiegend die Belange des Naturschutzes sowie der Landschaftsplanung und -entwicklung, mit Ausnahme der nachfolgend beschriebenen Fläche in Beidendorf westlich der Straße Stegenort (grün schraffierter Bereich in der Planzeichnung).



Der Bereich UNV inkl. der untere Naturschutzbehörde trägt eine Entwicklung von Freiflächen-PV auf dieser Fläche aus den folgenden naturschutzfachlichen Gründen nicht mit:

- Der grün schraffierte Bereich westlich von Stegenort ist ein unbelasteter Landschaftsteil und ein wichtiger Ergänzungsraum zum westlich angrenzenden Krummesser Moor. Die hier vorhandenen landwirtschaftlichen Flächen mit einem eng gekammerten Knicknetz stellen eine historisch gewachsene Kulturlandschaft dar, die erhalten bzw. weiterentwickelt werden sollte. Insbesondere die im Krummesser Moor und im nördlich gelegenen Wald Scheidebusch brütenden Großvögel nutzen diese Flächen als Nahrungsraum.
- Im grün schraffierten Bereich und darüber hinaus gibt es Feldlerchen-Vorkommen. Das daraus resultierende artenschutzrechtliche Konfliktpotenzial wäre spätestens auf B-Plan-Ebene zu lösen. Dies ist umso schwieriger zu erreichen, je mehr Feldlerchenbiotop durch PV technisch überformt werden. Als Kompensation müssten für Feldlerchen geeignete Flächen in räumlicher Nähe entwickelt und auf Dauer gesichert werden.
- Der Thematische Landschaftsplan Anpassung an den Klimawandel, derzeit in der Aufstellung begriffen, wird den grün schraffierten Bereich westlich von Stegenort als Eignungsgebiet für die Weiterentwicklung des innerstädtischen Biotopverbunds darstellen. Es handelt es sich um sehr magere, trockene Standorte, die direkt an das Feuchtgebiet Krummesser Moor (Kerngebiet des landesweiten Biotopverbunds) angrenzen und die daher eine hohe Standorteignung für die Entwicklung zukünftiger Ausgleichsflächenkomplexe haben.
- Unter Einbeziehung des grün schraffierten Bereichs westlich der Straße Stegenort würde das Potenzialgebiet eine unverhältnismäßig große Flächenausdehnung (ca. 1/3 größer als die Altstadtinsel der Hansestadt Lübeck) umfassen, was nicht mehr landschaftsverträglich ist.

Der Bereich UNV fordert daher, diese Flächen über eine Ausweisung als Regionaler Grünzug bereits auf der Ebene der Regionalplanung für die Biotop- und Landschaftsentwicklung zu sichern. Entsprechend ist die Entwicklung der Solarfreiflächenanlage bei Beidendorf auf den vorbelasteten Bereich zwischen Flughafen/Bahnlinie, Autobahn und den Bereich östlich der Straße Stegenort zu beschränken, der eine Fläche von ca. 125 ha umfasst.

Zu 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 grundsätzliche Kritik aus den vorherigen Stellungnahmen zur bisherigen Abgrenzung der Achsenräume im Bereich Lübeck wird weiterhin aufrecht gehalten. Die Achsenraumabgrenzung auf dem Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck steht 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, muss ein in sich konsistenter Planungsansatz verfolgt werden, da es sich um eine Neuaufstellung und nicht um eine reine Fortschreibung des bestehenden Regionalplanes handelt. Der vorliegende Entwurf lässt leider eine einheitliche Systematik zur Ausweisung von Siedlungsachsen vermissen. Dadurch gibt es in dem vorliegenden Entwurf eine eindeutige Ungleichbehandlung der einzelnen Ordnungsräume innerhalb des Planungsraumes III.

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 plangrafisch 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.

Zu Kapitel 4.2 - Schienenverkehr und Schienenpersonennahverkehr

In dem Kapitel 4.2 sollte auf Seite 98 noch folgende Ausführung ergänzt werden: *„Im Zuge der FFBQ soll ein ganzheitlicher Ausbau des Schienenknotens Lübeck erfolgen. Inklusive einer besseren Entflechtung der Strecken nördlich und südlich des Hbf durch kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelungen, ein 3. und 4. Streckengleis nördlich des Hbf sowie einer Nordkurve zur Anbindung der Häfen.“*

In der Summe reicht der im Zuge der FFBQ-Anbindung bisher durch die DB InfraGO geplante Ausbau bei weitem nicht aus, denn schon in den letzten Jahren ist der Schienenverkehr im Knoten Lübeck deutlich stärker gewachsen, als die Infrastruktur. Heute bestehen z. T. schon Engpässe, auch im Hafengüterverkehr. Mit der Inbetriebnahme der FFBQ steigt die Auslastung

der Infrastruktur auf bis zu 100% an. Auch die EBWU (Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung) der DB InfraGO zur FFBQ-Hinterlandanbindung (PFA Lübeck) zeigt ein strukturelles, bisher ungelöstes, Kapazitätsproblem auf.

Auf Seite 98 sollte die Ausführung: „mittel- bis langfristige Weiterentwicklung der Schienenpersonennahverkehr-Achsen von Lübeck in Richtung Büchen, Travemünde-Strand, Neustadt (Holstein) und Malente zu einem regionalen S-Bahn-System“ ersetzt werden durch: „mittelfristige Weiterentwicklung der Schienenpersonennahverkehr-Achsen von Lübeck in Richtung Büchen, Lübeck-Schlutup, Lübeck-Travemünde Strand, Neustadt (Holstein) und Malente Nord (perspektivisch: Lütjenburg) zu einem regionalen S-Bahn-System.“

Die Regio-S-Bahn ist ein Schlüsselement für die Verkehrswende mit enormem Wirkpotential (je nach Ausbau: +10.000 bis +45.000 zusätzliche ÖV-Wege/Tag in der Region Lübeck) und wird von der Region breit gefordert (siehe Anlage 2).

Auf Seite 103 in dem Absatz „Für die Relationen: [...] Eutin– Neustadt; Lübeck St. Jürgen–Schlutup und Malente–Malente Nord sollen Trassensicherungsverträge geschlossen werden“ sollte „Malente–Malente Nord“ durch „Malente–Lütjenburg“ ersetzt werde.

Es handelt sich um eine gemeinsame Position der Region Lübeck, festgehalten in einem gemeinsamen Appell der Kommunen und weiterer Institutionen (siehe Anlage 3).

Zu Kapitel 4.4 - Radverkehr

In Kapitel 4.4 - Radverkehr müsste auf Seite 118 der letzte Absatz wie folgt angepasst werden:

„Im Ordnungsraum um Lübeck wurde der Korridor Bad-Schwartau–Lübeck–Groß Grönu als Potenzialroute identifiziert. Für alle fünf Verbindungen („Radrouten Plus“) wurden 2021 Machbarkeitsstudien mit konkretisierten Trassen vorgelegt. In der Hansestadt Lübeck wird ein erster Abschnitt (Ratzeburger Allee) gebaut, mit der Fertigstellung ist 2028 zu rechnen.“

Zu Kapitel 5.7 - Nahbereich Lübeck

In Kapitel 5.7 müsste auf Seite 238 der letzte Absatz wie folgt angepasst werden:

„Der Stadtteil Lübeck-Moisling ist ebenfalls Stadtrandkern I. Ordnung und vorwiegend Wohnstandort. Seine Funktion wurde durch die Errichtung eines neuen Bahnhalt punktes an der Trasse Lübeck–Hamburg gestärkt. Die südlich angrenzenden Flächen bieten grundlegendes Potenzial für eine städtebauliche Entwicklung. Voraussetzung hierfür ist eine Stärkung der überörtlichen Anbindung. Im Rahmen der Gesamtmaßnahme Moising im Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ der Städtebauförderung entsteht ein neues Zentrum für den Stadtteil.“

Zu Kapitel 6.1 - Klimaschutz und Klimaanpassung

Es wird für notwendig erachtet, in das o.g. Kapitel auch Vorbehaltsgebiete für den Klimaschutz und Klimaanpassung einzufügen und mit entsprechenden Zielen zu versehen.

Begründung:

In der Wiederherstellungsverordnung der EU (WVO) wird gefordert, dass bis 2030, 30 Prozent der landwirtschaftlich genutzten Moorböden wiederhergestellt werden. Bis 2040 müssen es 40 Prozent und bis 2050 müssen es 50 Prozent sein. Hierbei muss der Anteil von Wiedervernässung bei einem Viertel (2030) beziehungsweise bei einem Drittel (2040 und 2050) liegen. Entsprechend geeignete Flächen sollten bereits auf der Ebene der Regionalplanung für diese Zielsetzung ausgewiesen werden, um der aktuellen Klimagesetzgebung gerecht zu werden.

Es wird zudem darum gebeten, die Zielsetzungen für „Vorbehaltsgebiete“ im Landesentwicklungsplan entsprechend zu ergänzen.

Anlagen:

Anlage 1: PV-Freiflächen-Konzept der HL

Anlage 2: Gemeinsamer Appell zur Stärkung der Regio-SBahn Lübeck - Attraktiver SPNV im Korridor Lübeck – Bad Schwartau – Ratekau (Neubaustrecke) – Timmendorfer Strand – Scharbeutz – Haffkrug (Neubaustrecke) – Sierksdorf – Neustadt

Anlage 3: Gemeinsamer Appell zur Stärkung der Regio-SBahn Lübeck - Attraktiver SPNV im Korridor Lübeck – Eutin – Malente – Lütjenburg/Kiel



Ansiedlungskonzept Solar-Freiflächenanlagen

Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/klimaschutz

Hansestadt Lübeck
Fachbereich 5 Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abt. Stadtentwicklung
Mühlendamm 12 | 23552 Lübeck
(0451) 115
stadtplanung@luebeck.de
www.luebeck.de



Potenzialanalyse für die Ansiedlung raumbedeutsamer Solar-Freiflächenanlagen

1 Einleitung und Aufgabenstellung; Planerfordernis

Die vorliegende Potenzialflächenkartierung soll den 2024 in den politischen Gremien der Hansestadt Lübeck vorgestellten „Orientierungsrahmen zur Ansiedlung großflächiger Solaranlagen“ (VO/2023/12854) konkretisieren. Sie dient als gesamtstädtisches Konzept dazu, die Ansiedlung von großflächigen Solaranlagen im Stadtgebiet zu steuern. Hierzu orientiert sich das Konzept an den Erfordernissen, die sich unter anderem aus den städtischen Zielen zur Klimaneutralität ableiten, sowie an den Rahmenbedingungen übergeordneter Planungen und fachrechtlicher Restriktionen. Das Ziel der Treibhausgasneutralität, das die Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2045 erreichen will, ist ein Staatsziel der Bundesrepublik, das im Artikel 20a GG normiert ist, und das – wie das Bundesverfassungsgericht im „Klimabeschluss“ von 2021 (1 BvR 2656/18) klarstellt – über das Pariser Klimaschutzabkommen unmittelbare Bindungswirkung für das staatliche Handeln entfaltet. Das Land Schleswig-Holstein verfolgt ambitioniertere Klimaziele; es hat sich dazu verpflichtet, bis zum Jahr 2040 das erste treibhausgasneutrale Bundesland zu werden. Der 2019 gefällte Beschluss der Lübecker Bürgerschaft zum „Klimanotstand“ sowie die 2023 beschlossene Annahme des Bürgerbegehrens zur Klimaneutralität 2035 lassen die Schlussfolgerung zu, dass die Bereitstellung von Flächen für regenerative Energien ein zentrales Projekt der Hansestadt Lübeck darstellt. Zugleich handelt es sich bei der Versorgung mit klimafreundlich erzeugter Energie gemäß § 2 EEG um einen Belang von „überragender Bedeutung“ für die Versorgungssicherheit und den Klimaschutz in Deutschland. Die Versorgung mit regenerativer Energie hat damit auch eine sicherheitspolitische Dimension.

Der politische Auftrag, das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen, wurde im Jahr 2024 zusätzlich durch den Masterplan Klimaschutz (MAKS) konkretisiert. Neben den dort verankerten Maßnahmen, die mit einer breiten Beteiligung von Politik und Öffentlichkeit entwickelt wurden, sind dort insbesondere Bilanzen und Absenkpfade für den Lübecker Ausstoß an Treibhausgasen aufgeführt. Die Ausbauerfordernisse für PV-Anlagen, die aus diesen Absenkpfeilen entwickelt wurden und lt. MAKS beschlossen wurden, stellen den quantitativen und damit räumlichen Rahmen für die hier vorliegende Potenzialanalyse dar. Für ihre Herleitung und das Zusammenspiel mit anderen Formen der regenerativen Stromerzeugung wird auf die entsprechende Vorlage des Bereichs UNV / der Klimaleitstelle verwiesen. Diese geht von einem PV-Bedarf von 800 GWh aus, der hälftig aus Dach- und Freiflächen-PV erzeugt werden muss. Zum Erreichen der Klimaziele der Hansestadt Lübeck ist es nach dieser Maßgabe erforderlich, im Stadtgebiet bis zum Jahr 2030 insgesamt 200 Hektar, und zum Jahr 2040 mindestens 400 Hektar für Freiflächen-Photovoltaik zur Verfügung zu stellen.

Zur Hilfestellung bei der Identifikation geeigneter Flächen hat das Land Schleswig-Holstein 2021 einen Beratungserlass zu raumbedeutsamen Solaranlagen erstellt, der im Jahr 2024 in einer aktualisierten Fassung auf den neugefassten § 2 EEG sowie die verschiedenen Privilegierungsmöglichkeiten für PV-Anlagen im baulichen Außenbereich Bezug nimmt. Die Inhalte

dieses Erlasses, sowie die Erfordernisse der Raumordnung bilden den Rahmen der nun vorliegenden Potenzialanalyse.

Die Analyse konkretisiert den bereits im Februar 2024 präsentierten „Orientierungsrahmen zur Ansiedlung raumbedeutsamer Solaranlagen“, der den politischen Gremien der Hansestadt Lübeck in Form eines Berichts vorgestellt wurde (VO/2023/12854). Der damalige Bericht wurde unter den Bedingungen einer erheblichen gesetzgeberischen Dynamik verfasst, in der in kurzen Abständen viele relevante Restriktionen im Planungsrecht des Bundes beseitigt wurden. Anders, als zum damaligen Zeitpunkt zu erwarten war, ist eine weitere Liberalisierung in der Planung und Genehmigung von großen Solar-Freiflächenanlagen seitdem ausgeblieben. Die Spielräume der Hansestadt Lübeck, im Rahmen ihrer Planungshoheit geeignete Flächen bereitstellen zu können, sind damit nun deutlicher umrissen, als es zum Zeitpunkt der damaligen Berichterstattung zu vermuten gewesen war.

Auf dieser Grundlage identifiziert die Potenzialanalyse zur Ansiedlung raumbedeutsamer Solar-Freiflächenanlagen Flächen im Stadtgebiet, in denen aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine besondere Eignung für die Ansiedlung besteht. Die Analyse soll mehrere Zwecke erfüllen: zunächst soll sie potenziellen Flächeneigentümer:innen Möglichkeiten für die Nutzung ihrer Flächen aufzeigen. Zusätzlich soll sie als Grundlage in den Vorentwurf des Flächennutzungsplans einfließen. Auf der Basis der Analyse sollen die Erfordernisse der Energiewende damit besser in der gemeindlichen Bauleitplanung berücksichtigt werden können. Durch die Vorauswahl der Flächen und die weitestgehend erfolgte behördliche Abstimmung können so Bebauungsplanverfahren beschleunigt und Genehmigungsverfahren beim Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein abgekürzt werden. Auch kann diese Kartierung unterstützen, potenziellen Investoren besonders geeignete Flächen aufzuzeigen. Nicht zuletzt soll diese Analyse bei der derzeitigen Neuaufstellung der Regionalpläne des Landes als Abwägungsbelang in die Raumordnung einfließen und damit dabei helfen, aufwendige Zielabweichungsverfahren zu vermeiden.

Gleichzeitig gilt die folgende Einschränkung: das Konzept kann mangels Rechtsgrundlage keine Konzentrationsflächenplanung analog zur (bisherigen) Praxis in der Windenergienutzung darstellen, bei der eine Ansiedlung ausschließlich auf die dargestellten Räume beschränkt ist. Bei den dargestellten Flächen handelt es sich um verwaltungsintern im Konsens abgestimmte Eignungsgebiete, die entwickelt wurden, um den erforderlichen Beitrag zur Erfüllung der Lübecker Klimaziele in raumverträglicher Weise zu erfüllen. Die Bedeutung des Konzeptes erstreckt sich vorrangig auf die Selbstbindung der Kommunalpolitik. Eine nachträgliche „außerplanmäßige“ Erweiterung oder Änderung des Flächenangebotes ist nicht ausgeschlossen, bedarf jedoch einer eingehenden fachlichen Prüfung und einer Anpassung bzw. Fortschreibung des Konzepts.

2 Methodisches Vorgehen

Die Vorgehensweise bei der Potenzialanalyse lässt sich im Wesentlichen in vier unterschiedliche Bausteine unterteilen. Die ersten drei Bausteine der Analyse wurden in einem wechselseitigen Abstimmungsprozess iterativ verfeinert und unter Bezug auf die stetigen Änderungen im gesetzlichen Rahmen weiter ausgearbeitet. Zunächst wurde eine differenzierte Auseinandersetzung mit den für die Aufgabenstellung relevanten planungsrechtlichen Rahmenbedingungen sowie den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung vorgenommen. In

einem weiteren Schritt wurde ein Katalog von räumlichen Kriterien entwickelt, die Relevanz für die Ansiedlung von Solar-Freiflächenanlagen in Lübeck haben. In einem dritten Schritt wurde eine geodatenbasierte Analyse städtischer Räume durchgeführt, in denen unter Beachtung des PV-Erlasses des Landes Schleswig-Holstein fachrechtliche Ausschluss- und Abwägungskriterien ermittelt wurden.

Auf der Basis der vorgehenden Analyseschritte sowie der Flächenziele der Hansestadt Lübeck wurde im Anschluss eine kriterienbasierten Auswahl besonders geeigneter Flächen vorgenommen, auf denen sowohl konkurrierende Ziele der Siedlungsflächenentwicklung (Konzept Lübeck 2030, Grundlagenbeschluss zur Gewerbeflächenentwicklung), als auch die abwägungsrelevanten Belange von Naturschutz und Landschaftsplanung in besonders hohem Maße berücksichtigt werden können. Die gewählten Flächen wurden hinsichtlich ihrer Eignung und ihrer Realisierungshindernisse gruppiert; die gebildeten Gruppen wurden in Form einer Alternativenprüfung hierarchisch gegenübergestellt.

Analyseschritt 1: Privilegierung durch § 35 BauGB; Ziele und Grundsätze der Raumordnung (Landesentwicklungsplan und Regionalplan)

Seit 2022 räumt der § 35 Abs. 1 Nr. 8 Buchst b) BauGB Freiflächen-Solaranlagen im baulichen Außenbereich eine räumlich eingeschränkte Privilegierung ein. Diese erstreckt sich auf einen Streifen von 200 m Breite entlang von Bundesautobahnen und Schienenwegen des übergeordneten Netzes. Für die Hansestadt Lübeck können damit, falls öffentliche Belange nicht entgegenstehen und die Erschließung gesichert ist, Flächen entlang der A1, der A20, und der Eisenbahnstrecke Hamburg-Lübeck (Streckenummer 1120) und Bad Schwartau Waldhalle – Lübeck-Travemünde Strand (1113; übergeordnetes Netz endet in Lübeck-Kücknitz) in Frage kommen.

Als weitere Privilegierungsmöglichkeit eröffnet der § 35 Abs. 1 Nr. 9 BauGB die Möglichkeit, hofnahe „Agri-PV“-Anlagen bis zu einer Fläche von 2,5 ha. ohne Bauleitplanverfahren zu genehmigen. Die Maximalfläche für derartige Anlagen liegt damit unterhalb der Schwelle zur Raumbedeutsamkeit. Gleichzeitig liegt ein Großteil der landwirtschaftlichen Hofstellen in der HL in Dorflagen, so dass der geforderte Nachweis eines "räumlich-funktionalen Zusammenhangs" zum Landwirtschaftsbetrieb nur unter engen Voraussetzungen erbracht werden kann. Der Beitrag derartiger Anlagen zu den Lübecker Klimaschutzziele kann aus diesen Gründen nicht im Rahmen dieses Konzeptes erbracht werden, sondern soll bei der Fortschreibung des Konzeptes Berücksichtigung finden. Hier kann in einem nachfolgenden Schritt der tatsächliche Effekt derartiger Anlagen in Bezug auf die Ziele der Energiewende anhand von realisierten oder geplanten Projekten ermittelt werden. Bauanträge für einzelne Anlagen sind bereits gestellt worden.

Wesentliche Ansiedlungskriterien für die räumliche Steuerung von Freiflächen-Solaranlagen werden über die Raumordnungspläne formuliert. Für die Hansestadt Lübeck handelt es sich um den Landesentwicklungsplan (LEP) als landesweiten Raumordnungsplan des Landes Schleswig-Holstein, und den Regionalplan, der für kreisgrenzenübergreifende Teilräume relevant ist und die Aussagen des LEP konkretisiert.

Gemäß Aussage des Landesentwicklungsplans von 2021 und des derzeit gültigen Regionalplans von 2004 befindet sich die Hansestadt Lübeck in einem Ordnungsraum, in dem besondere Anforderungen an die Sicherung der Freiraumfunktionen gestellt werden. Für die Planungspraxis

bedeutet dies, dass sogenannte Regionale Grünzüge und Grünzäsuren die Funktionen einer wohnortnahen Erholung sowie die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes sichern sollen. Innerhalb dieser Grünzüge ist eine Siedlungstätigkeit nicht erlaubt; Lt. Aussage des Regionalplans „sollen nur Vorhaben zugelassen werden, die mit den genannten Funktionen vereinbar sind oder die im überwiegenden öffentlichen Interesse stehen“ (Regionalplan 2004: Z (3)). In Bezug auf die Entwicklung raumbedeutsamer Solar-Freiflächenanlagen formuliert Kapitel 4.5.2 des LEP u.a. die folgenden Grundsätze der Raumordnung:

„1 G Die Potenziale der Solarenergie sollen in Schleswig-Holstein an und auf Gebäuden beziehungsweise baulichen Anlagen und auf Freiflächen genutzt werden. Bei der Solarenergienutzung werden zwei Anwendungsarten unterschieden: die Stromerzeugung mittels Photovoltaikanlagen und die Wärmeerzeugung mittels Solarthermieanlagen.

2 G Die Entwicklung von raumbedeutsamen PV-Freiflächenanlagen (Photovoltaik- und Solarthermie) soll möglichst freiraumschonend sowie raum- und landschaftsverträglich erfolgen. Die Inanspruchnahme von bisher unbelasteten Landschaftsteilen soll vermieden werden. Um eine Zersiedelung der Landschaft zu vermeiden, sollen derartige raumbedeutsame Anlagen vorrangig ausgerichtet werden auf:

- *bereits versiegelte Flächen,*
- *Konversionsflächen aus gewerblich-industrieller, verkehrlicher, wohnungsbaulicher oder militärischer Nutzung und Deponien,*
- *Flächen entlang von Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Schienenwegen mit überregionaler Bedeutung oder*
- *vorbelastete Flächen oder Gebiete, die aufgrund vorhandener Infrastrukturen ein eingeschränktes Freiraumpotential aufweisen. Solarthermie-Freiflächenanlagen sollen in guter städtebaulicher Anbindung, räumlicher Nähe zu Verbraucherinnen und Verbrauchern oder in räumlicher Nähe von Nah- oder Fernwärmenetzen beziehungsweise Wärmespeichern geplant und errichtet werden.“*

Die hier aufgeführten Grundsätze werden im folgenden zweiten Analyseschritt wieder aufgegriffen. Weitere Ziele und Grundsätze betreffen das Spannungsverhältnis zwischen der Sicherung von Freiraumfunktionen und der Versorgung mit erneuerbarer Energie. Hierzu trifft der LEP die folgenden Aussagen:

„3 G Die Inanspruchnahme von bisher unbelasteten Landschaftsteilen soll vermieden werden. Bei der Entwicklung von PV-Freiflächenanlagen sollen längere bandartige Strukturen vermieden werden. Einzelne und benachbarte Anlagen sollen eine Gesamtlänge von 1.000 Metern nicht überschreiten. Sofern diese Gesamtlänge überschritten wird, sollen jeweils ausreichend große Landschaftsfenster zu weiteren Anlagen freigehalten werden, räumliche Überlastungen durch zu große Agglomerationen von PV-Freiflächenanlagen sollen vermieden werden.

Z Raumbedeutsame PV-Freiflächenanlagen dürfen nicht

- *in Vorranggebieten für den Naturschutz und Vorbehaltsgebieten für Natur und Landschaft,*
- *in Regionalen Grünzügen und Grünzäsuren sowie*
- *in Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung und Kernbereichen für Tourismus und/oder Erholung (dies gilt nicht für vorbelastete Flächen oder Gebiete, die aufgrund vorhandener Infrastrukturen, insbesondere an Autobahnen, Bahntrassen und Gewerbegebieten, ein eingeschränktes Freiraumpotential aufweisen) errichtet werden.“*

In der Hansestadt Lübeck liegen Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung im Stadtteil Travemünde sowie im Bereich der Altstadtinsel. Diese sollen im Rahmen des Konzeptes als Ausschlussgebiet berücksichtigt werden. Entlang der B75 und der Bahnstrecke nach Travemünde-Strand wurde ein Korridor von ca. 200 m angenommen, in dem von einer Vorbelastung auszugehen ist, und damit für eine nähere Betrachtung als Potenzialflächen in Frage kommen.

Mit einem faktischen Bauverbot für raumbedeutsame Solar-Freiflächenanlagen in Regionalen Grünzügen nimmt der Landesentwicklungsplan von 2021 zunächst weite Teile des Stadtgebietes der Hansestadt aus der potenziell zur Verfügung stehenden Flächenkulisse heraus. Gleichzeitig räumt der Beratungserlass des Landes bei diesem Ziel der Raumordnung eine „mangelnde Letztabgewogenheit im Hinblick auf den Vorrang der Erneuerbaren Energien nach § 2 EEG“ ein. Diese Norm misst seit ihrer Einführung im Jahr 2022 der Erzeugung regenerativer Energien ein „überragendes öffentliches Interesse“ bei, das sich bei planerischen Abwägungs- und Ermessensentscheidungen regelhaft durchsetzen dürfte. Zumindest für Flächen, in denen eine Privilegierung nach § 35 BauGB möglich ist, wird dieser Vorrang seitens des Landes Schleswig-Holstein eingeräumt – trotz Ausweisung als regionalem Grünzug. Für Flächen außerhalb dieser Gebietskulisse, in denen i.d.R. Bebauungsplanverfahren erforderlich sind, wird stattdessen auf das Erfordernis eines Zielabweichungsverfahrens verwiesen (Beratungserlass 2024: S. 17).

Zum derzeitigen Zeitpunkt werden die Regionalpläne neu aufgestellt. Hierbei wird auch der Zuschnitt der Regionalen Grünzüge geändert. Einer leichten Rücknahme in ausgewählten Siedlungsbereichen steht eine Ausweitung, insbesondere im Südosten des Stadtgebietes, gegenüber. Hier befinden sich bereits zwei Projekte für Solar-Freiflächenanlagen in unterschiedlichen Phasen des Bauleitplanverfahrens, so dass auf dem Wege der planerischen Abwägung mit diesen „sonstigen Erfordernissen der Raumordnung“ nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG umgegangen werden muss. Auch weitere Flächen, die voraussichtlich in geplanten regionalen Grünzügen liegen, sollten seitens des Landes Schleswig-Holstein im weiteren Verfahren zur Aufstellung der Regionalpläne berücksichtigt werden. Entsprechende Stellungnahmen zum Verfahren wurden bereits abgegeben; die Aufstellung wird weiterhin kritisch begleitet.

Analyseschritt 2: bestehende Planungen, Lübecker Ziele zur Ansiedlung raumbedeutsamer Solar-Freiflächenanlagen

Als weiterer Analyseschritt des Konzeptes wurden Kriterien definiert, die die Auswahl der Eignungsflächen aus Sicht der Hansestadt Lübeck betreffen. Diese orientieren sich an den einschlägigen planerischen Leitbildern und Normen zur Flächennutzung aus der räumlichen Planung, setzen sich allerdings auch an relevanten Stellen mit Zielkonflikten auseinander. Als zusätzliche Zielbausteine wurden gemäß VO/2023/12854-02 eine bevorzugte Nutzung stadt-eigener Flächen sowie eine bevorzugte Auswahl anhand der landwirtschaftlichen Ertragsfähigkeit geprüft.

Grundsätzlich wird eine vorrangige Nutzung bereits versiegelter Flächen im Innenbereich befürwortet. Hier kommen in erster Linie Dach- und Parkplatzflächen in Frage. Anhand des Solar-Dachkatasters (www.solardach-luebeck.de) konnte überschlägig ermittelt werden, welche maximalen Potenziale hier theoretisch zu erreichen wären.

Als weiteres Planungsprinzip wird die vorrangige Nutzung vorbelasteter Räume angestrebt. Aufgrund der Rolle als Oberzentrum und Verkehrsknotenpunkt ist die Hansestadt Lübeck überdurchschnittlich mit entsprechenden Flächen ausgestattet. Eine Ansiedlung großflächiger

Solaranlagen, für die im baulichen Innenbereich kein Platz besteht, sollte in erster Linie entlang von größeren Verkehrsachsen und in der Nähe von Hafen- und Industrieanlagen erfolgen. Durch die planungsrechtliche Privilegierung gemäß § 35 Abs. 1 Nr. 8 Buchst. b) BauGB sind die Potenziale entlang der Autobahnen und der Schienenwege des übergeordneten Netzes in jedem Falle bevorzugt zu berücksichtigen. Im selben Maße sind jedoch die Potenziale entlang von Bundesstraßen und Nebenstrecken des Schienennetzes ebenfalls bevorzugt zu beleuchten, auch wenn diese nicht unter die Privilegierung fallen. Als räumliches Kriterium der Vorbelastung wird in der Regel ein Korridor von ca. 200 m von den jeweiligen Verkehrsachsen angenommen. In Einzelfällen kann dieser Korridor in Abhängigkeit von den lokalen Gegebenheiten (wie Gewässerstrukturen, Flurstücksgrenzen etc.) größer ausfallen.

Um der Vorbelastung von Teilräumen entgegenzuwirken, sollen raumbedeutsame Solaranlagen im Außenbereich gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt werden. Hier besteht insbesondere im Norden der Stadt ein Konflikt zu den Vorgaben der Raumordnung, der, falls erforderlich, in einem Zielabweichungsverfahren zu thematisieren wäre. Grundzüge einer Argumentation in dieser Angelegenheit sind im Kap. 3 (Eignungsgebiet Typ 2) dargelegt.

Die Identifizierung von Eignungsgebieten sollte grundsätzlich einen 100 m Abstand zu Wohnlagen berücksichtigen, um den Erholungswert der Ortsrandlage zu schützen. Konkrete Abstände, die sich an den Gegebenheiten vor Ort orientieren, sollen im Rahmen der folgenden Bauleitplanung ermittelt werden. Insbesondere bei Solarthermieanlagen, die der kleinräumigen Versorgung von Quartieren in unmittelbarer Nachbarschaft dienen, erscheint eine Unterschreitung aus technischen Gründen gerechtfertigt. Die genaue räumliche Ausstattung kann im Rahmen eines eigenständigen Konzeptes erfolgen, das die Vorgaben aus der kommunalen Wärmeplanung auf der Stadtteil- oder Quartiersebene nahräumlich umsetzt.

Eine strukturreiche Agrarlandschaft soll erhalten werden; aus diesem Grunde gilt der Vorrang großer Ackerschläge mit geringer Knickdichte. Eine Planung auf Grünland und von Bereichen mit hoher Knickdichte ist zu vermeiden. Entsprechend sind Bereiche, beispielsweise außerhalb von Steinrade, Oberbüssau oder Kronsforde, aus der näheren Betrachtung auszunehmen.

Eignungsflächen sollen der von der UNB HL geplante Weiterentwicklung des städtischen Biotopverbundsystems nicht entgegenstehen. Dieses ist im Rahmen der Erstellung des TLP Anpassung an den Klimawandel zu aktualisieren. Dort sollen Flächenkomplexe ausgewiesen werden, die geeignet sind, als Ausgleich für Eingriffe durch die geplante Siedlungsflächenentwicklung im Zuge der Erstellung des im FNP 2040 sowie andere zukünftige Großprojekte zu dienen.

Eine bevorzugte Nutzung städtischer Flächen steht im Konflikt mit den Zielen einer Weiterentwicklung der ökologischen Landwirtschaft sowie mit weiteren Zielen der Siedlungsentwicklung (Bspw. „Lübeck 2030“). Zusätzlich sind überdurchschnittlich viele Flächen im Eigentum der Hansestadt mit fachrechtlichen Ausschlusskriterien belegt, so dass der Katalog an verfügbaren Flächen deutlich unterhalb des Zielwertes von 200 / 400 Ha. liegt. Eine Flächenauswahl, die sich in das hier beschriebene Zielsystem integriert, ist daher nicht ausreichend.

Das Kriterium der landwirtschaftlichen Bodenqualität lässt sich bedingt in der Flächenauswahl berücksichtigen. Die Flächen mit einer überwiegend mittleren bis schlechten Qualität (bis 50 BP) befinden sich vorrangig im Süden des Stadtgebietes, während die höheren Bodenqualitäten (ca.

60-65 BP) vorrangig im Norden der Stadt zu finden sind. Die verhältnismäßig geringen Unterschiede in der Bodenqualität stehen damit im Widerspruch zu den Zielen einer vorrangigen Nutzung vorbelasteter Räume und zur gleichmäßigen Verteilung von Solar-Freiflächenanlagen im gesamten Stadtgebiet. Es ist jedoch davon auszugehen, dass agrarstrukturell besonders benachteiligte Gebiete durch die aktuellen Förderbedingungen des EEG im bevorzugten Interesse von Projektentwickler:innen sein dürften.

Der Aufstellungsbeschluss für das Bauleitplanverfahren „Solarpark Beidendorf“ erfolgte zeitgleich mit der Berichterstattung zum „Orientierungsrahmen“ im Frühjahr 2024 (s. Abschnitt 1), so dass bereits eine parallele Vorprüfung wesentlicher Ausschluss- und Abwägungskriterien erfolgt ist. Diese sind der planerischen Abwägung zugänglich und werden damit im Planverfahren bearbeitet.

Als weiteres Bauleitplanverfahren wird derzeit ein Aufstellungsbeschluss für eine großflächige PV-Anlage im Bereich Wulfsdorf vorbereitet. Hierbei handelt es sich um einen vorbelasteten Raum entlang der B 207 sowie der Bahnstrecke Lübeck-Büchen, bei dem ebenfalls keine fachrechtlichen Ausschlusskriterien identifiziert werden konnten. Eine Prüfung der Flächen im Rahmen des vorliegenden Konzeptes hat keine erheblichen Zielkonflikte erkennen lassen, so dass ein Bebauungsplanverfahren voraussichtlich erfolgreich durchlaufen werden kann. Das B-Plangebiet liegt innerhalb eines in Aufstellung begriffenen Regionalen Grünzuges.

Weitere großflächige Plangebiete für die Nutzung der Solarenergie im Gebiet der Hansestadt Lübeck sind der Solarpark Moisling-Süd (Bebauungsplan 21.09.00., rechtswirksam seit 10/23) und ein PV-Park in Lübeck-Ivendorf (Bebauungsplan 31.09.00; im Verfahren). Als weiteres bereits realisiertes Projekt befindet sich ein Solarpark mit 1,5 Ha. Fläche auf der Deponie in Niemark; im Rahmen der planungsrechtlichen Privilegierung nach § 35 BauGB wird auf zwei Flächen im Bereich Vorrade ein Solarpark mit ca. 10 Ha. Gesamtfläche realisiert.

Sämtliche im Verfahren befindliche Bebauungsplangebiete für Freiflächen-Solaranlagen sind zu Informationszwecken als eigene Gebietskategorie kartographisch vermerkt. Sie wurden in der Flächenbilanz nicht berücksichtigt, weil innerhalb der Geltungsbereiche weitere Erfordernisse, wie z.B. Ausgleichsmaßnahmen oder übergeordnete Fachplanungen, zu berücksichtigen sind. Diese haben z.Zt. noch nicht klar erkennbare Auswirkungen auf die realisierbare PV-Gesamtfläche.

Analyseschritt 3: Ausschluss- und Abwägungsgebiete gemäß PV-Erlass

Im Rahmen der Geodatenanalyse wurden die folgenden Raumkategorien als fachrechtliche Ausschlussgebiete für die Ansiedlung großflächiger Solaranlagen identifiziert:

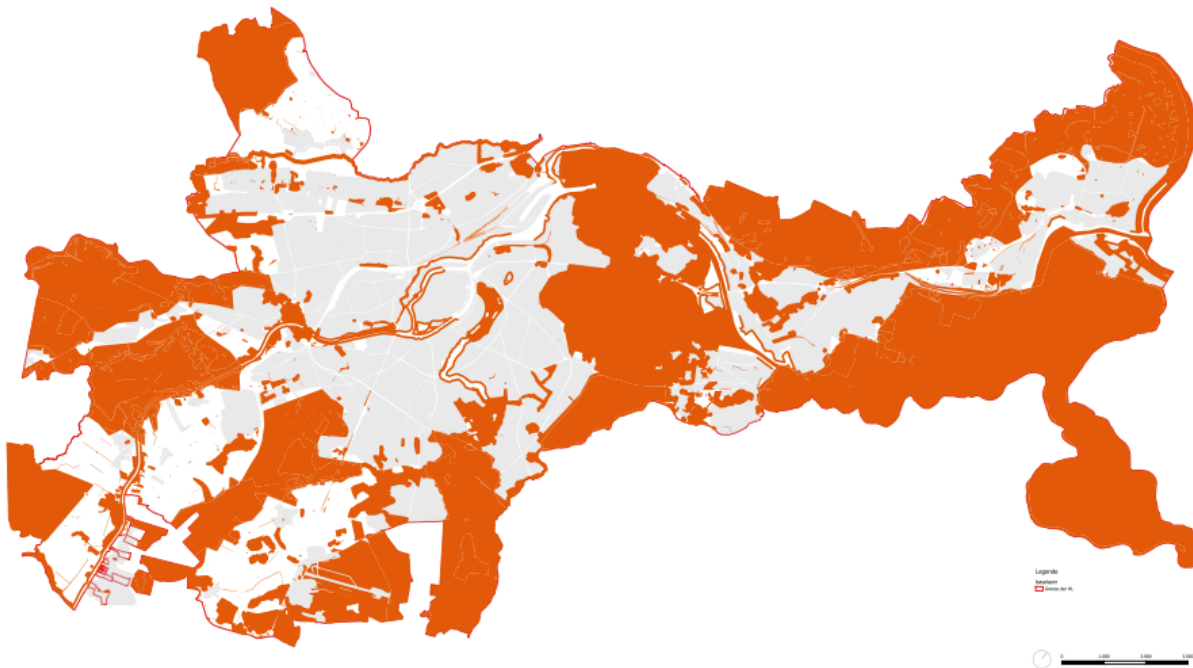
- Biotop- und Naturschutz:
 - o Gesetzlich geschützte Biotope (§ 30 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 21 Abs. 1 LNatSchG);
 - o Naturschutzgebiete sowie Gebiete, die die Voraussetzungen für die Unterschutzstellung als NSG erfüllen (§ 23 BNatSchG i.V.m. § 13 LNatSchG);
 - o Naturdenkmale und geschützte Landschaftsbestandteile (§§ 28 und 29 BNatSchG i.v.m. §§ 17, 18 LNatSchG);
 - o Natura 2000-Gebiete (Europäische Vogelschutzgebiete, FFH-Gebiete);
 - o Gewässerschutzstreifen (;
- Gewässerschutz und Überflutungsvorsorge:
 - o Küstenschutzrechtlicher Bauverbotsstreifen entlang der Ostseeküste (§ 82 LWG);

- Überschwemmungsgebiete (§ 78 Abs. 4 WHG, § 74 Abs. 5 LWG);
- Bauverbotszonen nach WHG (200jährliches Hochwasserereignis);
- Waldflächen zuzüglich 30 m Waldabstand nach Landeswaldgesetz SH (§§ 2 u. 24 LWaldG).

Die folgenden im PV-Erlass erwähnten Ausschlusskriterien wurden nicht berücksichtigt, da keine entsprechenden Gebiete in Lübeck existieren:

- Nationalparke / nationale Naturmonumente (§ 24 BNatSchG i.V.m. § 5 Abs. 1 Nr. 1 Nationalparkgesetz)
- Wasserschutzgebiete Zone I (§§ 51, 52 WHG)

Für die Hansestadt Lübeck fallen etwa 68 Prozent der (Land-)flächen außerhalb des Siedlungskörpers in die Kategorie der harten Ausschlusskriterien und stehen damit nicht für eine Nutzung für großflächige Solaranlagen zur Verfügung.



(Abb. 1 Flächen mit Ausschlusswirkung durch Fachrecht und durch Ziele der Raumordnung)

In einem weiteren Schritt sind zusätzlich die folgenden Flächen mit hohen Anforderungen an die Abwägung kartiert worden:

- Rechtswirksame und geplante Landschaftsschutzgebiete (§ 26 BNatSchG i.V.m. § 15 LNatSchG);
- Festgesetzte Ausgleichsflächen (§§ 15 ff. BNatSchG);
- Moore und Wertgrünland nach Wertgrünlandverordnung;
- Verbund- und Schwerpunktbereiche des Schutzgebiet- und Biotopverbundsystems Schleswig-Holstein (§ 21 BNatSchG i.V.m. § 12 LNatSchG).

Vorläufige Ergebnisse der Analyseschritte wurden bereits im Rahmen des Berichts VO/2023/12854 im Februar 2024 den politischen Gremien vorgestellt. Die Ergebnisse wurden zum damaligen Zeitpunkt noch nicht mit dem vollständigen Katalog an Abwägungskriterien des PV-Erlasses in Verbindung gebracht; es erfolgte zum damaligen Zeitpunkt noch keine Verständigung auf die notwendigen Ausbauziele oder auf besondere Eignungsräume. Dies wurde im zweiten Halbjahr 2024 nachgeholt.

3 Analyseergebnisse, Eignungsgebiete und Alternativenprüfung

Aus dem Katalog der über GIS definierten Suchräume wurden Eignungsflächen ausgewählt, in denen die weichen Abwägungskriterien des PV-Erlasses in besonderem Maße berücksichtigt werden. Ziel der Analyse sollte es sein, den städtischen Zielen zum Klimaschutz die erforderlichen Flächen gegenüberzustellen. Dies kann mit den identifizierten und in Anhang 1 kartografisch dargestellten Flächen sichergestellt werden.

Die Analyse orientiert sich vorrangig am Prinzip der Konfliktreduzierung:

- Es sollen die erwähnten Eignungskriterien der HL erfüllt sein, die im Kapitel 2 aufgeführt sind.
- Die Abwägungskriterien des PV-Erlasses sollen in einer Weise erfüllt sein, die Aussicht auf einen erfolgreichen Abschluss eines Genehmigungs- oder Bauleitplanverfahrens schließen lassen.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig, zu erwähnen, dass die Eignungsgebiete, die auf der gesamtstädtischen Ebene ermittelt werden, nicht flächenscharf sein können. So ist davon auszugehen, dass Flächen, die nicht unmittelbar der Erzeugung von Solarenergie dienen, diesen Gebieten in geringem Umfang zugeschlagen werden könnten.

Grundsätzlich sollte eine Auswahl von Eignungsgebieten vor allem aus vorbelasteten Räumen erfolgen. Insbesondere in den vorbelasteten Gebieten sind genügend Flächenpotenziale für das mittelfristige Ziel von 200 Ha. realisierter Fläche bis 2030 vorhanden. Das langfristige Ziel der Klimaneutralität 2040 kann, wie die Alternativenprüfung zeigt, wahlweise über Potenzialflächen in vorbelasteten Räumen, oder über Flächen in unbelasteten Landschaftsräumen gesichert werden.

In den vorbelasteten Räumen wird zwischen zwei Eignungsgebieten differenziert:

Eignungsgebiet Typ 1 (245,4 Hektar)

Hierbei handelt es sich um Flächen ohne erwartbare Planungskonflikte bzw. um Flächen, bei denen ein verstetigtes Bauleitplanverfahren läuft, bei dem Aussicht darauf besteht, dass dieses zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden kann. Flächen dieses Typs befinden sich innerhalb der vorbelasteten Räume und können wahlweise auf dem Wege der planungsrechtlichen Privilegierung nach § 35 Abs. 1 Nr. 8 Buchst. b) BauGB oder in Form eines Bauleitplanverfahrens realisiert werden.

Eignungsgebiet Typ 2 (131,7 Hektar)

Der zweite Typ von Eignungsgebieten umfasst Flächen in vorbelasteten Räumen, in denen ein Konflikt zu den Zielen oder Grundsätzen der Raumordnung besteht. Dieser besteht insbesondere im Konflikt zu bestehenden und in Planung begriffenen regionalen Grünzügen. Zur Realisierung von großflächigen Solaranlagen in Gebieten mit bestehenden regionalen Grünzügen wäre in der Regel ein Antrag auf Abweichung von den Zielen der Raumordnung erforderlich; bei Gebieten, in denen der in Aufstellung begriffene Regionalplan neue regionale Grünzüge vorsieht, sind die Gebiete in das derzeit laufende Verfahren einzubeziehen. In jedem Falle sprechen die folgenden gewichtigen Argumente dafür, von den Zielen der Raumordnung abzuweichen:

- Durch die untere Naturschutzbehörde der HL wurde bereits die Einschätzung vorgenommen, dass Solar-Freiflächenanlagen in der Regel den Belangen des Landschaftsschutzes, die vor allem in Form von Landschaftsschutzgebieten normiert sind, in vorbelasteten Räumen nicht zuwiderlaufen.
- Es handelt sich bei den Gebieten um vorbelastete Räume, in denen das Ziel der Raumordnung, zu einer Sicherung der Freiraum- und Erholungsqualität beizutragen, mit großer Wahrscheinlichkeit nicht in der intendierten Form umsetzbar sein dürfte.
- Viele vorbelastete Räume, insbesondere in einem Korridor entlang der vierspurig ausgebauten B75 nach Travemünde, unterscheiden sich hinsichtlich ihres Belastungsgrades und ihres Erscheinungsbildes kaum von Flächen, in denen eine Privilegierung nach § 35 BauGB in Frage käme. Die Entscheidung des Landes, für Flächen entlang einer Bundesautobahn den Zielcharakter der regionalen Grünzüge auszusetzen, sollte grundsätzlich auch entlang einer vierspurig ausgebauten Bundesstraße mit autobahnähnlichen Eigenschaften zur Anwendung kommen.
- Weitere wichtige Schutzgüter wie die Verhinderung negativer Auswirkungen auf die UNESCO-geschützte Altstadtsilhouette (u.a. Blendwirkung) können im Norden des Stadtgebietes voraussichtlich angemessener berücksichtigt werden.
- Die gleichmäßige Verteilung großflächiger Solaranlagen im Stadtraum dient dazu, eine Überlastung der Teilräume zu vermeiden. Durch den Verzicht auf eine Öffnung des Ziels für die Regionalen Grünzüge in besonders vorbelasteten Räumen wären damit vermehrt unbelastete Landschaftsräume in den Fokus zu nehmen. Die regionalen Grünzüge stehen damit gewünschten Priorisierung von vorbelasteten vor unbelasteten Räumen, sowie unterschiedlichen Teilräumen in der Stadt in vielen Fällen entgegen.
- Im Sinne einer gesamtstädtischen Alternativenprüfung wären die Flächen dieser Kategorie aus den obengenannten Gründen anderen, nicht vorbelasteten Räumen der Kategorien 3 und 4 vorzuziehen.
- Unbeachtet aller planerischen und räumlichen Argumentation wäre bei einem eventuellen Zielabweichungsverfahren die überragende Bedeutung der erneuerbaren Energien gemäß § 2 EEG zu beachten. Auch nach intensiver Prüfung lässt sich nicht erkennen, dass Schutzgüter betroffen sind, die in der Gewichtung höher anzusiedeln wären.

Die im Norden an der B 75 gelegenen Flächen der Kategorie 2 liegen außerdem zum Großteil innerhalb des bestehenden Landschaftsschutzgebietes „Travemünder Winkel“. Für Flächen dieser Kategorie, die in Landschaftsschutzgebieten liegen, hat die untere Naturschutzbehörde aufgrund der Lage in einem vorbelasteten Gebiet nach Prüfung eine Verträglichkeit mit dem Schutzziel der LSG-Verordnung bestätigt bzw. eine Entlassung in Aussicht gestellt.

Bei den Eignungsgebieten der Gruppe zwei handelt es sich um vorbelastete Räume, die in großer Zahl gleichmäßig in der Stadt vorhanden sind, vergleichsweise konfliktfrei sind und insgesamt damit ein großes Potenzial haben, zu einer räumlich ausgewogenen Entwicklung von Solarenergieanlagen im Stadtgebiet beizutragen. Zudem soll durch die Einbeziehung dieses Gebietstyps flexibel auf Entwicklungschancen reagiert werden können, falls die Regelung des LEP im weiteren Verlauf eine Anpassung erfahren sollte.

Eine dritte und vierte Kategorie von Gebietstypen liegt außerhalb der vorbelasteten Räume. Eignungsgebiete der Typen 3 und 4 sollten aufgrund eines geringeren Deckungsgrades mit den Zielvorstellungen der HL grundsätzlich erst dann in Erwägung gezogen werden, wenn Räume der Typen 1 und 2 vollständig oder überwiegend realisiert wurden.

Eignungsgebiet Typ 3 (38,1 Hektar)

Als dritter Typ Eignungsgebiet wurden Räume identifiziert, die sich außerhalb der vorbelasteten Räume befinden. Unter diese Gebietskategorie fallen Räume, die sich nach Prüfung der „weichen“ Abwägungskriterien lt. PV-Erlass dennoch als konfliktfrei erwiesen haben.

Gegebenenfalls können unter diese Kategorie Flächen fallen, die der Ergänzung oder Arrondierung von Flächen des Typs 1 und 2 dienen.

Eignungsgebiet Typ 4 (120,4 Hektar)

Die letzte Gruppe liegt außerhalb der vorbelasteten Räume, entspricht den Eignungskriterien der HL, liegt aber in geplanten regionalen Grünzügen, so dass sich im ungünstigsten Fall mittel- bis langfristig ein Konflikt mit den Zielen der Raumordnung ergeben könnte. Vereinzelt handelt es sich um Flächen auf großen Ackerschlägen, die eine Ergänzung bereits bestehender Flächen der Kategorie 1 ermöglichen.

Da hier eine fachliche Eignung zwar vorliegt, die Erfordernisse der Raumordnung in diesen Bereichen aber eine zügige Verfahrensbearbeitung an dieser Stelle möglicherweise erschweren, haben die ausgewählten Flächen die niedrigste Priorität.

Für Flächen dieser Kategorie, die in Landschaftsschutzgebieten liegen, hat die untere Naturschutzbehörde aufgrund der Lage in einem vorbelasteten Gebiet nach Prüfung eine Verträglichkeit mit dem Schutzziel der LSG-Verordnung bestätigt bzw. eine Entlassung in Aussicht gestellt.

4 Fazit und weiteres Vorgehen; Monitoring und Fortschreibung

Bei dem vorliegenden Konzept handelt es sich im Falle einer Beschlussfassung um eine fachlich fundierte Willenserklärung der Lübecker Bürgerschaft, die vor allem eine Bindungswirkung auf die

kommunale Planungshoheit ausübt. Diese Selbstbindung kann durch anderslautende Beschlüsse modifiziert oder aufgehoben werden, falls dies dem politischen Willen entspricht.

Die im Konzept vorliegenden Flächen sind raumverträglich. Sie helfen dabei, die politisch beschlossenen Planungsziele der Hansestadt Lübeck im Hinblick auf den Klimaschutz zu erfüllen. Gleichzeitig handelt es sich bei Projekten der Energiewende um relevante Maßnahmen zur Sicherstellung einer stabilen Energieversorgung, die einen langfristigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wohlstand und damit die Handlungsfähigkeit der Gesellschaft gewährleistet.

Mit dem vorliegenden Konzept kann eine Ausstattung des Gemeindegebietes mit Flächen für Solar-Freiflächenanlagen gewährleistet werden, die auch unter den schwierigen planerischen Bedingungen des Ordnungsraums Lübeck realisierbar sind. Das Konzept dient damit auch der Entscheidungsfindung potenzieller Flächeneigentümer:innen oder Investor:innen.

Um mittel- bis langfristig den Netzanschluss der Solar-Freiflächenanlagen zu gewährleisten werden die Eignungsgebiete der Typen 1 und 2 inkl. eines zusätzlichen Puffers in das Regionalszenario Nord für den kommenden Netzausbauplan (Veröffentlichung zum 31.10. 2026) gemäß §14d EnWG aufgenommen. In dem Netzausbauplan der TraveNetz GmbH, dem zuständigen Netzbetreiber für die Hoch- und Mittelspannungsebene, wird der Netzausbaubedarf bis 2045 dargestellt. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, dass die definierten Ausbauziele der Hansestadt Lübeck für Solar-Freiflächenanlagen bis 2030 bzw. 2040 erreicht werden können. Grundsätzlich müssen die Betreiber: innen und Projektentwickler:innen von Solar-Freiflächenanlagen frühzeitig mit der TraveNetz GmbH Kontakt aufnehmen, damit die Projekte bei der zukünftigen Netzplanung berücksichtigt werden können und ein möglichst geeigneter Netzanschluss gewährleistet werden kann. Der Netzentwicklungsplan wird alle 2 Jahre fortgeschrieben, um flexibel auf sich ändernde Rahmenbedingungen, auch im Hinblick auf die Gebietskulisse für Solar-Freiflächenanlagen, reagieren zu können.

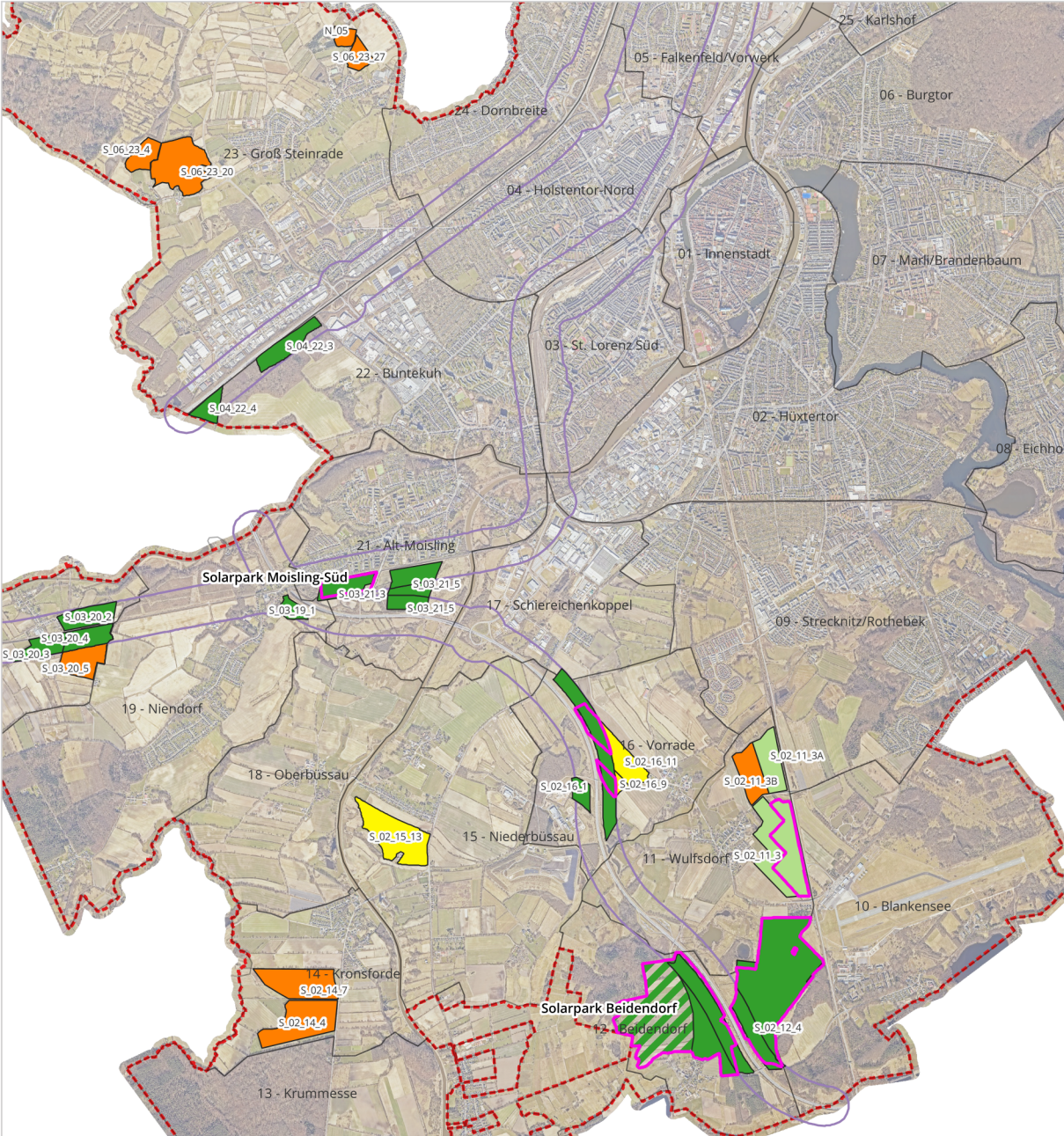
Die im Konzept vorgenommene Alternativenprüfung kann begründet nachweisen, dass die vorbelasteten Gebiete der Kategorien 1 und 2 eine höhere Eignung aufweisen als Flächen in unbelasteten Räumen.

Es wäre im Hinblick auf die strategische Ausrichtung des vorliegenden Konzeptes bei den Flächen der Kategorie 2 im Stadtteil Travemünde zu prüfen, wie die Zielvorstellungen der HL mit den regionalplanerischen Rahmenbedingungen in dem erwähnten Bereich in Einklang gebracht werden könnten.

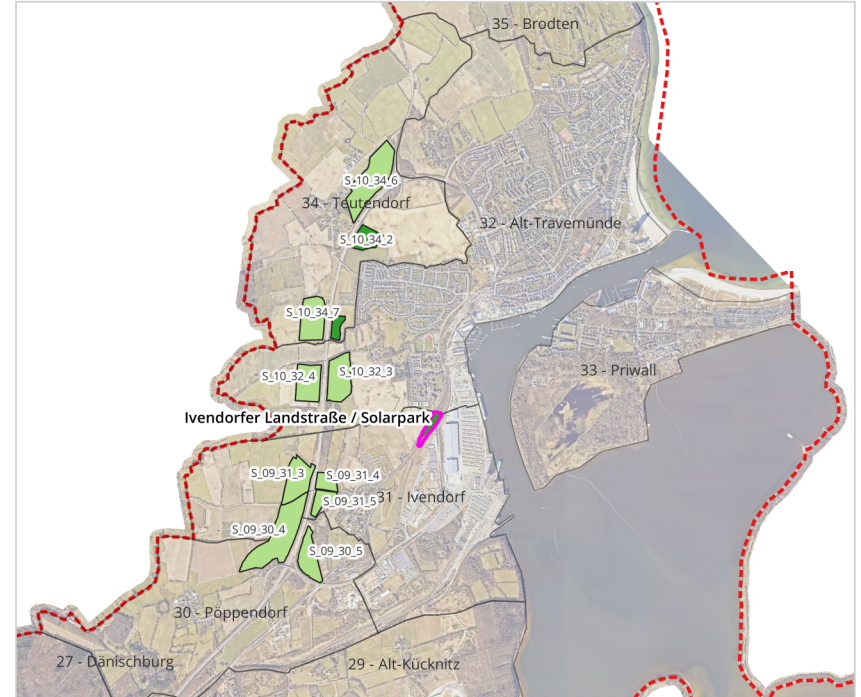
Durch die zeitliche Abschtung mit den Planungshorizonten 2030 und 2040 ergibt sich die Möglichkeit, flexibel auf zukünftige Änderungen in den Rahmenbedingungen zu reagieren. Eine Fortschreibung des Konzeptes sollte spätestens 2030 erfolgen, bei einer wesentlichen Änderung relevanter rechtlicher Parameter auch früher.

Solar-Potenzialanalyse: Eignungsflächen für Photovoltaikanlagen

St. Jürgen, Moising, Buntekuh, St. Lorenz Nord (M 1:50.000)




Travemünde, Kücnitz (M 1:50.000)




Legende

 Aktuelle Solarplanungen

PV-Eignungsflächen, Stand Dez. 2024

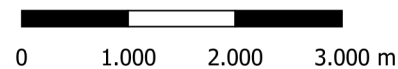
 Kategorie 1: vorbelastete Räume; keine oder geringe Realisierungshindernisse

 Kategorie 2: vorbelastete Räume mit Realisierungshindernissen

 Kategorie 3: unbelastete Räume; geringe Realisierungshindernisse

 Kategorie 4: unbelastete Räume mit Realisierungshindernissen

 Gebietskulisse Teilprivilegierung nach §35 Abs. 1 BauGB





Lübeck, 17.03.2026

Gemeinsamer Appell zur Stärkung der Regio-S-Bahn Lübeck

Attraktiver SPNV im Korridor Lübeck – Bad Schwartau – Ratekau (Neubaustrecke) – Timmendorfer Strand – Scharbeutz – Haffkrug (Neubaustrecke) – Sierksdorf – Neustadt

Die unterzeichnenden Akteur:innen aus der Region fordern die Landesregierung von Schleswig-Holstein, die NAH.SH und die DB InfraGO auf, die Zukunft der Bäderbahn (RB 85) Lübeck – Neustadt i. H. verbindlich und mit hoher Priorität zu sichern. Die Strecke hat für Einheimische, Pendler:innen, den Tourismus und die regionale Wirtschaft eine herausragende Bedeutung und ist ein zentraler Baustein im Rahmen der geplanten Regio-S-Bahn (RSB). Die RSB ist insgesamt ein entscheidender Schritt hin zu zukunftsfähiger Mobilität, Klimaschutz, Reduzierung des Autoverkehrs und nachhaltiger wirtschaftlicher Entwicklung der Region.

RSB als Chance für die gesamte Region

Die RSB schafft attraktive Alternativen zum Auto, reduziert CO₂-Emissionen und stärkt den Umweltverbund. Ein leistungsfähiges Schienennetz mit eng getakteten Verbindungen ist ein essentieller Standortfaktor für Unternehmen, Pendler:innen und den Tourismus. Zudem verbessert die RSB die Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen und Arbeitsplätzen und sorgt für eine wirtschaftliche Belebung entlang der Strecke.

Zukunftsfähiges und verlässliches Betriebsangebot

Angesichts steigender Nachfrage und überfüllter Fahrzeuge in der Saison braucht die Bäderbahn/RB 85 ein deutlich stärkeres Angebot und moderne Fahrzeuge. Wir fordern daher:

- **Ganzjähriger und ganztägiger 30-Minuten-Takt**
- Einsatz moderner (akku)elektrischer Triebzüge¹ als Ersatz für die z. T. über 20 Jahre alten Diesel-LINT (ab 12/2029)
- Sicherstellung ausreichender Kapazitäten in der Saison
- Realisierung von **ganzjährigen und ganztägigen umsteigefreien Direktverbindungen von Hamburg an die Lübecker Bucht bis Neustadt i. H.**; entweder über ein

¹ Ursprünglich sollten ab 2029 moderne elektrische KISS-Doppelstockzüge eingesetzt werden, jedoch bestehen hierfür erhebliche Unsicherheiten: Die bestehende KISS-Flotte ist mit dem Betrieb der Linien RE 8/RE 80/RE 86 bereits heute vollständig ausgelastet und eine gesicherte Elektrifizierung bis Neustadt i. H. ist z. Zt. auch aufgrund der zeitlichen Verzögerungen beim Ausbau der FBQ-Schienenanbindung weder über die Neubaustrecke noch über die Bestandsstrecke bis 2029 absehbar realistisch

Flügelzugkonzept von RE 8 / RE 80 (Zugtrennung/-vereinigung im Lübecker Hbf) oder als eigenständige RE-Sprinter-Linie, unter Nutzung sowohl der Neubaustrecke (im Abschnitt bis Ratekau) als auch einer optimierten Bestandsstrecke (im weiteren Verlauf via Timmendorfer Strand, Scharbeutz Haffkrug (NBS) nach Neustadt i. H.)

- Zusätzlich zur Bäderbahn: stündliche RE-Verbindung über die Neubaustrecke in der Relation Lübeck – Fehmarn – Lolland – Nykøbing Falster (mit möglichen Erweiterungsoptionen von/nach Hamburg und København) als eigenständige, ergänzende überregionale Linie

Zielgerichteter Infrastrukturausbau

Um die Bäderbahn als Teil der RSB als zukunftsfähige Schienenachse zu sichern, fordern wir:

- Errichtung eines zweiten Bahnsteiggleises in Neustadt mit einer Bahnsteighöhe von 76 Zentimeter über Schienenoberkante (SOK) und einer Nutzlänge von mindestens 275 Metern, primär für die Nutzung im Nahverkehr durch vierteilige Doppelstock-Triebwagen in Doppeltraktion und bestenfalls auch die Nutzung im touristischen Fernverkehr durch ICE 1 LDV und ICE L.
- Neuer Bahnhof Neustadt West (ehemaliger Güterbahnhof) zur besseren Anbindung des Gewerbegebietes der Stadt Neustadt im öffentlichen Verkehr
- Neuer Bahnhof am HANSA-PARK zur besseren touristischen Anbindung – so wie bereits ab 2011 von der LVS² vorgesehen
- Weichenfreie Heranführung³ der Bäderbahntrasse an die Neubaustrecke ab Breitenkamp sowie Anbindung an das dritte Bahnsteiggleis im geplanten Bahnhof Haffkrug (NBS)
- Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Timmendorfer Strand
- Neuer Haltepunkt Hemmeldorf zur besseren Anbindung des Ortsteiles Hemmeldorf der Gemeinde Timmendorfer Strand im öffentlichen Verkehr
- Realisierung eines konfliktfreien und leistungsfähigen Abzweigs der Neubaustrecke zur Bäderbahn nördlich von Ratekau (Abzweiggeschwindigkeit von 130 km/h und höhenfreier Ein-/Ausfädelung (Unterwerfungsbauwerk))
- Neuer Bahnhof Ratekau (Neubaustrecke) mit insgesamt mindestens drei Bahnsteiggleisen, besser vier Bahnsteiggleisen
- Planungsperspektive für eine Elektrifizierung der Strecke zwischen Abzw. Ratekau und Neustadt i. H.
- Bau eines 3. und 4. Gleises im Nordzulauf des Lübecker Hbf, um Engpässe zu beseitigen und den Betrieb effizient zu gestalten

² Vorgänger-Organisation der NAH.SH

³ Ohne Gleisverbindung zwischen NBS und Bäderbahntrasse am Bahnhof Haffkrug, um Güterverkehr auf der Bäderbahn dauerhaft auszuschließen

-
- Trennung von Verkehrsarten: Eigene Trassen oder ausreichende Kapazitäten für Schienengüterverkehr und die RSB, damit es keinen Engpass gibt
 - Ermöglichung paralleler Fahrten im Abschnitt Bad Schwartau – Lübeck Hbf entsprechend der Gesetzeslage auf Bundesebene
 - Keine Verlagerung von Güterverkehr in die Nacht: Der Ausbau des SPNV-Angebots darf nicht dazu führen, dass Güterzüge vermehrt nachts fahren müssen, um Platz für den Personenverkehr zu schaffen

Politische Umsetzung jetzt vorantreiben!

Die Bäderbahn muss als zentrales Projekt eines leistungsfähigen Regionalverkehrs verbindlich im nächsten Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) ab 2027 verankert werden. Nun braucht es eine klare politische Priorisierung sowie die Sicherstellung der Mittel für Ausbau, Betrieb und moderne Fahrzeuge. Deshalb fordern die unterzeichnenden Institutionen die schnellstmögliche Priorisierung einer RSB von Hamburg über Lübeck nach Neustadt i. H.

Die Region ist bereit – jetzt braucht es ein klares Signal des Landes Schleswig-Holstein, die Bäderbahn als leistungsfähige Zukunftssachse für eine Regio-S-Bahn dauerhaft zu sichern und weiterzuentwickeln.

Unterstützende:

(geographisch sortiert, Nord nach Süd)

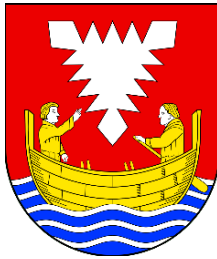
Kreise / Städte / Gemeinden:

Kreis Ostholstein



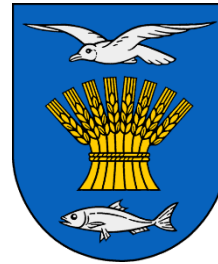
Landrat Timo Gaarz

Stadt Neustadt in Holstein



Bürgermeister Mirko Speckermann

Gemeinde Sierksdorf



Bürgermeister Carsten Bruhn

Gemeinde Scharbeutz



Bürgermeisterin
Bettina Schäfer

Gemeinde Timmendorfer Strand



Bürgermeister Sven Partheil-Böhnke

Gemeinde Ratekau



Bürgermeister Thomas Keller

Hansestadt Lübeck



Bürgermeister Jan Lindenau

Unternehmen:

HANSA-PARK Freizeit- und Familienpark GmbH & Co. KG



Jun. Mitglied der Geschäftsleitung
Victoria Leicht

Tourismus-Agentur Lübecker Bucht



Vorstand André Rosinski

Timmendorfer Strand Niendorf Tourismus GmbH



Geschäftsführer Joachim Nitz

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (SWL Mobil)



Geschäftsführer Andreas Ortz

Lübeck und Travemünde Marketing GmbH



Geschäftsführer Christian Martin Lukas

Ostsee-Holstein-Tourismus



Geschäftsführerin Katja Lauritzen

Vereine / Verbände / Institutionen:

VCD Nord e. V.



Landesvorstand VCD Nord
Stefan Karstens

Fahrgastverband PRO BAHN Schleswig-Holstein e. V.



Landesvorsitzender Stefan Barkleit

Lübeck Management e. V.



Geschäftsführerin Olivia Kempke

VCD Lübeck



Sprecher der Ortsgruppe
Jens-Uwe Runge

Fahrgastverband PRO BAHN Lübeck



Sprecher der Ortsgruppe
Julian Gebler



Lübeck, 17.03.2026

Gemeinsamer Appell zur Stärkung der Regio-S-Bahn Lübeck

Attraktiver SPNV im Korridor Lübeck – Eutin – Malente – Lütjenburg/Kiel

Die unterzeichnenden Akteur:innen aus der Region fordern die Landesregierung von Schleswig-Holstein, die NAH.SH und die DB InfraGO auf, die Planungen und den Ausbau der Regio-S-Bahn (RSB) Lübeck im Korridor Lübeck – Eutin – Malente – Lütjenburg/Kiel mit höchster Priorität und zielgerichtet voranzutreiben. Die RSB ist ein entscheidender Schritt für eine nachhaltige, zukunftsfähige Mobilität, den Klimaschutz, die Reduzierung des Autoverkehrs sowie die wirtschaftliche Entwicklung der Region.

RSB als Chance für die gesamte Region

Die RSB schafft attraktive Alternativen zum Auto, reduziert CO₂-Emissionen und stärkt den Umweltverbund. Ein leistungsfähiges Schienennetz mit eng getakteten Verbindungen ist ein essentieller Standortfaktor für Unternehmen, Pendler:innen und den Tourismus. Zudem verbessert die RSB die Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen, Arbeitsplätzen, Versorgungs- und Freizeitangeboten und sorgt sowohl für eine wirtschaftliche Belebung als auch für verbesserte soziale Teilhabemöglichkeiten entlang der Strecke.

Zielgerichteter Infrastrukturausbau

Um die RSB erfolgreich umzusetzen, fordern die unterzeichnenden Akteur:innen:

- Kapazitätsausbau, Beschleunigung und neue Stationen¹ entlang der Achse Lübeck – Malente – Lütjenburg/Kiel
- Reaktivierung des Streckenabschnitts Malente-Gremsmühlen – Lütjenburg, um auch den ländlichen Raum besser anzubinden
- Elektrifizierung der Strecke sowie Bau von Überwerfungsbauwerken und eines 3. und 4. Gleises im Nordzulauf des Lübecker Hbf, um Engpässe zu beseitigen und den Betrieb effizient zu gestalten
- Trennung von Verkehrsarten: Eigene Trassen oder ausreichende Kapazitäten für Schienengüterverkehr und die RSB, damit es keinen Engpass gibt

¹ in Techau, Gleschendorf, Woltersmühlen, Süsel-Bockholt, Eutin-Gewerbegebiet, Eutin Carl-Maria-von-Weber-Straße, Malente Voßstraße, Malente Markt, Malente Nord, Holsteinische Schweiz und Lütjenburg

- Keine Verlagerung von Güterverkehr in die Nacht: Der Ausbau des SPNV-Angebots darf nicht dazu führen, dass Güterzüge vermehrt nachts fahren müssen, um Platz für den Personenverkehr zu schaffen
- Schaffung der Möglichkeit von Zugkreuzungen in Timmdorf, um bei einer Belegung von vier Zugpaaren pro Stunde zwischen Bad Malente und Plön Überführungsfahrten durchführen zu können und um Verspätungen ausgleichen zu können

Zukunftsfähiges Angebot für eine starke RSB

Angebotsseitig fordern wir:

- Einführung einer RSB-Linie Lübeck – Eutin – Malente im 30-Minuten-Takt mit jeweils einer Verlängerung nach Lütjenburg und nach Kiel im 60-Minuten-Takt
- hierdurch: Beibehalt einer umstiegsfreien Regionalbahnverbindung zwischen Lübeck und Kiel mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen im 60 Minuten-Takt
- Beschleunigung der Fahrzeit Kiel – Lübeck auf ca. 60 Minuten und Verdichtung der RE-Linie Lübeck – Eutin – Kiel auf einen 30-Minuten-Takt, unter Beibehaltung der Durchbindung von/nach Büchen und Lüneburg
- Errichtung einer zusätzlichen Bahnstation Woltersmühlen wegen schwieriger Bedienung der Ortschaft durch den Busverkehr aufgrund der vorgesehenen Schließung von Bahnübergängen
- Erhalt des ITF-Knotens in der Kreisstadt Eutin, um die Ausrichtung des Stadt- und Regionalbusverkehrs auf den Schienenverkehr weiterhin optimal erhalten zu können
- Zukünftig Durchbindung der Züge Neumünster – Plön mindestens bis zur Kreisstadt Eutin (mit langfristiger Option der Verlängerung bis Neustadt (Holst.))

Politische Umsetzung jetzt vorantreiben!

Die RSB muss verbindlich beschlossen und mit klar definierten Maßnahmen im nächsten Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) ab 2027 verankert werden. Dabei ist ein Umsetzungszeitpunkt innerhalb der nächsten fünf Jahre vorzusehen. Nun braucht es eine politische Priorisierung und eine gesicherte Finanzierung für den Bau sowie die Umsetzung eines verbesserten Angebots. Deshalb fordern wir die schnellstmögliche Priorisierung der RSB im Landeshaushalt.

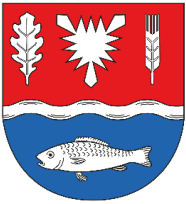
Jetzt ist die Zeit zu handeln: Die Region ist bereit – das Land Schleswig-Holstein muss jetzt liefern!

Unterstützende:

(geographisch sortiert, Nord nach Süd)

Kreise / Städte / Gemeinden:

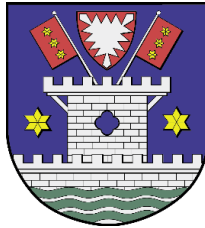
Kreis Plön



Kreis Plön

Landrat Björn Demmin

Stadt Lütjenburg



Bürgermeister Dirk Sohn

Kreis Ostholstein



Landrat Timo Gaarz

Gemeinde Malente



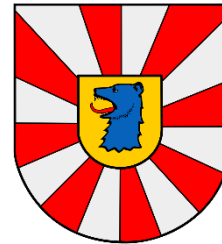
Bürgermeister Heiko Godow

Stadt Eutin



Bürgermeister Sven Radestock

Gemeinde Scharbeutz



Bürgermeisterin Bettina Schäfer

Gemeinde Ratekau



Bürgermeister Thomas Keller

Stadt Bad Schwartau



Bürgermeisterin Dr. Kathrin Engeln

Hansestadt Lübeck



Bürgermeister Jan Lindenau

Unternehmen:

**Hein Lüttenborg
Bahnstreckenverwaltungs-
gesellschaft mbH (HLB)**



Geschäftsführer Sven Ole Ratjens

**Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH
(SWL Mobil)**



Geschäftsführer Andreas Ortz

**Lübeck und Travemünde Marketing
GmbH**



Geschäftsführer Christian Martin Lukas

Vereine / Verbände / Institutionen:

VCD Kiel



Sprecher der Ortsgruppe
Frederik Meißner

**Fahrgastverband PRO BAHN
Schleswig-Holstein e. V.**



Landesvorsitzender Stefan Barkleit

**Schienenverkehr Malente-
Lütjenburg e. V.**



Vorsitzender Prof. Heiner Monheim

VCD Lübeck



Sprecher der Ortsgruppe
Jens-Uwe Runge

Fahrgastverband PRO BAHN Lübeck



Sprecher der Ortsgruppe
Julian Gebler

Lübeck Management e. V.



Geschäftsführerin Olivia Kempke