



Bericht VU und IEK

Nord-West

**Vorbereitende Untersuchungen und integriertes
städtebauliches Entwicklungskonzept für die
Gesamtmaßnahme Nord-West**

im Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“



Hansestadt LÜBECK

Hansestadt Lübeck
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

Bearbeitung:

Maria Laudan (Abteilungsleitung)
Achim Selk
Dr. Julia Lindfeld
Stefanie von Klonczynski



steg Hamburg mbH
Schulterblatt 26-36
20357 Hamburg

Bearbeitung:

Jan Seeringer
Paulette Alvia
Florian Muarrawi
Josephine Vogelmann

A D E P T

ADEPT / Hamburg
Thedestraße 2
22767 Hamburg

Bearbeitung:

Markus Ewald
Tanja Jauernig
Anne Christin Ruff

September 2025

Die vorbereitenden Untersuchungen für die Gesamtmaßnahme Nordwest wurde im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Stadtumbau West“ aufgestellt. Die Mittel des Städtebauförderungsprogramms werden gemeinsam von Bund, Land und Kommune getragen.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen

SH



Schleswig-Holstein
Ministerium für Inneres,
Kommunales,
Wohnen und Sport

Vorbereitende Untersuchungen und integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für die Gesamtmaßnahme Nord-West

im Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“

Inhalt

1	Vorbereitende Untersuchungen	7
1.1	Die Gesamtmaßnahme	7
1.2	Das Verfahren	10
2	Bestandsaufnahme und Analyse	13
2.1	Bedeutung im Stadtgefüge	13
2.2	Entwicklungsgeschichte	17
2.3	Planungsrechtliche Situation	24
2.4	Übergeordnete Konzepte und Planungen	30
2.5	Denkmalschutz, denkmalrechtliche Belange, sonstige rechtliche Gegebenheiten	36
2.6	Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur	38
2.7	Wirtschaftsstruktur und Arbeitsstätten	41
2.8	Eigentumsstruktur und Entwicklungs- / Planungsabsichten	43
2.9	Verkehr	46
2.10	Gebäude- und Wohnungsstruktur	55
2.11	Wohnungsmarkt in Lübeck	56
2.12	Soziale, bildungsbezogene, kulturelle und freizeitbezogene Infrastruktur	57
2.13	Öffentliche Freiflächen	59
2.14	Umweltsituation	62
2.15	Zusammenfassende Bewertung: Chancen und Potenziale sowie Missstände gemäß § 136 BauGB	66
3	Integriertes Entwicklungskonzept	77
3.1	Leitbild und Entwicklungsziele	78
3.2	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept	81
3.3	Maßnahmenkatalog	94
4	Kosten- und Finanzierungsübersicht	105
4.1	Annahmen und Vorgehensweise	105
4.2	Kostenaufstellung	106
4.3	Kostenfinanzierung: Ausgaben und Einnahmen	107
5	Verfahrensrechtliche Abwägung	109

5.1	Einheitliche Vorbereitung, Durchführung und qualifiziertes öffentliches Interesse	109
5.2	Behebung städtebaulicher Missstände	110
5.3	Wahl der Verfahrensart	110
5.4	Abgrenzung Sanierungsgebiet	112
5.5	Nachteilige Auswirkungen und Durchführbarkeit	114
5.6	Beteiligung	114
6	Zeit- und Maßnahmenplan	117
7	Langfristige Gebietsentwicklung	118
8	Zusammenfassung und Ausblick	121
9	Verzeichnisse	122
9.1	Abbildungsverzeichnis	122
9.2	Quellenverzeichnis	124
10	Anlagen	
10.1	Dokumentation der öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen	
10.2	Planteil	
10.3	Abwägungstabelle TÖB	



Abb. 1: Blick auf die Gleisharfe der Roddenkoppel

1. Vorbereitende Untersuchungen

1.1 Die Gesamtmaßnahme

Planungsanlass und Hintergrund

Die Hansestadt Lübeck beteiligt sich mit den in St. Lorenz Nord, nordwestlich des Wallhafens am Stadtgraben gelegenen Flächen „Nordwest“ (Roddenkoppel, ehemaliges Schlachthofgelände und Struckbachtal) am Städtebauförderungsprogramm Stadtumbau West. Dieser Siedlungsbereich ist überwiegend industriell geprägt und seit einiger Zeit einem Strukturwandel unterworfen. Untergenutzte Flächen in innenstadtnaher Lage am Wasser bergen in diesem Bereich grundsätzlich ein hohes Potenzial für eine Konversion. Durch eine Beteiligung am Städtebauförderungsprogramm sollen in einer entsprechenden städtebaulichen Gesamtmaßnahme u.a. die Siedlungsstruktur entwickelt, die Wohn- und Arbeitsverhältnisse verbessert, die brachliegenden Flächen einer neuen Nutzung zugeführt und ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz geleistet werden.

Die nahegelegene Lübecker Innenstadt ist vom lebendigen Handel des Mittelalters geprägt und hat ihre größten Überformungen durch die Anpassung an die Bedarfe des Hafens erfahren: Die Wallanlagen wurden im frühen 19. Jahrhundert zugunsten des Hafens bzw. dessen Erschließung zurückgebaut und der Bau des Elbe-Lübeck-Kanals um 1900 stärkte den Hafen für die Binnenschifffahrt. Das Untersuchungsgebiet liegt im Vorfeld der ehemaligen Befestigungsanlagen und erhielt durch die Entwicklung des Hafens im 19. Jahrhundert eine neue, z.T. bis heute prägende Gestalt.

Mehr als 100 Jahre später entwickelt sich Lübeck im Spannungsfeld aus Wasser, Hafen und Stadtleben erneut weiter: Der Hafen ist noch heute der zweitgrößte Ostseehafen Deutschlands, allerdings hat sich der Schwerpunkt der Hafennutzung innerhalb des Lübecker Stadtgebiets weiter nach Norden in Richtung Travemünde verschoben. Die innenstadtnahen Bereiche südlich der Eric-Warburg-Brücke sind weitestgehend aus der klassischen Hafennutzung gefallen. Leerstand und Nutzungsänderungen sind sichtbare Indikatoren für den eingetretenen Strukturwandel des ehemals industriell geprägten Siedlungsbereichs. Es ist zu erwarten, dass sich der Strukturwandel in diesem Bereich fortsetzen wird. Diese Situation bietet der Hansestadt Lübeck die Chance, einen ehemaligen Teil des Hafens weiterzuentwickeln, um hierdurch ein Gebiet in zentraler Lage den Lübecker:innen wieder zugänglich zu machen und eine neue Facette

der Stadt im Zusammenspiel mit den Nachbarstadtteilen St. Lorenz Nord und der Altstadt zu entwickeln.

Im Zuge des anstehenden Prozesses werden unterschiedliche Ansprüche an das Untersuchungsgebiet und seine zukünftige Funktion im städtischen Zusammenhang entstehen. Durch Konversion bietet das Gesamtareal grundsätzlich ein erhebliches Flächenpotenzial für einen neuen, attraktiven und angebundenen Wohn- und Arbeitsstandort in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt. Daraus ergeben sich unterschiedliche räumliche Fragestellungen, z.B. nach einer besseren Anbindung der Roddenkoppel an den Stadtteil St. Lorenz Nord, einer Abgrenzung zu weiterhin bestehenden Hafenflächen im Norden, einer zukünftigen Nutzung und Gestaltung des Uferbereichs oder der Anbindung eines neuen Quartiers an die Nördliche Wallhalbinsel und die dahinterliegende Altstadt. Zum anderen stellen sich konkrete Fragen vor Ort, z.B. nach der künftigen Funktion der vorhandenen Bahnanlagen, den Umgang mit den unter Denkmalschutz stehenden Bereichen und Gebäuden, der Nachnutzung möglicher Konversionsflächen, einer geeigneten Form der Sicherung des Gewerbes am Standort und der Weiterentwicklung mit gegebenenfalls ergänzenden Nutzungen.

Um die Grundlage für eine übergreifende städtebauliche Entwicklung zu schaffen, hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 28. Mai 2020 beschlossen, für das Gebiet der städtebaulichen Gesamtmaßnahme Nordwest Vorbereitende Untersuchungen (VU) nach § 141 Baugesetzbuch (BauGB) für ein mögliches Sanierungsgebiet inklusive der Erarbeitung eines Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (IEK) einzuleiten. Mit den VU werden eigentumsrechtliche, soziale, strukturelle, städtebauliche sowie weitere fachplanerische Verhältnisse und Zusammenhänge des Untersuchungsgebiets umfassend analysiert und städtebauliche Missstände identifiziert. Darauf aufbauend wird geprüft, ob für die Behebung der Missstände und zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele das Sanierungsrecht erforderlich ist und ob die rechtlichen Voraussetzungen nach § 141 BauGB für die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebiets erfüllt sind. Im Kontext der VU wird ein IEK erstellt, durch das die Leitlinien, Ziele und Maßnahmen für eine Entwicklung aufgezeigt werden. Das IEK als städtebauliche Planung dient gemäß der Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (StBauFR 2015 SH) der

einheitlichen Vorbereitung und räumlichen Abgrenzung der Gesamtmaßnahme und schafft die förderrechtliche Grundlage, um Städtebauförderungsmittel einsetzen zu können. Es gelten die Anforderungen an Stadtumbaumaßnahmen gem. § 171a und § 171b BauGB.

Der für das Verfahren zuständige Fachbereich Planen und Bauen der Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Abt. Altstadt, Welterbe, Stadtteilplanung hat im August 2021 die Arbeitsgemeinschaft der zwei privaten Unternehmen steg Hamburg und ADEPT mit der Durchführung der VU einschließlich der Erstellung eines IEK beauftragt. Die Ergebnisse der VU sowie das IEK werden mit diesem Bericht vorgelegt.

Zentrale politische Weichenstellungen – ISEK

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat mit ihren Beschlüssen zur Aufnahme der Gesamtmaßnahme Nordwest in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ (28. März 2019) und zur nachfolgenden Einleitung der VU (28. Mai 2020) keine konkreten, räumlich-inhaltlichen Zielvorgaben für eine Gebietsentwicklung festgelegt. Der städtische Antrag auf Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm hat in grundsätzlicher Form die Chancen herausgestellt, die sich durch eine Umstrukturierung des Gebiets ergeben können.

Gesondert zu betrachten ist in diesem Kontext das sog. Schlachthofareal, welches eine Teilfläche im Untersuchungsgebiet bildet: Hierzu liegen spezifische kommunalpolitische Beschlüsse vor, die in Kapitel 2.4 dargestellt werden.

Bereits im gesamtstädtisch ausgerichteten, integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Hansestadt Lübeck, welches am 25. März 2010 von der Bürgerschaft beschlossen wurde, werden die Siedlungsbereiche Roddenkoppel und Schlachthofareal als Planungsraum definiert. In diesem Bereich plant Lübeck demnach die Umnutzung innerstädtischer Brachflächen. Konkret ist demnach an den Standorten Roddenkoppel und Schlachthof mittelfristig eine integrierte Entwicklung von Wohnen und Arbeiten durch Neustrukturierung vorgesehen („Wohnen / Gewerbe / Grün“). Sie sind Teile der Entwicklungsachse St. Lorenz Nord.

Abgrenzung des Gebiets

Das Untersuchungsgebiet Nordwest umfasst ein ca. 75 ha großes Areal nordwestlich der Lübecker Altstadt. Das Gebiet erstreckt sich entlang des Stadtgrabens und der Trave von der südlich gelegenen Marienbrücke bis zur nördlich gelegenen Eric-Warburg-Brücke. Zum Untersuchungsgebiet gehören die am Wasser liegende Roddenkoppel, die Flächen des Struckbachtals mit dem teilweise verrohrten ehemaligen Struckbach (heute: Flutgraben) sowie das Areal des ehemaligen Schlachthofs beiderseits der Bahntrasse Lübeck-Puttgarden. Auf der westlichen Seite wird das Untersuchungsgebiet mit der ersten Häuserzeile an der Schwartauer Allee abgeschlossen.

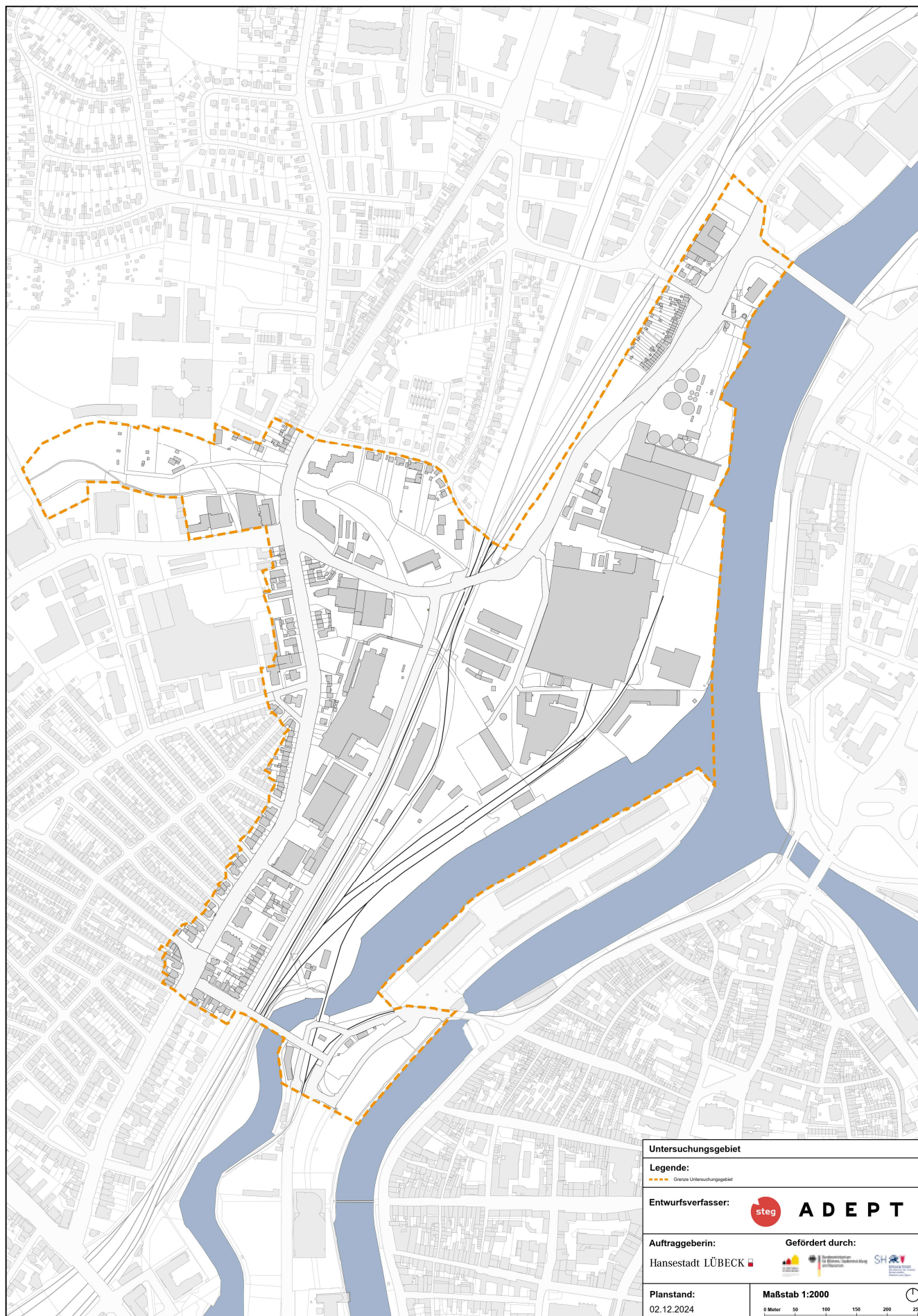


Abb. 2: Untersuchungsgebiet

1.2 Das Verfahren

Ziele und Zwecke der Vorbereitenden Untersuchungen

Mit den VU werden die eigentumsrechtlichen, sozialen, strukturellen, städtebaulichen und sonstigen fachplanerischen Verhältnisse und Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet überprüft. Des Weiteren werden allgemeine Ziele und Maßnahmenvorschläge für eine mögliche Entwicklung des Gebiets definiert. Diese Ergebnisse dienen als Basis für die Prüfung, ob die Voraussetzungen für eine förmliche Festlegung eines Sanierungsgebiets für den gesamten Untersuchungsbereich oder für Teilbereiche gegeben sind und eine Sanierungsmaßnahme zur Zielerreichung zweckmäßig und erforderlich ist, oder ob die Entwicklungsziele auch mit anderen städtebaulichen Maßnahmen erreicht werden können. Die allgemeinen Anwendungsvoraussetzungen für eine Sanierung bestimmt § 141 BauGB. Folgende Aspekte müssen demnach behandelt werden:

- Die Ermittlung und die Analyse der sozialen, städtebaulichen und strukturellen Verhältnisse und Zusammenhänge,
- die Definition allgemeiner Ziele und Zwecke sowie
- die Abschätzung der Durchführbarkeit der Maßnahme.

Im Rahmen dieses Berichts werden die Ergebnisse der VU dargestellt. Diese umfassen neben der Bestandsaufnahme und der Definition der Entwicklungsziele der Hansestadt Lübeck die Prüfung der Anwendungsvoraussetzungen zur Festlegung eines bzw. mehrerer Sanierungsgebiete inklusive der voraussichtlich anfallenden Kosten.

Projektorganisation

Die Durchführung der VU sowie die Aufstellung des IEK erfolgte in einem iterativen Prozess zwischen der Auftraggeberin und den Auftragnehmern. Alle zuständigen bzw. betroffenen Verwaltungsstellen der Hansestadt Lübeck wurden kontinuierlich in den integrierten Planungsprozess eingebunden (vgl. Abb. 3 Projektorganisation), sodass die fachplanerischen Zielsetzungen fortlaufend fachlich-inhaltlich abgestimmt werden konnten. Darüber hinaus erfolgte eine Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 139 BauGB (s.u.).

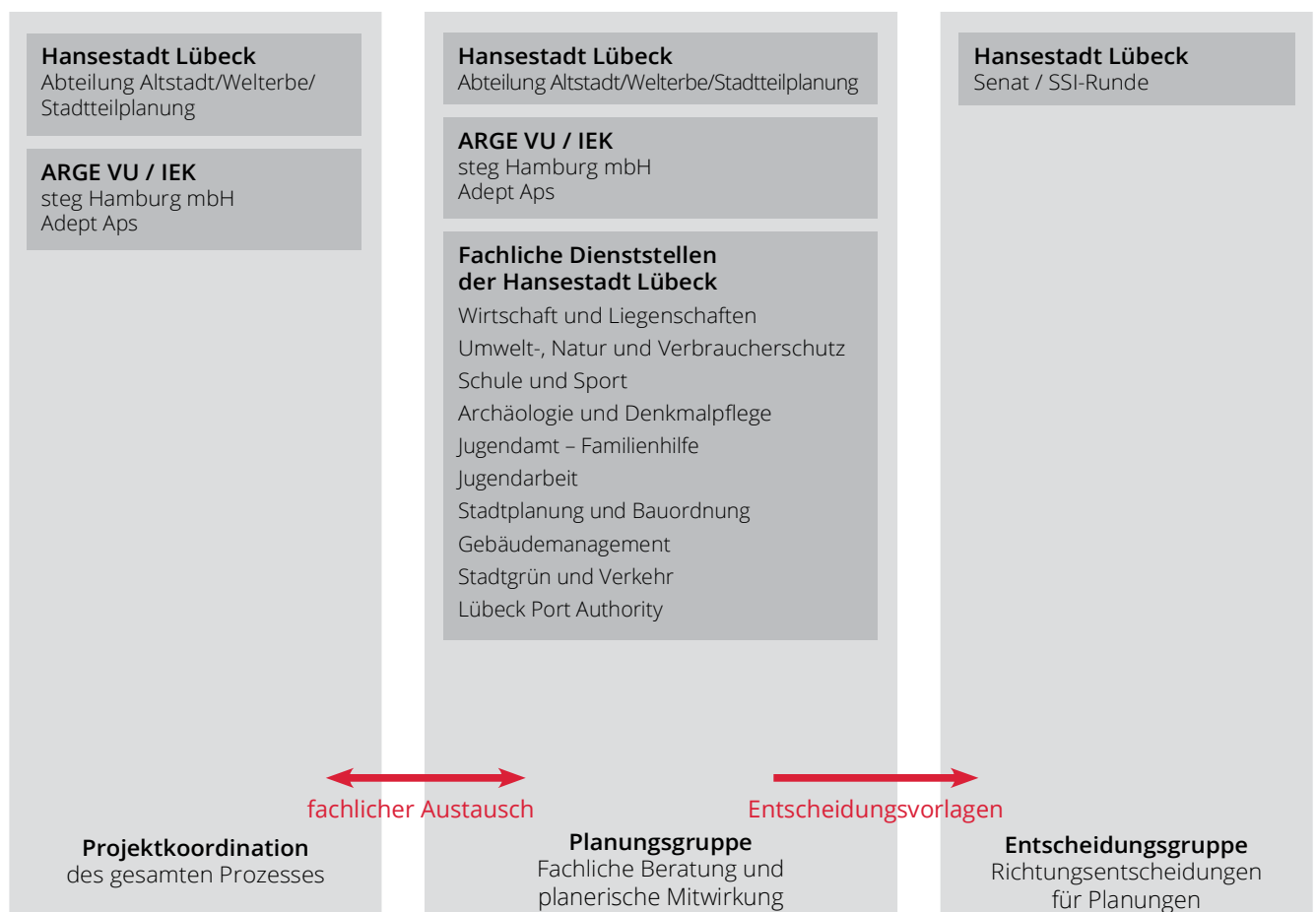


Abb. 3: Projektorganisation

Methodisches Vorgehen zur Bearbeitung

Das methodische Vorgehen der Projektbearbeitung richtete sich nach den entsprechenden rechtlichen Vorgaben des Baugesetzbuchs. Demnach werden im Rahmen der VU die sozialen, städtebaulichen und strukturellen Verhältnisse und Zusammenhänge im Gebiet ermittelt und Ziele für eine städtebauliche Entwicklung definiert. Auf dieser Basis wird eingeschätzt, ob die Anwendungsvoraussetzungen zur Festlegung eines oder mehrerer Sanierungsgebiete nach § 141 BauGB erfüllt sind. Zunächst erfolgte daher eine umfangreiche Bestandserhebung innerhalb des Untersuchungsgebiets und, sofern erforderlich, auch im näheren städtischen Umfeld. Inhaltlich konzentrierte sich die Bestandsaufnahme auf die Aspekte, die für die Definition allgemeiner Ziele und Zwecke sowie die Abschätzung der Durchführbarkeit der städtebaulichen Gesamtmaßnahme erforderlich waren. Hierfür wurden zum einen die für das Gebiet gültigen rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen erfasst. Zum anderen wurden die heutigen Grundstücksverhältnisse und Nutzungen ermittelt und analysiert. Neben einer umfassenden Sekundäranalyse der vorliegenden Daten, Planungen und Konzepte sowie der verschiedenen Fachgespräche mit städtischen Dienststellen und Akteur:innen wurden für unterschiedliche Teilaspekte Ortsbegehungen durchgeführt. Für die grundstücksbezogene Analyse des Untersuchungsgebiets wurde zudem ein zweistufiges Ansprachekonzept entwickelt und durchgeführt, das u.a. einen umfangreichen, grundstücksbezogenen Fragebogen für alle Grundeigentümer:innen und darauf aufbauende, leitfadengestützte Einzelgespräche mit ausgewählten Eigentümer:innen umfasste. Auf Basis der Analyseergebnisse und der inhaltlichen Auseinandersetzung im Planungsprozess, den Ergebnissen aus den unterschiedlichen öffentlichen Beteiligungsformaten, den Ergebnissen aus der umfassenden verwaltungsinternen Abstimmung sowie den Beteiligungsformaten mit kommunalpolitischen Vertreter:innen wurden Ziele formuliert, auf denen aufbauend das IEK erstellt wurde. Zudem wurden Schlüsse zur Notwendigkeit und Durchführbarkeit der Sanierungsmaßnahme gezogen, geeignete (Förder-)Maßnahmen definiert und die entstehenden Kosten geschätzt.

Beteiligung der Betroffenen sowie der Dienststellen

Die Hansestadt Lübeck ist gemäß § 141 Abs. 4 i.V.m. §§ 137 bis 139 BauGB verpflichtet, bei der Durchführung der VU alle Betroffenen im Gebiet sowie die Träger öffentlicher Belange über Ziele und Maßnahmen zu informieren, Befragungen durchzuführen und ihnen die Möglichkeit zu geben, sich zu den Planungen zu äußern. Zu den Betroffenen zählen "Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstige Betroffene" (vgl. § 137 BauGB), denen im Planungsverfahren ausreichend Gelegenheit zur Mitwirkung eingeräumt wurde. Darüber hi-

naus war die interessierte Öffentlichkeit durch verschiedene Informations- und Beteiligungsangebote in die Erarbeitung des IEKs involviert.

Beteiligung und Mitwirkung der nach § 137 BauGB Betroffenen

Zu Beginn des Verfahrens wurden alle Eigentümer:innen schriftlich über die rechtlichen Rahmenbedingungen sowie den Ablauf und die grundsätzlichen Ziele der VU informiert. Des Weiteren fand eine gesonderte Informationsveranstaltung für die Eigentümer:innen statt, in der die Inhalte und Rahmenbedingungen des Prozesses erläutert wurden. Mit einer schriftlichen Information wurden darüber hinaus Fragebögen versandt, um alle relevanten, grundstücksbezogenen Informationen abzufragen. Mit den Grundeigentümer:innen, die besonders große oder potenziell für eine städtebauliche Entwicklung relevante Grundstücke besitzen, wurden Einzelgespräche geführt, um die aktuelle Nutzung, mögliche Entwicklungsperspektiven und -optionen sowie Betroffenheiten und Auswirkungen zu erörtern. Mit den Eigentümer:innen des im Untersuchungsgebiet befindlichen Geschosswohnungsbaus (insbesondere Bereich Schwartauer Allee) waren keine detaillierten Gespräche erforderlich, da der Wohnungsbestand im Zuge der Sanierungsmaßnahme grundsätzlich erhalten und nicht überplant werden soll.

Zur Beteiligung der weiteren Betroffenen (Mieter:innen, Pächter:innen, sonstige Betroffene) wurde zum Projektbeginn eine öffentliche Auftaktveranstaltung durchgeführt. Aufgrund der Bedeutung, der Lage und der Größe des Projekts sowie seiner Aufgabenstellung mit dem nachfolgend aufzustellenden IEK richtete sich diese Veranstaltung an die allgemeine Öffentlichkeit (vgl. auch Abb. 4 Beteiligung im Planungsverfahren).

Die Beteiligung der nach § 137 BauGB Betroffenen wurde im Prozessverlauf fortgesetzt. Im Zuge der Erarbeitung der ersten städtebaulichen Leitziele und -ideen für das Untersuchungsgebiet wurde am 04. November 2022 ein öffentliches "Zukunftsforum mit Bürgercheck" durchgeführt. Die Veranstaltung bestand aus zwei Teilen: Im ersten, nichtöffentlichen Teil wurden mit eingeladenen interdisziplinären Fachexperten, wie Architekt:innen, Landschaftsarchitekt:innen, Stadtplaner:innen, Professor:innen und Studierenden sowie ausgewählten Trägern öffentlicher Belange Ideen zu definierten Abschnitten des Untersuchungsgebiets entwickelt. Als Basis dienten hierzu die in der Bestandsanalyse herausgearbeiteten Rahmenbedingungen. Am zweiten, öffentlichen Teil der Veranstaltung konnten alle Betroffenen sowie die interessierte allgemeine Öffentlichkeit teilnehmen, um sich über die in der Bestandsanalyse erfassten Rahmenbedingungen zu informieren und sich zu den im ersten Teil der Veranstaltung erarbeiteten Ideen, Szenarien und Leitzielen zu äußern, so dass für alle Betroffenen eine frühzeitige Mitwirkung an den Zielen der Sanierung möglich war. Nach der Erstellung des IEK-Entwurfs wurde die Beteiligung fortgesetzt. Zur Kinder- und Jugendbeteiligung wurden im Sommer und Herbst 2024 mehrere Einrichtungen, wie z.B.

das Stadtschüler:innenparlament und Jugendeinrichtungen zur Beteiligung aufgefordert. Am 15.11.2024 fand eine öffentliche Veranstaltung statt, auf der der IEK-Entwurf öffentlich vorgestellt wurde. Hier bestand die Möglichkeit für alle nach § 137 BauGB Betroffenen, sich zu den Sanierungszielen zu äußern und die eigene Rückmeldung einzubringen. Vorab wurden mit den direkt von möglichen Fördermaßnahmen betroffenen Grundeigentümer:innen persönliche Gespräche geführt.

Die Ergebnisse dieser Gespräche und Veranstaltungen wurden detailliert festgehalten und für die weitere Bearbeitung der VU ausgewertet. Aus datenschutzrechtlichen Gründen werden personen- oder grundstücksbezogene Angaben jedoch nicht im Bericht veröffentlicht. Äußerungen und Stellungnahmen aus der Beteiligung der Eigentümer:innen werden im Folgenden themenbezogen anonymisiert und abstrahiert dargestellt.

Die Ergebnisse der Beteiligung der sonstigen Betroffenen sowie der allgemeinen Öffentlichkeit werden im Bericht dargestellt. Da sie kontinuierlich und von Beginn an in die Planungen eingeflossen sind und Bezug auf den jeweiligen Arbeitsstand nehmen, erfolgt die Darstellung im Bericht an den entsprechenden inhaltlichen Stellen. Die Ergebnisse der Beteiligung während der Analysephase finden sich in Kapitel 2 (Bestandsaufnahme und Analyse) in den jeweiligen

inhaltlichen Unterkapiteln. Die Ergebnisse der Beteiligung zur Erstellung des IEK sind den inhaltlichen Unterkapiteln des Kapitel 3 (Integriertes Entwicklungskonzept) zugeordnet. Wurden zu einem Thema im Zuge der Beteiligung keine Anmerkungen gemacht, entfällt dieser Punkt in den Kapiteln. Bei der Darstellung im Bericht handelt es sich um eine zusammengefasste Darstellung. Die ausführlichen Dokumentationen mit allen Ergebnissen der verschiedenen Beteiligungsformate liegen separat vor (siehe Anlage).

Beteiligung und Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange nach § 139 BauGB

Die Träger öffentlicher Belange waren in einer ersten Stufe der Beteiligung von Ende März bis Ende April 2022 aufgefordert, die für ihren Zuständigkeitsbereich relevanten Belange zu übermitteln, so dass diese bei der Erarbeitung der VU und des IEK berücksichtigt werden konnten.

Die zweite Stufe der Beteiligung erfolgte mit der Verschickung des Erläuterungsberichts zu VU und IEK von Mitte April bis Ende Mai 2025. Die entsprechend eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet, abgewogen und sind in den Planungsprozess eingeflossen. Die Schlussverschickung des finalisierten VU/IEK sowie des überarbeiteten Erläuterungsberichts an die Träger öffentlicher Belange erfolgte am 25.04.2025 mit Frist bis zum 28.05.2025.

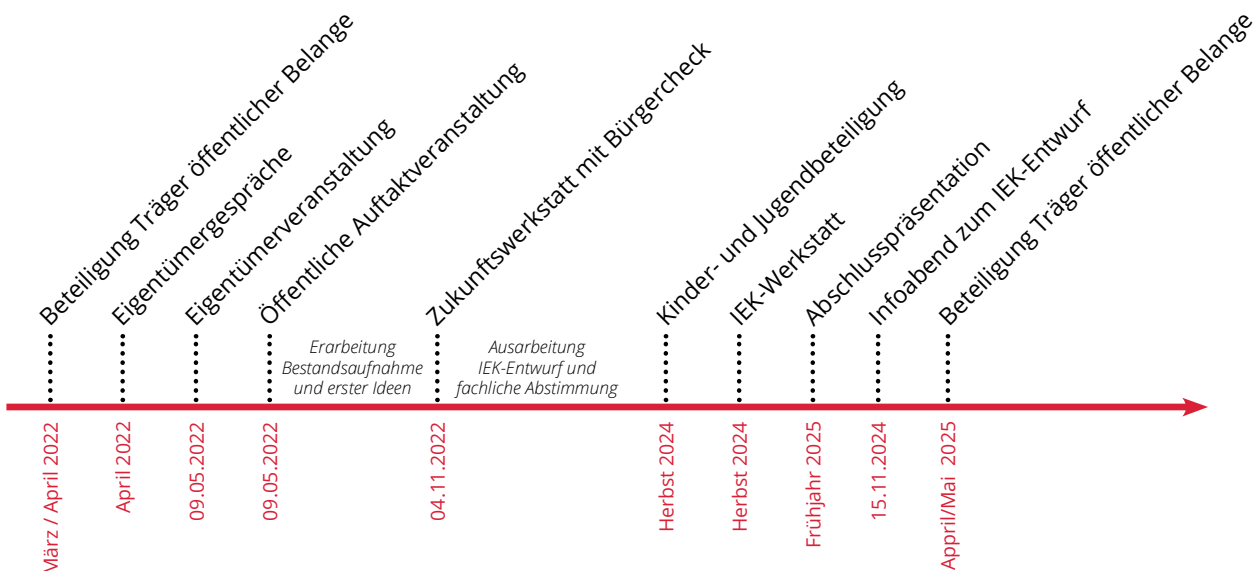


Abb. 4: Beteiligung im Planungsverfahren

2. Bestandsaufnahme und Analyse

2.1 Bedeutung im Stadtgefüge

Charakter des Gebiets

Das Untersuchungsgebiet wurde seit dem 19. Jahrhundert überwiegend durch Werften und hafenbezogene Nutzungen sowie einen Seegrenzschlachthof geprägt, deren Anlagen sich im Laufe der Jahre schrittweise erweiterten. Seit dem Niedergang der ursprünglichen Nutzungen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ist das Gebiet einem Strukturwandel unterworfen. Zahlreiche Flächen liegen augenscheinlich brach oder wurden bereits neuen Nutzungen zugeführt, die teils den Charakter von Zwischennutzungen aufweisen. Auf der Roddenkoppel lag einst die Lübecker Maschinenbau-gesellschaft (LMG) mit einem Werftbetrieb. Von der Werft sind zahlreiche große Hallen verblieben, die dem Gebiet bis heute einen industriellen Charakter verleihen. Die Hallen werden zum Großteil für das Lagern von unterschiedlichen Waren und Gütern genutzt, durch kulturelle Nutzungen umgenutzt oder dienen Zwischennutzungen. Der industrielle und hafenwirtschaftliche Charakter des Gebiets wird durch die Hafenbahn unterstrichen, die eigene Gleise, Abstellan-lagen und Werkstätten in diesem Bereich betreibt. Durch die Lage zwischen dem Stadtgraben und der Bahntrasse Lübeck-Puttgarden ist das Gebiet nur durch eine Zufahrt an der Einsiedelstraße erschlossen, so dass die schwache Erschließung und der fehlende Durchgangsverkehr zu einer Randlage führen. Eine Durchwegung für den Fuß-, Rad- oder motorisierten Verkehr besteht nicht oder nur punktuell.

Die westlich der Bahntrasse, zwischen Schwartauer Allee und Katharinenstraße befindlichen Flächen sind geprägt von dem Areal des ehemaligen Seegrenzschlachthofs. Seit der Nutzungsaufgabe im Jahr 2006 liegt das Gelände brach und die Gebäudesubstanz verfällt. Aufgrund der Größe der Brachfläche strahlt der verlassene Charakter auf die Wahr-nehmung des gesamten Bereichs aus und bewirkt einen randstädtischen Charakter auch für die umliegenden Grund-stücke, die sich teils in veritabler Nutzung befinden.

Im nordwestlichen Untersuchungsgebiet erstreckt sich das Struckbachtal. Der Struckbach wird überwiegend verrohrt im Untergrund geführt und ist daher wenig erlebbar. Der kleine, zugewachsene Grünzug ist in kein übergeordnetes, grünes Netz eingebunden. In Teilen ist keine Zugänglichkeit

gegeben oder keine besondere Aufenthaltsqualität spürbar. Der darin liegende Kinderspielplatz ist nur von Norden von der Elisenstraße über einen schmalen Weg zu erreichen. Das Untersuchungsgebiet wird zusätzlich durch große Verkehrsstrassen geprägt. Neben der Bahntrasse, die das Gebiet in zwei Teile zerschneidet, bilden die Schwartauer Allee sowie die Verkehrsachse Bei der Lohmühle – Karlstraße – Einsiedelstraße als Teil der „Nordtangente“ stadtweit bedeutsame Straßenverbindungen mit einer hohen Ver-kehrsbelastung. Die mehrspurigen Fahrbahnen nehmen einen großen Stadtraum ein und wirken einhergehend mit der hohen Verkehrsbelastung als Barrieren zwischen den verschiedenen Bereichen des Untersuchungsgebiets.

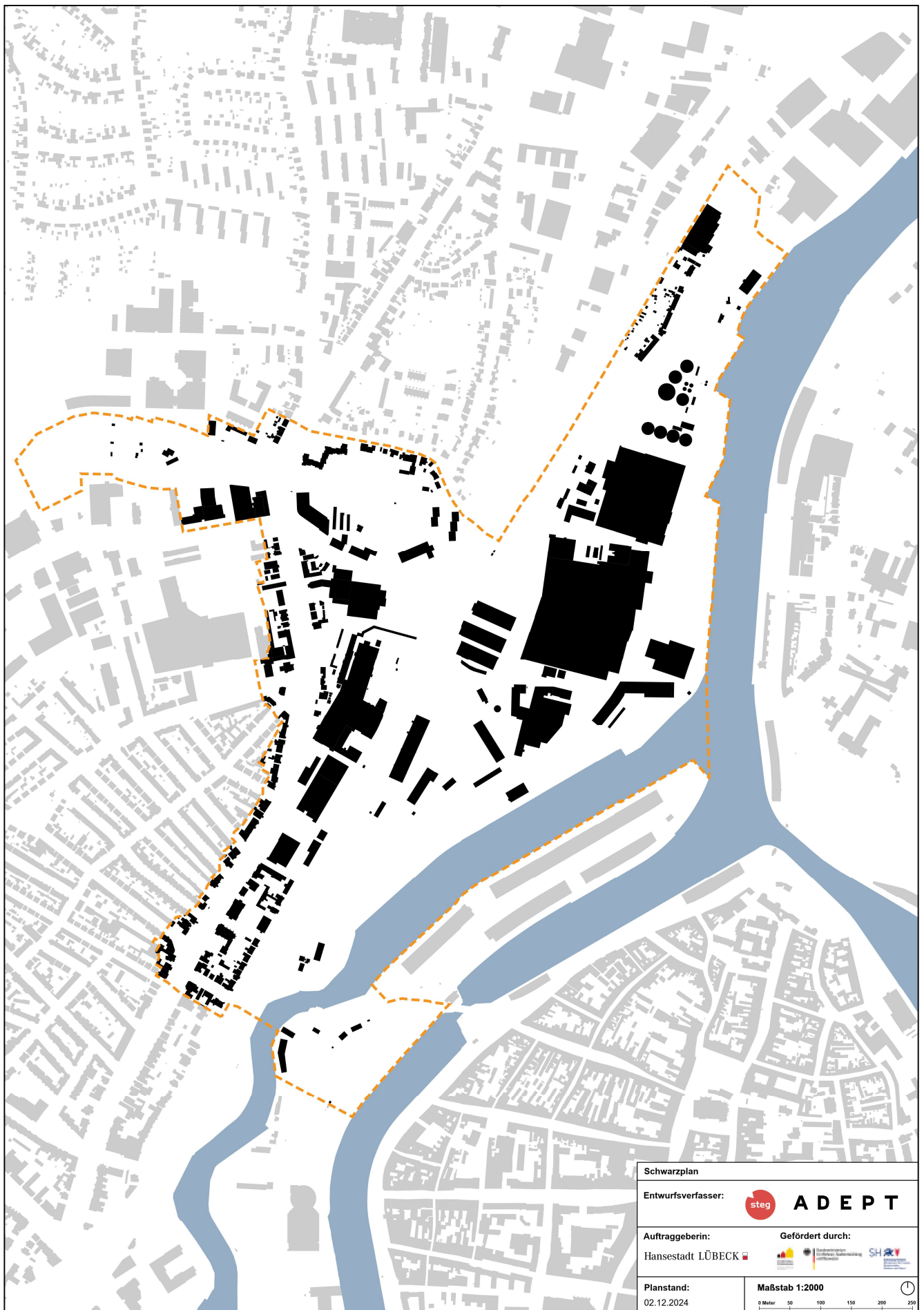


Abb. 5: Schwarzplan

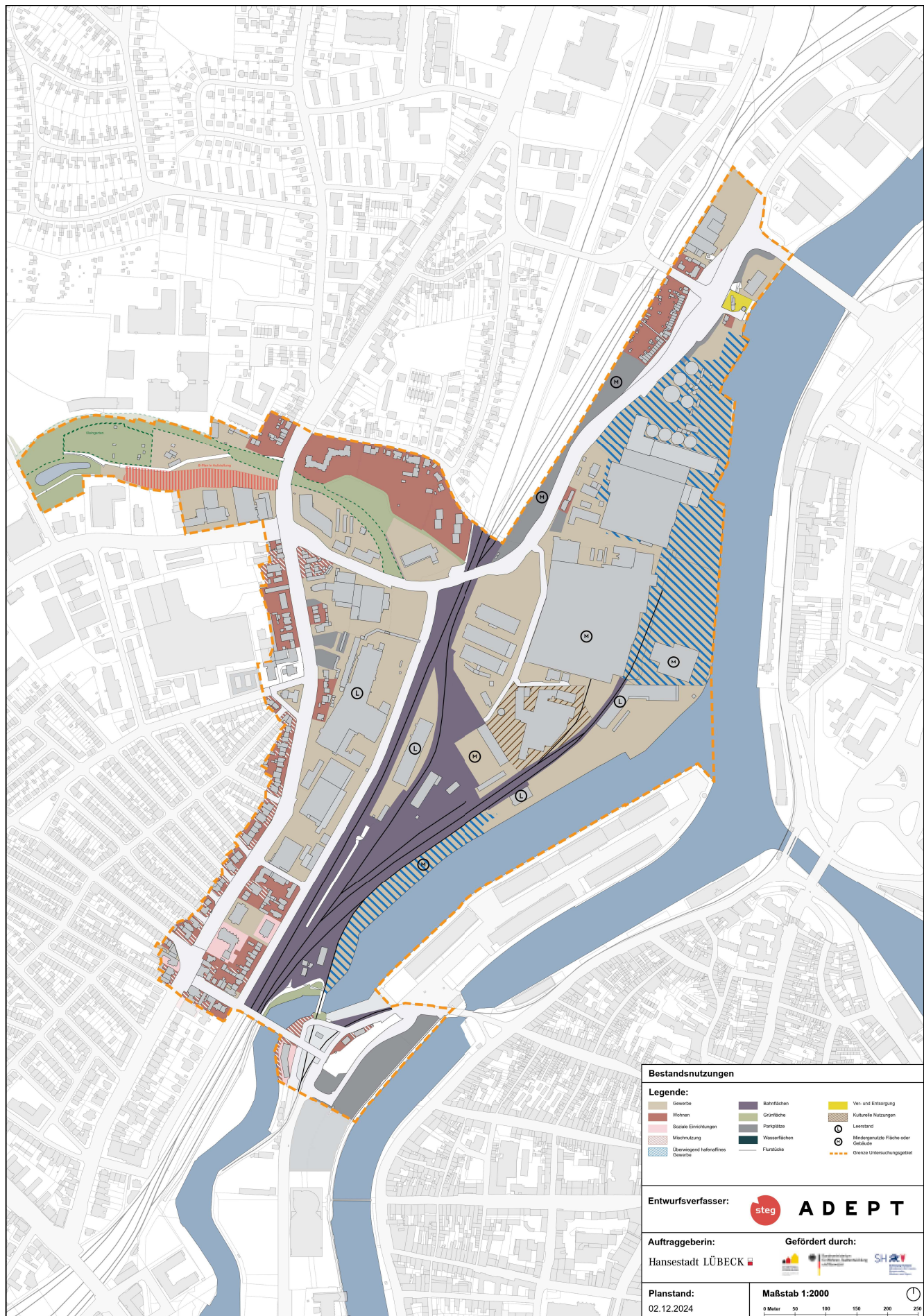


Abb. 6: Bestandsnutzungen

Das Umfeld des Gebiets

Die an das Gebiet anschließenden Quartiere weisen sehr unterschiedliche Charaktere auf. Im Nordosten erstrecken sich entlang der Trave bis zum Vorwerker Industriehafen teils aktive, teils untergenutzte Hafennutzungen und gewerbliche Großstrukturen. Diese Nutzungen werden durch die Trave sowie die Bahntrasse Lübeck-Puttgarden begrenzt. Der Bereich des Vorwerker Hafens ist, ähnlich wie der in Travemünde am Skandinavienkai befindliche Hafenbereich, ein durch intensive Hafennutzung geprägter, wichtiger Gewerbe- und Handelsstandort der Hansestadt Lübeck.

Das Untersuchungsgebiet liegt im Stadtteil St. Lorenz Nord. Westlich grenzt eines der dichtesten Quartiere Lübecks mit Blockstruktur und gründerzeitlicher Bebauung an. Es besteht eine Unterversorgung mit Grün- und Freiräumen. Nördlich des Gründerzeitviertels grenzen Gewerbeflächen an mit zum Teil großflächigem, nicht zentrenrelevanten Einzelhandel sowie Sportflächen mit gesamtstädtischer Bedeutung.

In der nördlichen Verlängerung des Schlachthofgeländes grenzt ein Quartier mit kleinteiliger Wohnbebauung aus vorwiegend Ein- und Zweifamilienhäusern.

Südöstlich liegt die Nördliche Wallhalbinsel, die sich im 19. Jahrhundert zu einem Hafenstandort entwickelte, der inzwischen aus dieser Nutzung herausgefallen ist. Die ehemaligen Lagerschuppen zeugen noch heute charakterlich von der Hafennutzung. Auf der Nördlichen Wallhalbinsel ist seit einigen Jahren eine schrittweise Weiterentwicklung mit Nutzungen aus dem kulturellen und Medienbereich zu verzeichnen. 2022 wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel unter Erhalt der historischen Hafenschuppen geschaffen (B-Plan Nr. 01.77.00) – die Realisierung obliegt dem Vorhabenträger. Der historische Gebäudebestand soll erhalten und durch eine Mischung aus Wohnungen, kulturellen Angeboten sowie gewerblichen Betrieben nachgenutzt und im Südwesten der Nördlichen Wallhalbinsel durch zwei neue Gebäude ergänzt werden. Die Nördliche Wallhalbinsel ist vom Untersuchungsgebiet durch den Stadtgraben (Wallhafen) getrennt, der nur im Süden an der Marienbrücke und der Eutiner Brücke überquert werden kann, so dass der Stadtgraben trotz der räumlichen Nähe eine städtebauliche und funktionale Barriere darstellt.

Von der Nördlichen Wallhalbinsel gelangt man über den Drehbrückenplatz in die Altstadt. Sie stellt das historische, wirtschaftliche, kulturelle und gesellschaftliche Zentrum der Hansestadt dar. Als UNESCO-Welterbe ist die Lübecker Altstadt von überragender Bedeutung und verfügt über eine internationale Strahlkraft, weshalb ihr städtebauliches und kulturelles Erscheinen von besonderer Bedeutung für die gesamte Stadt ist.

Nördlich der Altstadt, nordöstlich des Untersuchungsgebiets, liegt der Stadtteil St. Gertrud. Dieser ist überwiegend durch Wohnen partiell geprägt, entlang der Trave erstrecken sich hafenbezogene industrielle Nutzungen. Die trennende Wirkung der Trave wird nur durch die Eric-Warburg-Brücke aufgehoben, die beide Stadtteile miteinander verbindet.

Das Untersuchungsgebiet hat aufgrund seiner heutigen Nutzung und Prägung mit den gewerblichen Großstrukturen sowie den großen Verkehrsstrassen und fehlenden Wegeverbindungen eine trennende Wirkung auf die umliegenden Stadträume. Aufgrund der heterogenen Struktur des Umfelds besteht jedoch die Chance, das Gebiet so weiterzuentwickeln, dass es künftig eine Scharnierfunktion zwischen den Stadtteilen übernimmt und somit die Brüche, die heute im Stadtraum räumlich und funktional vorzufinden sind, abgebaut werden. In diesem Zusammenhang sollte auch geprüft werden, ob dies u.a. durch die Ergänzung neuer und unterrepräsentierter Nutzungen, wie Grün- und Freiraumstrukturen oder attraktiver Wegeverbindungen, erfolgen kann.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

Bei den durchgeführten Beteiligungsformaten wurden von einigen Personen die Lage an der Trave und dem Stadtgraben sowie die Anbindung an den Güterverkehr (Schiene und Straße) und die sich daraus ableitenden Vorteile als Gewerbestandort insbesondere im Bereich Logistik hervorgehoben. Die Gewässer, Bahnanlagen und die Schwartauer Allee werden von vielen Personen als Barrieren bewertet, die durch planerische Eingriffe reduziert werden sollten.

TöB-Beteiligung

Im Rahmen der TöB-Beteiligung wurden fachplanerische Hinweise und Anmerkungen zu übergeordneten Themen und Infrastrukturen eingebracht. Diese werden in den folgenden Fachkapiteln dargestellt.

Anforderungen an die Planung

- Funktionale und räumliche Trennwirkungen zwischen den Quartieren sollen nach Möglichkeit behoben werden.
- Ein für die stadträumliche Lage passender Charakter mit angemessenen Nutzungen sollte gefunden werden.

2.2 Entwicklungsgeschichte

Entwicklung vom Mittelalter bis in die Gründerzeit

Seit dem 16. und 17. Jahrhundert wurden die Befestigungsanlagen der mittelalterlichen Stadt ausgebaut, indem vor allem auf deren Westseite eine massive Festungsanlage mit spitzwinkligen Bastionen und einem vorliegenden Stadtgraben errichtet wurden. Hierdurch sicherte neben dem Lauf der Trave ein weiterer Wasserlauf die Stadt. Am Stadtgraben wurden Wallanlagen zum äußeren Schutz der Befestigungslinien angelegt. Das heutige Untersuchungsgebiet lag unmittelbar westlich angrenzend und somit vor den Toren und Befestigungsanlagen der Stadt; es war zu jener Zeit überwiegend von Weideland geprägt und sehr dünn besiedelt. Entlang des Struckbachs, der in die Trave mündete, befanden sich vom 13. bis in das 19. Jahrhundert mehrere Mühlen. In näherer Entfernung, im Travetal gelegen, befanden sich Ziegeleien.

Auf einem Gelände nördlich der Befestigungsanlagen gab der Lübecker Kaufmann Hieronymus Küsel 1754 den Auftrag zum Bau der prunkvollen Küsel'schen Villa, die bis heute an der Einsiedelstraße erhalten ist. Von hier aus erstreckten sich großzügig angelegte Gärten bis zur Trave und dem Stadtgraben, die im Zuge der industriellen Entwicklung des Gebiets seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts schrittweise verschwanden.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts waren die Befestigungsanlagen der Hansestadt aufgrund des technischen und politischen Fortschritts, wie in den meisten anderen deutschen und europäischen Städten, zur Sicherung der Stadt nicht mehr erforderlich, so dass diese zu großen Teilen geschleift wurden. Insbesondere auf der Ostseite der Altstadt wurden die Flächen zu großen Parks umgestaltet, während auf der Westseite, und somit auch im Bereich des heutigen Untersuchungsgebiets, eine städtebauliche und industrielle Entwicklung einsetzte. Diese wurde durch die Aufhebung der Torsperre 1864 begünstigt.

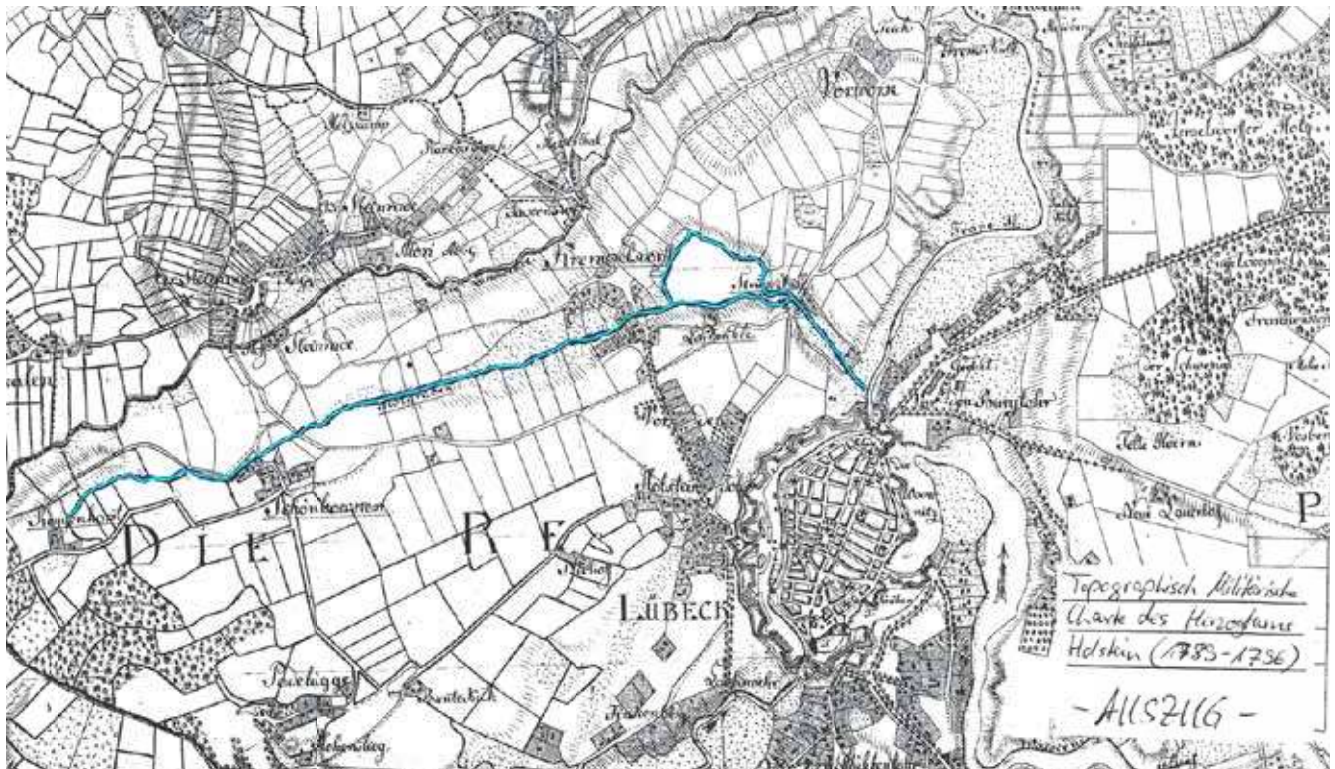


Abb. 7: Historische Karte Struckbachtal 1796



Abb. 8: Blick von der nördlichen Wallhalbinsel auf die Roddenkoppel



Abb. 9: Fassade der Tudorhallen

Entwicklung seit der Industrialisierung

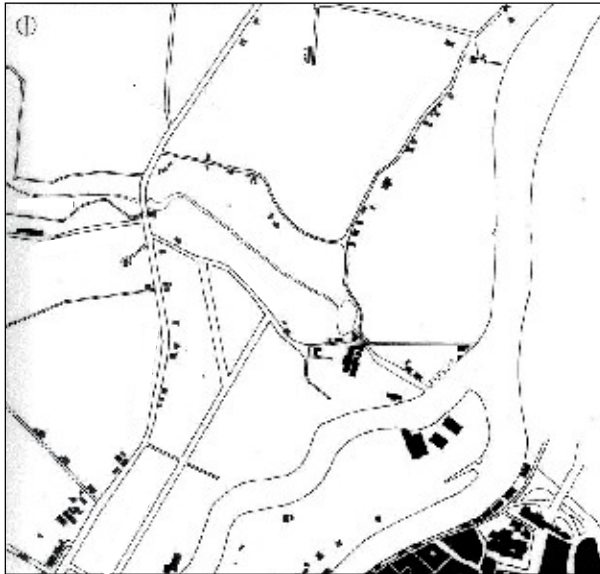
Ab Mitte des 19. Jahrhunderts setzte in Lübeck schrittweise die Industrialisierung ein. Hierzu gehörten der Bau von Eisenbahntrassen und der Anschluss Lübecks an das entstehende Eisenbahnnetz im Jahr 1851, wodurch der Transport von Menschen und Gütern erheblich erleichtert wurde. Durch den Lübecker Bahnhof, der 1851 auf der Mittleren Wallhalbinsel errichtet wurde, konnten in den folgenden Jahren auch die Hafenanlagen auf der Roddenkoppel durch die Eisenbahn erschlossen werden. Diese verkehrliche Erschließung förderte die Entwicklung von Industrie- und Hafenanlagen, die das heutige Untersuchungsgebiet seinerzeit schrittweise industrialisierten.

Geschichte der LMG:

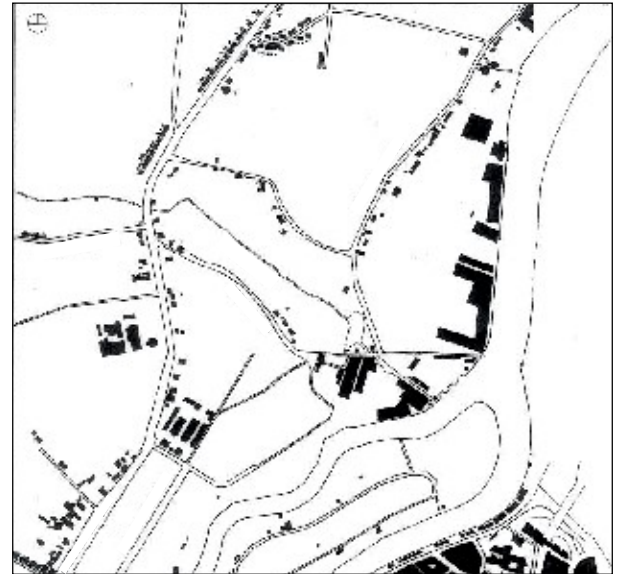
Aus der bereits 1845 gegründete Maschinenfabrik und Eisengießerei Kollmann und Schetelig ging 1873 die Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft (LMG) hervor. Diese produzierte in den folgenden Jahrzehnten unter anderem diverse Spezialbagger, z.B. für den Braunkohletagebau oder den Wasserbau. Ab dem 20. Jahrhundert entwickelte sich die LMG zu einer leistungsfähigen Werft, infolgedessen entstanden neben weiteren Kaianlagen zahlreiche Schiffsbauhallen, darunter auch die sogenannten Tudorhallen mit ihren vorgelagerten Schiffsbauplätzen. Die Werftanlagen wuchsen im Laufe der Jahrzehnte weiter an, so dass die Werft den größten Teil der Roddenkoppel bedeckte. Bis Mitte des 20. Jahrhunderts stieg die Zahl der Mitarbeiter:innen auf 5.000 Personen an. In den 1950er Jahren hatte die Werft ihre größte Ausdehnung erreicht.

Die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts war hingegen durch eine wechselvolle Geschichte des Niedergangs geprägt. Die Mitarbeiter:innenzahl nahm ab den 1950er Jahren kontinuierlich ab und verzeichnete in den 1960er Jahren noch ca. 3.000 Personen. Ab den 1980er Jahren wurde der Schiffbau eingestellt und die Mitarbeiter:innenzahl sank bis zur Jahrtausendwende auf 500. Die Übernahme des Betriebs durch die Krupp Fördertechnik im Jahr 1993 konnte keine Trendumkehr bewirken, so dass die LMG in den 2000er Jahren erstmals insolvent ging. Nach der Übernahme des Betriebs durch einen neuen Investor wurde die Produktion von Windenergieanlagen aufgenommen und mit etwas über 100 Mitarbeiter:innen bis 2010 betrieben. Nach dem Produktionsstopp und einem erneuten Eigentümerwechsel in den 2010er Jahren wird das Areal bis heute durch Nutzungen geprägt, die eher den Charakter von Zwischennutzungen aufweisen.

Das älteste, heute noch erhaltene Gebäude der LMG ist die ehemalige Schiffsbauhalle, sogenannte Tudorhalle, die eine herausragende Industriearchitektur aufweist und aufgrund seiner Wasserlage von besonderer städtebaulicher Bedeutung ist. Das Gebäude ist seit Langem ohne Nutzung und baulich in einem schlechten Zustand.



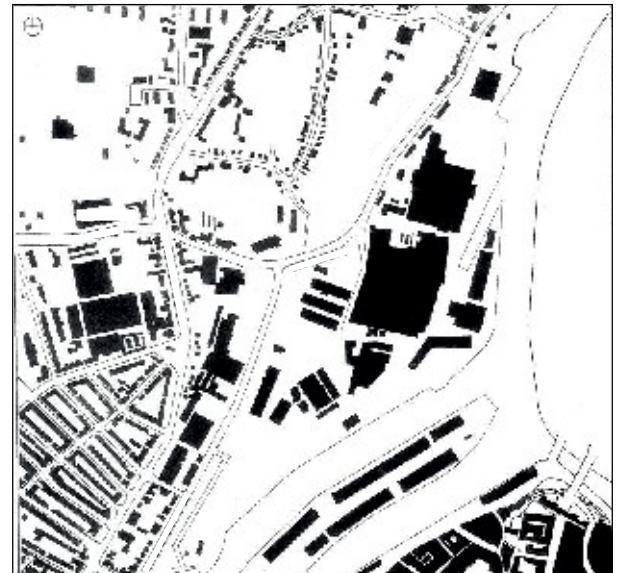
Städtebauliche Entwicklung 1873



Städtebauliche Entwicklung 1893



Städtebauliche Entwicklung 1910



Städtebauliche Entwicklung 1998

Abb. 10: Städtebauliche Entwicklung

Geschichte des Schlachthofareals:

Seit dem 19. Jahrhundert wurden im städtischen Schlachthof an der Schwartauer Allee Tiere geschlachtet. Dieser städtische Schlachthof lag südlich des heutigen Schlachthofareals und wurde in den 1950er Jahren geschleift. Das Kühlhaus, das bereits seit 1912 Kunsteis produzierte und in funktionaler Nähe zum Schlachthof lag, blieb erhalten und die Kühlhaus Lübeck AG errichtete seit den 1970er Jahren teils neue Gebäude und brach die alten Gebäude ab. Bis heute ist ein Nachfolger der Kühlhaus Lübeck AG am Standort ansässig.

Durch ein im Jahr 1926 erlassenes Reichsgesetz war es ab Ende der 1920er Jahre verboten, ausländische Tiere im städtischen Schlachthof zu schlachten und weiterzuverarbeiten, da Quarantäneauflagen umgesetzt werden mussten. Daher kam es in der 2. Hälfte der 1920er Jahre nördlich des städtischen Schlachthofs zum Bau eines Seegrenzschlachthofs mit Quarantänestation, der 1929 seinen Betrieb aufnahm. In diesem wurde Vieh vorwiegend aus Skandinavien angelandet, in Quarantäne gehalten, geschlachtet und weiterverarbeitet. Für den Betrieb wurden alle erforderlichen Infrastrukturen errichtet, wie etwa der Viehlandeplatz am Stadtgraben, Quarantäneställe an der Bahntrasse, allgemeine Schlachthofanlagen für Groß- und Kleinvieh, ein Kühlhaus, Markthallen und eine Zuchtviehauktionshalle auf der westlichen Seite der Bahntrasse. Zur Verbindung der beiderseitig der Gleise gelegenen Bereiche wurde eine Viehtrift errichtet, die in Teilen bis heute erhalten ist, da die Haltung der Tiere aus Quarantänegründen strikt von den umliegenden Nutzungen zu trennen war. Der Schlachthof wurde in den 1970er Jahren zu einem Versandschlachthof umgestaltet. Der Schlachthof wurde auf Teilen der ursprünglichen Anlage an der Schwartauer Allee bis 2006 betrieben, seither liegt das Areal brach.



Abb. 11: Schlachthofareal an der Katharinenstraße



Abb. 12: Brücke für den Transport von Vieh zum Schlachthofgelände

Entwicklung des Hafens:

Durch den Bahnanschluss entwickelten sich die Roddenkoppel sowie das Umfeld nördlich des heutigen Untersuchungsgebiets seit Mitte des 19. Jahrhunderts industriell und hafenbezogen. Seit dem Aufkommen veränderter Transport- und Logistikströme im internationalen Handel, die sich z.B. durch den Transport im Standardcontainer ausdrückten, waren alle Hafenanlagen einem erheblichen Transformationsprozess unterworfen. In Lübeck zeigte sich diese Entwicklung in den vergangenen Jahrzehnten durch eine Stärkung der Hafenanlagen, die an der Trave in Richtung Ostsee gelegen sind, da hier modernere Infrastrukturen, mehr Fläche und teils mehr Tiefgang vorzufinden sind. Dennoch befinden sich weiterhin einige hafenbezogene Nutzungen im Untersuchungsgebiet. Neben einem Lagerhausunternehmen findet nach wie vor gelegentlich ein Holzumschlag am Roddenkoppelkai im Wallhafen statt.

Entwicklung des Untersuchungsgebiets in den vergangenen Jahren:

Wesentliche Nutzungen, die das Untersuchungsgebiet über viele Jahre prägten und die für den Wirtschafts- und Arbeitsstandort Lübeck von besonderer Bedeutung waren, sind in den vergangenen Jahren verloren gegangen. Der Schlachthof stellte seine Produktion 2006 ein, die LMG legte die Produktion nach Jahrzehnten des Niedergangs 2010 nieder und die Hafenanlagen, die teils außerhalb des Untersuchungsgebiets liegen (Nördliche Wallhalbinsel) haben teilweise ihre Hafenfunktion verloren. Für den größten Teil des Untersuchungsgebiets ist daher ein Strukturwandel erkennbar, der bisher jedoch nur punktuell eingesetzt hat. Im zentralen Bereich der Roddenkoppel etablierte sich in den vergangenen Jahren ein regionales Kultur- und Veranstaltungszentrum. Zusätzlich entstehen kontinuierlich weitere Nutzungen aus dem kulturellen und kreativ-gewerblichen Milieu, die gemeinsam als Werftquartier vermarktet werden (vgl. Kapitel 2.7 Wirtschaftsstruktur und Arbeitsstätten). In diesem Bereich des Untersuchungsgebiets ist der Strukturwandel somit bereits sichtbar.

Neben den im Untersuchungsgebiet liegenden Brachen sowie den aufstrebenden neuen Nutzungen finden sich auf einzelnen Grundstücken des Untersuchungsgebiets auch veritable und am Standort funktionierende gewerbliche Nutzungen, die mit dem Standort eng verbunden sind und erfolgreiche Betriebe darstellen. Ebenso werden auch die Gleisanlagen der Hafenbahn, mit der dort liegenden Waggonwerkstatt, aktuell genutzt.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

- Im Zuge der durchgeführten Beteiligungsformate brachten viele Personen zum Ausdruck, dass ein Erhalt der historisch prägenden und identitätsstiftenden Orte im Gebiet wichtig sei. In diesem Zusammenhang wurde v.a. der ehemalige Schlachthof benannt.
- Andere brachten die Idee ein, den historischen Verlauf des Stadtgrabens wieder sichtbar zu machen.

TöB-Beteiligung

Im Rahmen der TöB-Beteiligung wurde vor allem auf den historischen Wert des Gesamtareals des Schlachthofs als letzten erhaltenen Seegrenzschlachthof in Deutschland verwiesen. Des Weiteren wurde der historisch bedeutsame Werftstandort benannt, der durch mehrere Baudenkmale geprägt wird und darüber hinaus auch archäologisch relevante Orte aus der Zeit vor der Werftentwicklung aufweisen könnte (siehe hierzu auch Kapitel 2.5 Denkmalschutz, denkmalrechtliche Belange, sonstige rechtliche Gegebenheiten).

Anforderungen an die Planung

- Historisch bedeutsame Orte sowie Denkmale sollen erhalten oder adaptiert und in die Planung integriert werden.
- Der industrielle und/oder Werftcharakter des Ortes soll in einer neuen Nutzung erkenn- und erlebbar bleiben.
- Historisch wichtige Orte und Denkmale können von ihrer Überformung befreit und somit wieder sichtbar und erlebbar werden.

2.3 Planungsrechtliche Situation

Die Betrachtung von planungsrechtlichen Rahmenbedingungen ist in den VU erforderlich, um die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung in einen rechtlichen Kontext einzubetten und rechtliche Herausforderungen und Hemmnisse frühzeitig identifizieren zu können. Mittels dieser Erkenntnisse gibt es erste Anhaltspunkte, inwiefern das bestehende oder noch zu schaffende Planungsrecht zur zügigen Durchführbarkeit der Gesamtmaßnahme beiträgt. Darauf aufbauend lassen sich gezielte Umsetzungsstrategien mit konkreten Handlungsschritten ableiten.

Raumordnung

Im Folgenden werden Planwerke der Raumordnung mit ihren für das Untersuchungsgebiet relevanten Aussagen beschrieben. Dabei handelt es sich um allgemeine Aussagen und rechtsverbindliche Festlegungen, die von den nachgeordneten räumlichen Ebenen im Sinne des Gegenstromprinzips nach § 1 Abs. 4 BauGB zu beachten und zu berücksichtigen sind.

Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2021 (LEP)

Der fortgeschriebene Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2021 (LEP-VO 2021) ist am 17. Dezember 2021 in Kraft getreten und bildet die Grundlage für die gesamt-räumliche Entwicklung des Landes bis 2036. Aus den graphischen und textlichen Festlegungen lassen sich allgemeine und spezifische, auf das Untersuchungsgebiet bezogene, Rückschlüsse ziehen:

Als landesweites Ziel wird der Vorrang der Innen- vor Außenentwicklung festgelegt, wodurch vorhandene innerörtliche Potenziale optimal ausgeschöpft werden sollen. Als Grundsatz wird festgeschrieben, dass insbesondere ehemalige militärisch, verkehrlich und gewerblich genutzte Flächen in siedlungsstrukturell integrierter Lage mobilisiert werden sollen. Bezogen auf das Untersuchungsgebiet lässt sich ableiten, dass es im Oberzentrum Lübeck liegt. Laut LEP sind Oberzentren Versorgungs- Wirtschafts-, Arbeitsmarkt-, Wissenschafts- und Kulturzentren mit überregionaler und landesweiter Bedeutung, die Motoren für eine zukunftsfähige Regionalentwicklung sein sollen. Bezüglich der Raumstruktur gehört das Untersuchungsgebiet zum siedlungsstrukturellen Verdichtungsraum, was das Potenzial zur Innen- und Nachverdichtung des Gebietes unterstreicht. Als weitere flächige Festlegung wurde die Hafenkante des Untersuchungsraumes, wie die gesamte Lübecker Altstadt, grundsätzlich als Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung festgelegt. Als linienförmige Festlegung ist die Bahntrasse Lübeck-Puttgarden als zweigleisige Bahnstrecke hervorgehoben.

Regionalplan Schleswig-Holstein Ost

Das Untersuchungsgebiet ist regionalplanerisch Bestandteil der Planungsregion II und wird durch den Regionalplan

Schleswig-Holstein Ost in der Fassung von 2004 gesteuert. Im Plangebiet ist eine überregional bedeutsame Straßenverbindung K25 (Einsiedelstraße) festgelegt. Die Hafenflächen im Plangebiet besitzen keine übergeordnete Bedeutung für die Hafennutzung, erst nördlich angrenzende Flächen sind als regional oder überregional bedeutsam festgelegt.

Allgemeines Städtebaurecht

Neben diesen landesweiten und regionalen Festlegungen steht der Gemeinde Lübeck mittels des BauGB i.V.m. mit der BauNVO die Bauleitplanung als Steuerungsmöglichkeit zur baulichen und sonstigen Nutzung von Grundstücken zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund gilt es zu prüfen, welche aktuellen Darstellungen der angestrebten Bodennutzung im Untersuchungsgebiet vorliegen und welche parzellenscharfen Festsetzungen der Art und Maße der baulichen Nutzung getroffen wurden, die als Möglichkeiten aber auch Restriktionen zur zukünftigen Entwicklung des Untersuchungsgebiets beitragen.

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) ist als vorbereitender Bauleitplan gemäß § 5 BauGB das zentrale Planungsinstrument einer Gemeinde zur Steuerung der städtebaulichen Entwicklung für das gesamte Gemeindegebiet. Der Lübecker Flächennutzungsplan ist 1990 in Kraft getreten und bereits mehrfach geändert worden. Demnach sind die Fernbahngleise und die Hafenbahn als Bahnanlage und die Einsiedelstraße, Karlstraße, Marienstraße und die Schwartauer Allee als sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen dargestellt. Von der Marienbrücke bis zu den Waggonwerkstätten ist eine Sonderbaufläche Hafen festgeschrieben. Die restlichen Flächen der Roddenkoppel sind genauso wie das Schlachthofgelände als gewerbliche Baufläche dargestellt, daran anschließend fügen sich gemischte Bauflächen entlang der Schwartauer Allee. Entlang der Straße Bei der Lohmühle sind Sonderflächen (u.a. großflächiger Einzelhandel) sowie gewerbliche Flächen dargestellt. Nördlich schließt sich ein Grünzug mit dem Ziel einer Parkanlage an. Eine Neuaufstellung des FNPs ist in Vorbereitung; seit 2018 liegt hierfür ein Aufstellungsbeschluss vor.

Bebauungspläne

Bebauungspläne sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Gemeinden stellen Bauleitpläne parzellenscharf auf, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Im Untersuchungsgebiet liegen folgende rechtskräftige Bebauungspläne bzw. Bebauungsplanentwürfe vor:

- Bebauungsplan 04.40.00 – Einsiedelstraße / Roddenkoppel
- Bebauungsplan 05.31.00 – Schwartauer Allee / Wilhelmshöhe

- Bebauungsplan 05.31.02 – Schwartauer Allee / Wilhelmshöhe
- Bebauungsplan 04.36.04 – Bei der Lohmühle / Stockelsdorfer Straße
- Bebauungsplan 04.36.06 – Bei der Lohmühle
- Bebauungsplan 04.38.00 – Lohmühle / Sportanlagen / P+R
- Bebauungsplan 05.01.00 – Vorwerker Hafen (Teilbereich I) / in Teilen
- Bebauungsplan 05.02.00 – Vorwerker Hafen (Teilbereich II) / in Teilen
- Bebauungsplanentwurf 04.41.00 – Schwartauer Allee / Katharinenstraße (nicht rechtskräftig, Aufstellungsbeschluss am 13.01.2016)
- Bebauungsplanentwurf 04.39.00 – Bei der Lohmühle/ Grünzug (nicht rechtskräftig, Aufstellungsbeschluss am 26.10.2020)

Bebauungsplan 04.40.00 – Einsiedelstraße/ Roddenkoppel

Der Bebauungsplan 04.40.00 umfasst mit der Roddenkoppel zentrale Flächen im Untersuchungsgebiet zwischen der Katharinenstraße bzw. der Bahntrasse sowie der Trave und dem Stadtgraben und umfasst ca. 41 ha. Ein Planerfordernis nach § 1 Abs. 3 Nr. 1 BauGB lag vor, da ein Rahmen für die zukünftige bauliche Entwicklung geschaffen werden sollte. Hierbei sollten sich zum einen die Bestandsnutzungen weiterentwickeln können als auch nachbarschaftliche Nutzungen wie Wohnnutzungen geschützt werden. Zusätzlich sollte die Gemengelage aus Wohnen, industrieller und gewerblicher Nutzung an die Erfordernisse des Lärmschutzes angepasst werden, damit die genannten Nutzungen verträglich nebeneinander bestehen können.

Um das Gebiet langfristig sensibleren Nutzungen öffnen zu können, wurde das vormalige Industriegebiet unter Berücksichtigung der Bestandsgenehmigungen zu einem eingeschränkten Gewerbegebiet herabgestuft. Insgesamt unterteilen sich die Gewerbegebiete in elf Teilgebiete, wodurch u.a. konkret gesteuert wurde, in welchen Gebieten die Lagerung und der Umschlag von Schüttgütern sowie Abfällen gemäß Abfallverzeichnis-Verordnung eingeschränkt werden. Eine Einschränkung bzw. in Teilen ein Ausschluss erfolgte insbesondere auf Flächen, die zum Wallhafen und zur Trave orientiert sind, wodurch die angrenzende Lübecker Altstadt und die Nördliche Wallhalbinsel von Emissionen freigehalten und den Belangen des Hochwasserschutzes Rechnung getragen werden sollen. In Bezug auf den Immissionsschutz setzt der B-Plan Lärmkontingente fest und schließt besonders störende bzw. besonders sensible Nutzungen aus.

Bezüglich Einzelhandelsnutzungen sind ausnahmsweise Verkaufsstätten von maximal 800 m² mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten zulässig. Auch Verkaufsstätten, die in einem räumlichen Zusammenhang mit einem Produktionsbetrieb stehen, sind zulässig.

Zusätzlich wurden im Süden ein Sonstiges Sondergebiet Hafen und im Norden ein Mischgebiet festgesetzt. Auf der

Fläche des Sonstigen Sondergebiets Hafen sollen langfristig Hafennutzungen gesichert und verträglich mit der umliegenden Wohnnutzung ausgestaltet werden. Die Lagerung von Stückgütern ist an dieser Stelle zulässig, die Ablagerung und der Umschlag von Abfällen und Schüttgütern ist jedoch unzulässig. Das nördlich festgesetzte Mischgebiet soll sowohl die bestehende Bestandswohnbebauung absichern als auch zukünftig vermehrt (klein-) gewerbliche Nutzungen ermöglichen. Wie in den genannten Gewerbegebieten dürfen hier nur nicht zentrenrelevante Verkaufsstätten mit einer Größe von maximal 800 m² zugelassen werden. Ausnahmsweise sind aber auch zentrenrelevante Sortimente auf einer Fläche von maximal 100 m² zulässig.

Ergänzend wurde die Erschließung des Gebiets über Festsetzungen von Verkehrsflächen, inklusive der Festsetzung von Flächen, die für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dienen, gesteuert. Zusätzlich durchziehen das Plangebiet planfestgestellte Bahntrassen, diese entfalten ihre Rechtsverbindlichkeit durch Planfeststellung, wodurch der Verlauf der Bahntrasse nur nachrichtlich im Bebauungsplan aufgenommen wird.

Bezüglich des Maßes der baulichen Nutzung wurden im gesamten Bebauungsplan Baufenster durch Baugrenzen bestimmt. Ein Abstand von 5 Metern zu den Erschließungsstraßen ist einzuhalten. In Anlehnung an die Bestandsbauten und unter Berücksichtigung der Sichtachsen auf die Stadtsilhouette der Altstadt, zum Schutz des UNESCO-Welterbes, ist eine abgestufte Höhenentwicklung vorgegeben.

Bebauungsplan 05.31.00 – Schwartauer Allee / Wilhelmshöhe

Der 1967 in Kraft getretene Bebauungsplan umfasst u.a. anteilig die Erschließungsstraßen Karlstraße und Schwartauer Allee samt angrenzender Flächen. Größtenteils wurden Mischgebiete festgesetzt, um eine Mischung aus gewerblichen Nutzungen und Wohnen zu ermöglichen. Nordöstlich der Karlstraße wurden zwei Gewerbegebiete festgesetzt, die eine offene, maximal zweigeschossige Bauweise zulassen. Im Bereich der Schwartauer Allee wurden Baulinien festgesetzt, um eine geschlossene Gebäudekante entlang der Schwartauer Allee zu gewährleisten. Südlich der ehemaligen Bahnanlage wurde eine Parkanlage und nördlich ein Spielplatz festgesetzt.

Bebauungsplan 05.31.02 – Schwartauer Allee / Wilhelmshöhe

1978 erfolgte eine 2. Änderung des Bebauungsplans 05.31.00 für den Bereich südlich der Karlstraße zwischen den Bahnanlagen und dem Mischgebiet zur Schwartauer Allee. Daraufhin wurden die bisherigen Festsetzungen für diesen Gebietsausschnitt unwirksam. Die Art der baulichen Nutzung wurde als ein Sondergebiet Serumstation festgesetzt. Die überbaubaren Grundstücksflächen wurden durch die Neuziehung von Baugrenzen um ca. 500 m² erweitert, mit dem Ziel dort eine maximal zweigeschossige Expediti-

onschalle planungsrechtlich zu ermöglichen.

Bebauungsplan 04.36.04/04.36.06 – Bei der Lohmühle / Stockelsdorfer Straße

Mit dem 1986 in Kraft getretenen Bebauungsplan wurde dem Ziel der Lübecker Bürgerschaft Rechnung getragen alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Ansiedelung von großflächigen Verbrauchermärkten, die in Konkurrenz zur Lübecker Altstadt stehen könnten, zu verhindern. Darüber hinaus sollte der Geltungsbereich städtebaulich geordnet werden. Vor diesem Hintergrund wurden u.a. Gewerbegebiete festgesetzt, in denen zentrenrelevanter Einzelhandel unzulässig ist. Neben der Steuerung der Nutzungen sollte über diese Festsetzung auch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch erhöhte Zu- und Abfahrten auf die Straße Bei der Lohmühle vermieden werden. Die im nordöstlichen Bereich des Bebauungsplans dargestellten Bahnflächen haben ihre Funktion verloren und wurden bereits entwidmet. Südlich schließen sich Grünflächen mit den Zweckbestimmungen Parkanlage und Dauerkleingärten an. In den 1990iger Jahren entfachte die Diskussion über die Ansiedelung von großflächigem Einzelhandel in Lübeck erneut, dies mündete in ein Einzelhandelsentwicklungskonzept. Dieses sah für den Standort an der Lohmühle Flächen für großflächigen nicht zentrenrelevanten Einzelhandel vor, so dass mit der 6. Änderung des Bebauungsplans Sonstige Sondergebiete, Großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige Gewerbebetriebe festgesetzt wurden.

Bebauungsplan 04.38.00 – Lohmühle/ Sportanlagen/ P+R

Der 1996 in Kraft getretene Bebauungsplan dient der Neuordnung der Sportflächen sowie der Realisierung einer Park+Ride-Anlage, die sich westlich des Grünzuges an das Untersuchungsgebiet anschließen. Für das Untersuchungsgebiet wird eine Versorgungsfläche zur Abwasserentsorgung im Grünzug festgesetzt. Hier befindet sich ein Regenrückhaltebecken, das der Entlastung des Struckbachs / Flutgrabens und der Niederschlagsentwässerung der Sportflächen und der P+R-Flächen dient.

Bebauungsplan 05-01-00 – Vorwerker Hafen (Teilbereich I / in Teilen)

Der 1965 inkraftgetretene Bebauungsplan umfasst einen nördlichen Teilbereich des Untersuchungsgebiets, in dem Wohnnutzungen vorgesehen wurden. Als Art der baulichen Nutzung wurde ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Als Maß wurde eine offene Bauweise, eine GRZ und GFZ von jeweils 0,3 und eine Geschosshöhe von 1 bis 1,5 festgesetzt.

Bebauungsplan 05-02-00 – Vorwerker Hafen (Teilbereich II / in Teilen)

Dieser Bebauungsplan umfasst den nördlichsten Bereich des VU-Untersuchungsgebiets und setzt angrenzend an den B-Plan 04.40.00 ein untergeordnetes Mischgebiet fest. Der größte Teil des Bebauungsplans setzt Industriegebiete fest. Das festgesetzte Industriegebiet schließt an weitere Industriegebiete an, die außerhalb des VU-Gebiets liegen; wodurch zusammenhängende Industriegebiete in einem größeren Maßstab geschaffen wurden.

Bebauungsplanentwurf 04.41.00 – Schwartauer Allee / Katharinenstraße (Aufstellungsbeschluss)

Das 8,7 ha große Plangebiet grenzt im Norden an die Karlstraße und im Osten an die Katharinenstraße. Das Planerfordernis zur Aufstellung eines Bebauungsplans gemäß § 1 Abs. 3 BauGB ergab sich aus der Nutzungsaufgabe des auf den Flächen ehemals befindlichen Schlachthofs im Jahre 2006 und der angestrebten Umwandlung des Geländes in ein Wohngebiet. Der Bauausschuss der Hansestadt Lübeck hat daher mit Beschluss aus dem Jahr 2019 über die grundsätzliche Ausrichtung und Nutzung des Schlachthofareals entschieden. Vorgesehen ist die Entwicklung eines Quartiers mit Wohnen und einem Verbrauchermarkt unter Integration der denkmalgeschützten Strukturen sowie die Schaffung einer Grünverbindung. Die Planung erfolgt in enger Abstimmung mit dem privaten Grundstückseigentümer und der Hansestadt Lübeck. Mit dem Bebauungsplanverfahren soll erreicht werden, den städtebaulichen Missstand zu beseitigen, das Erscheinungsbild der Schwartauer Allee aufzuwerten und das Grundstück einer neuen Nutzung zuzuführen.

Bebauungsplanentwurf 04.39.00 – Bei der Lohmühle / Grünzug

Aktuell werden die Flächen des Bebauungsplanentwurfs 04.39.00 durch vier verschiedene Bebauungspläne baulich gesteuert (05.31.00, 04.36.04, 04.36.06 (6. Änd.) und 04.38.00). In diesen Bebauungsplänen sind Mischgebiete, Grünflächen mit der Zweckbestimmung Dauerkleingärten, ein Gewerbegebiet sowie ein Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel festgesetzt. Die nachrichtlich übernommenen Bahnanlagen wurden bereits entwidmet und sind weitestgehend rückgebaut.

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplans ist die städtebauliche Neuordnung des Areals. Planerisches Ziel ist es, durch eine Neubebauung der Flächen mit Wohn- und Gewerbebauten einen städtebaulichen Übergang zwischen den Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen im Süden und der Wohnbebauung im Nordosten zu schaffen. Es soll dem Bedarf nach Wohnungen im Geschosswohnungsbau entsprochen und zudem sollen die vorhandenen Grünflächen im nördlichen Teil des Bebauungsplans zu einer breiteren Grünverbindung mit Aufenthaltsqualität entwickelt werden.

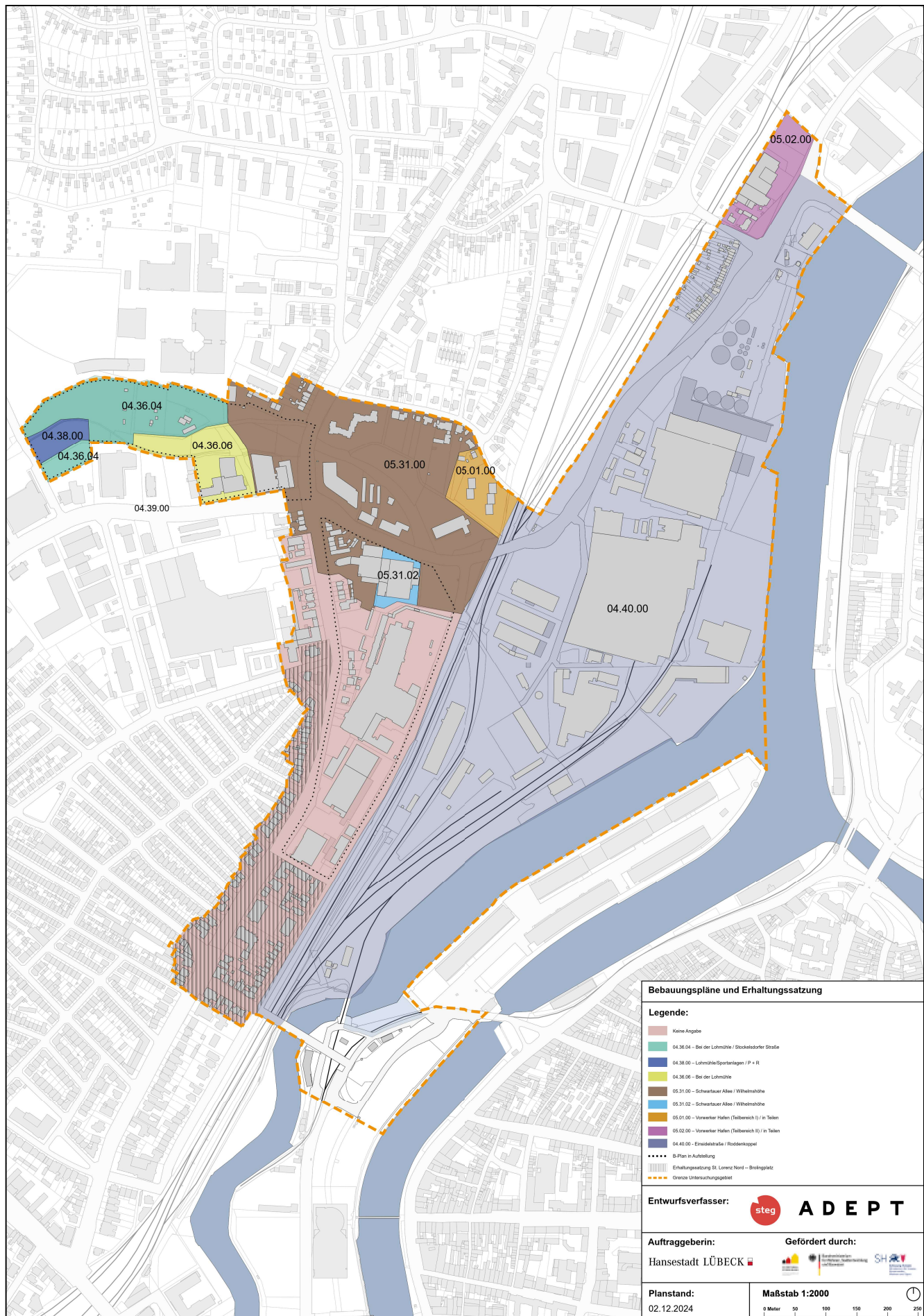


Abb. 13: Bebauungspläne und Erhaltungssatzung

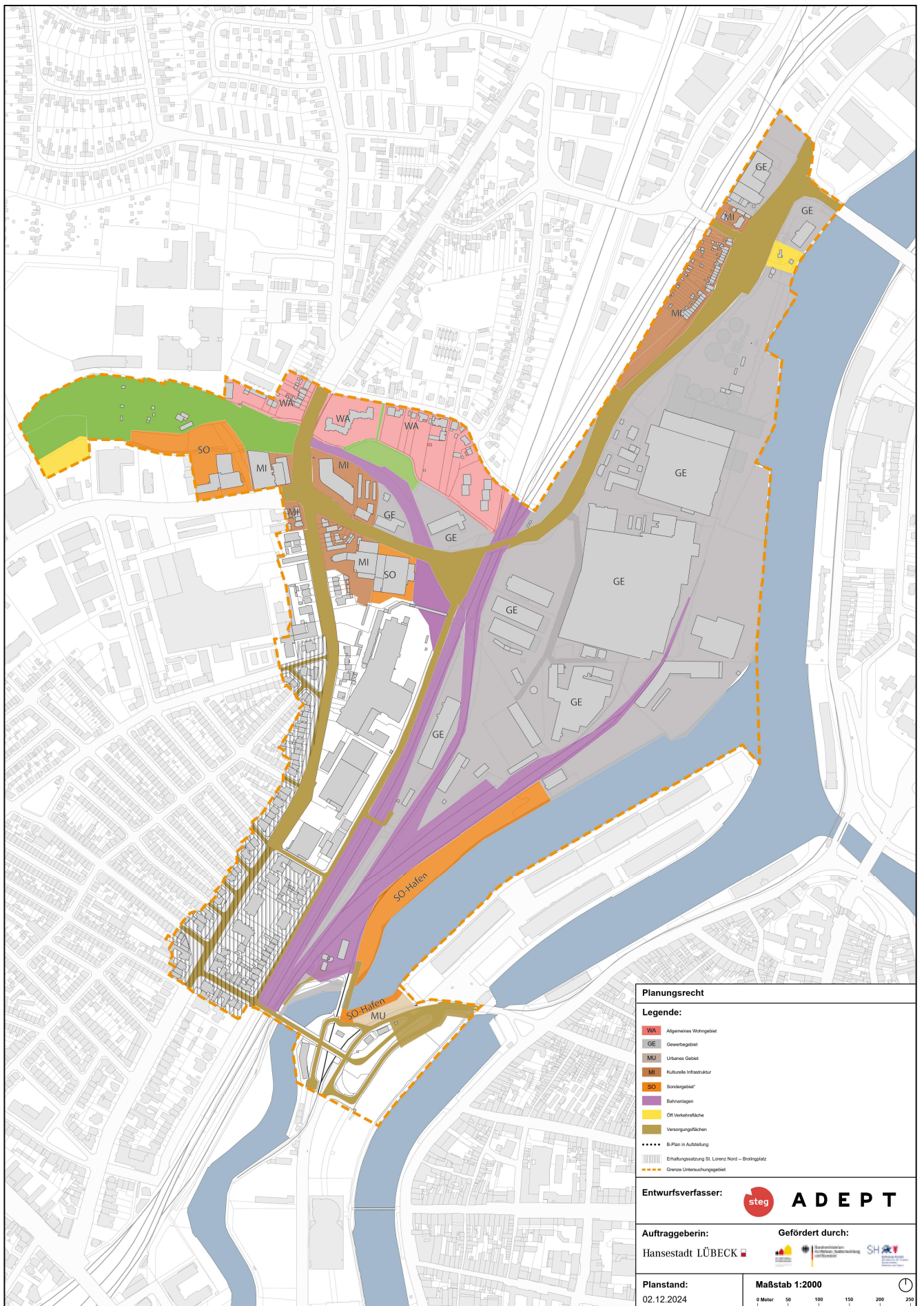


Abb. 14: Planungsrecht

Besonderes Städtebaurecht

Vorbereitende Untersuchungen Lübeck Nordwest

Neben dem allgemeinen Städtebaurecht steht der Hansestadt Lübeck auch das besondere Städtebaurecht mit Fokus u.a. auf der Behebung von städtebaulichen Missständen zur Verfügung. Aufgrund von tiefgreifenden Veränderungen auf den Flächen des Untersuchungsgebiets (Leerstände und Brachflächen, Bedeutungsverlust, hohe Potenziale durch zentrale Lage) gilt es, passende städtebauliche Instrumente zur Gestaltung des Strukturwandels auf den Flächen zu finden. Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat am 28. Mai 2020 beschlossen, für das Untersuchungsgebiet Lübeck Nordwest VU nach § 141 BauGB für ein mögliches Sanierungsgebiet inklusive der Erarbeitung eines IEK einzuleiten.

Mithilfe der VU sollen ausreichende Beurteilungsgrundlagen zu einem Gebiet eingeholt werden, um rechtlich fundiert zu einer Einschätzung zu kommen, ob in einem Gebiet ein zeitlich begrenztes Sonderrecht (z.B. Sanierungsrecht) angewendet werden kann. Es gilt insbesondere die eigentumsrechtlichen, sozialen, strukturellen, städtebaulichen und fachplanerischen Verhältnisse und Zusammenhänge zu erfassen und zu bewerten. Mit der Einleitung der VU gelten § 15 BauGB (Zurückstellung von Baugesuchen) sowie die §§ 137-139 BauGB. Insbesondere § 137 BauGB (Betroffenbeteiligung) und der § 138 BauGB (Auskunftspflicht) sind relevant, wodurch der VU-Prozess in enger Abstimmung mit den Eigentümern, Mietern, Pächtern und sonstigen Betroffenen erfolgen muss. Die Einleitung der Auskunftspflicht der Eigentümern, Mietern, Pächtern und sonstigen Betroffenen erfolgte durch das Versenden von grundstücksbezogenen Fragebögen und durch Eigentümergespräche.

Erhaltungssatzung St. Lorenz Nord – Broilingplatz

Neben den Vorgaben, die sich aus § 141 BauGB ergeben, gilt es auch die Erhaltungssatzung „St. Lorenz Nord – Broilingplatz“ gemäß § 172 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BauGB zu beachten, welche das o.g. gründerzeitliche Wohnquartier umfasst und sich am westlichen Rand des Plangebiets ebenfalls auf den Bereich Marienstraße / Katharinenstraße / Matthäistraße erstreckt. Demnach sind in diesem Gebiet der Rückbau, Anbau, die Änderung und die Nutzungsänderung genehmigungspflichtig. Ziel der Satzung ist der Erhalt der städtebaulichen Eigenart des Gebiets, welche insbesondere aus den prägenden baulichen Anlagen und der vorhandenen Stadtstruktur (vorwiegend aus der Gründerzeit) resultiert. Vor allem die Anordnung der Gebäude zueinander; ihre Proportionen, ihre Höhen, ihre Gestaltungs- und Konstruktionsmerkmale sowie die Ausformulierung der Vorbereiche und Freiräume sind Gestalt ausbildende Elemente.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

- Im Rahmen der Beteiligung wurden keine nennenswerten Belange und Anregungen hervorgebracht.

TöB-Beteiligung

Im Rahmen der TöB-Beteiligung ist vor allem die zukünftige Hafennutzung und die Ver- und Entsorgung zur Sprache gekommen.

- Die wassernahen Flächen sollten im Eigentum der Hansestadt Lübeck bleiben, um langfristig einen Zugriff auf die Flächen und die Entwicklung zu gewährleisten.
- Das Gelände der ehemaligen LMG und der sich anschließende Hafenbereich östlich der Bahnstrecke sind noch nicht vollständig erschlossen.

Anforderungen an die Planung

- Da sich der Flächennutzungsplan (FNP) in Neuaufstellung befindet, werden diesbezüglich keine planerisch-inhaltlichen Vorgaben für das Untersuchungsgebiet definiert. Vielmehr wird die Neuaufstellung des FNP die Ergebnisse von VU und IEK nach entsprechenden kommunalpolitischen Beschlüssen berücksichtigen. Die beiden aktuell in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne Nr. 04.39.00 und 04.41.00 werden im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB vollzogen, so dass hier im Anschluss eine Anpassung des FNP erfolgt. Ein Konflikt mit der übergeordneten Planung wird daher nicht gesehen.
- Der Bebauungsplan 04.40.00 setzt großflächig Gewerbegebiete fest. Sensiblere Nutzungen konnten aufgrund der Bestandsgenehmigungen sowie des Verkehrslärms im B-Plan nicht ermöglicht werden. Darüber hinaus lässt der B-Plan sportliche, soziale, kulturelle sowie gesundheitliche Nutzungen ausnahmsweise zu. Im Kontext der IEK-Entwicklung ist daher zu prüfen, ob aufgrund möglicher Nutzungsänderungen Änderungsbedarfe für bestehendes Planrecht begründet werden.
- Die planfestgestellten Bahntrassen sind für eine kommunale Bauleitplanung aktuell nicht zugänglich. Die Planungen der Deutschen Bahn zum Ausbau der festen Fehmarnbelt-Querung sind als übergeordnete Planung zu berücksichtigen. Ebenso sind die Erfordernisse der Nutzung der Hafenbahnanlagen, die ebenfalls den Charakter planfestgestellter Nutzungen haben, in die Planung einzustellen. Eine mögliche Freistellung der Bahnanlagen obliegt Bundes- und Landesgesetzen und birgt Unsicherheiten bezüglich der zeitlichen Planbarkeit einer möglichen Freistellung. Es ist daher ratsam, Planungsvarianten zu entwickeln, die sowohl von einer Freistellung als auch von einem Ausbleiben der Freistellung ausgehen.
- Auch gilt es weiter zu prüfen, inwiefern sich das neue Planrecht mit dem Schutz der Bestandsnutzungen in Einklang bringen lässt, um zukünftige Nutzungskonflikte zu minimieren.

2.4 Übergeordnete Konzepte und Planungen

Die folgenden übergeordneten Konzepte und Planungen können Einfluss oder Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet haben.

Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Als übergeordnetes Planungsinstrument dient das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Hansestadt Lübeck. Es wurde am 25. März 2010 von der Bürgerschaft beschlossen und definiert bereits die Teilbereiche Schlachthof und Roddenkoppel als Planungsraum, in denen eine mittelfristige, integrierte Entwicklung von Wohnen und Arbeiten durch Neustrukturierung vorgesehen ist. Das ISEK weist auf das Umnutzungspotenzial der vorhandenen innerstädtischen Brachflächen hin: „Mittelfristig soll das Gelände eine Neustrukturierung mit nicht störender gewerblicher Nutzung bis hin zu hochwertiger Mischnutzung, auch mit Wohnen, erfahren.

Lübeck 2030

Als Grundlage für die Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklung im Stadtgebiet und die daraus folgende Bauleitplanung hat die Hansestadt Lübeck am 26.03.2015 das Konzept „Lübeck 2030“ beschlossen. Dieses Konzept definiert u.a. Suchräume, in denen eine mögliche Flächenentwicklung für Wohnungsbau oder Gewerbeansiedlung näher betrachtet werden soll. Im Untersuchungsgebiet befindet sich der Suchraum „W12 Schlachthof“: Die Fläche des ehemaligen Schlachthofareals zwischen Schwartauer Allee und Katharinenstraße wird im Konzept „Lübeck 2030“ (unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen) als grundsätzlich geeignet angesehen, um dort eine Wohnbauentwicklung zu initiieren.

Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept

2011 hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck das geltende Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept beschlossen, welches die räumliche Einzelhandelsentwicklung im Stadtgebiet steuert. Ziel ist dabei die Stärkung der Zentren und der oberzentralen Versorgungsfunktion der Innenstadt sowie die Sicherung einer flächendeckenden wohnungsnahen Grundversorgung der Bevölkerung. Das Zentrenkonzept ist als öffentlicher Belang bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Für das Untersuchungsgebiet wird der räumliche Teilbereich des ehemaligen Schlachthofareals zwischen Schwartauer Allee und Katharinenstraße als zu prüfender zentraler Versorgungsbereich definiert.

Gewerbeflächenentwicklungskonzept

2012 wurde das Gewerbeflächenentwicklungskonzept beschlossen, welches die Leitziele und Handlungsfelder für die Gewerbeflächenentwicklung in Lübeck bis 2025 definiert. In Bezug auf das ISEK und das Handlungsfeld „Umstrukturierung und Revitalisierung gewerblich nutzbarer Flächen“ stellt das Gewerbeflächenentwicklungskonzept u.a. für das Areal des ehemaligen Schlachthofes und die Roddenkoppel eine

potenzielle Eignung für Mischnutzungen und emissionsarme Gewerbe bzw. Dienstleistungsbetriebe fest.

Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Hansestadt Lübeck“

1987 wurden große Teile der Lübecker Altstadt von der UNESCO als Welterbestätte anerkannt. Die gewachsene und durch zahlreiche Einzelbauten geprägte Bausubstanz gilt unter städtebaulichen und denkmalpflegerischen Gesichtspunkten als ein einzigartiges Beispiel mittelalterlicher Stadtbaukunst. Das Ensemble wird durch die Stadtsilhouette und Stadtaufsicht, das Netz der Straßen und Plätze sowie der Parzellierung und historischen Bebauung geprägt.

Um die Integrität und Authentizität der Welterbestätte zu bewahren, wurde 2011 der Managementplan aufgestellt. Als verbindliches Planungsinstrument beschreibt er sowohl die Instrumente und Maßnahmen, die zum Schutz, zur Erhaltung und Restaurierung der Welterbestätte erforderlich sind, als auch die Maßnahmen, die zur Entwicklung der Stätte und deren Anpassung an den zukünftigen Nutzungsanforderungen notwendig sind.

Wesentliche Teile des Untersuchungsgebietes – bis auf das Struckbachtal – liegen in der sog. Pufferzone der Welterbestätte. Die Pufferzone umfasst das unmittelbare Umfeld des Welterbebereiches, Sichtachsen und Flächen im weiteren Umfeld, deren Nutzung Auswirkungen auf die Welterbestätte haben können. Sie dient dem Umgebungsschutz, bewahrt die Integrität des Welterbes und soll mit dem Welterbestatus unvereinbare Bauvorhaben in der Umgebung verhindern. Um den Denkmalwert der Lübecker Altstadt zu schützen, sind bei der Bestimmung der Pufferzone verschiedene Belange zu berücksichtigen:

- Die historische, gewachsene Stadtansicht und Stadtsilhouette der Altstadt mit den sieben Türmen und den geschlossenen Altstadtquartieren ist zu erhalten.
- In der Pufferzone müssen die Sichtachsen und Blickbeziehungen zur Altstadt, die den besonderen Denkmalwert der Altstadt ausmachen, geschützt bzw. wiederhergestellt werden.
- Die Ansicht der historischen Altstadt ist zu schützen. Sie ist maßgeblich für die Höhenentwicklung und die Proportionen der Bebauungsstruktur in der Pufferzone.
- Auch die archäologischen Anliegen müssen bei der Ausweisung von Pufferzonen Berücksichtigung finden.

Innerhalb der Pufferzone sind bauliche Maßnahmen und Vorhaben auf ihre Verträglichkeit mit der Welterbestätte, insbesondere hinsichtlich ihrer Höhenentwicklung und ihrem baulichen Maß, zu überprüfen und verträglich mit den schützenswerten Stadtansichten und Sichtbeziehungen zu realisieren.

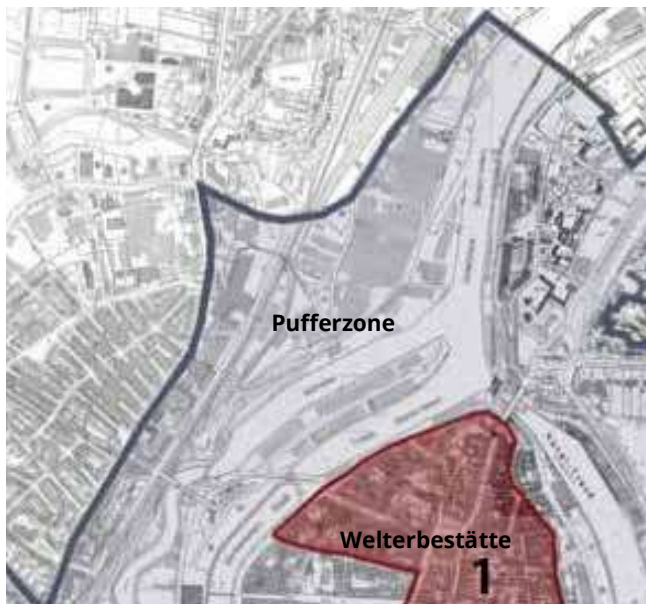


Abb. 15: Ausschnitt aus dem UNSECO-Welterbebereich

Landesentwicklungsplan

Gemäß der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans von 2021 (LEP) liegen Teile der Roddenkoppel in einem Hochwasserrisikogebiet. Dieser Bereich ist ein Vorranggebiet für den Küstenschutz und die Klimafolgenanpassung im Küstenbereich. Bei der Umsetzung von Vorhaben in gefährdeten Bereichen bestehen gegenüber dem Land Schleswig-Holstein keine Ansprüche auf eine Finanzierung oder die Übernahme notwendiger Schutzmaßnahmen.

Wärme- und Stromplanung

Die Hansestadt Lübeck stellt eine kommunale Wärme-/Kälteplanung auf. Eine politische Beschlussfassung eines Fachgutachtens ist vorgesehen und soll eine strategische Grundlage für die Umstellung der Wärmeversorgung in Lübeck auf erneuerbare Energieträger liefern. Es wird davon ausgegangen, dass das bestehende Fernwärmenetz in großem Umfang ausgebaut werden muss. Dies erfordert eine langfristige Planung und Sicherung der Flächen für die Verlegung der Infrastruktur bedarf. Das Untersuchungsgebiet bietet aufgrund seiner stadträumlichen Lage in dieser Hinsicht ein großes Potenzial: Zum einen können in diesem Bereich bestehende Fernwärmeleitungen (siehe Abb16: Übersicht vorhandener Fernwärmeleitungen) verbunden und gekoppelt werden. Zum anderen eignen sich Teilbereiche aufgrund ihrer freien Entwicklungsmöglichkeit und Lage am Wasser, zur Altstadt und nach St. Lorenz Nord (Gründerzeitviertel) zur Errichtung erforderlicher Infrastruktur, wie z.B. Wärmespeicher und Wärmeerzeugungsanlagen. Die gesetzlich geforderte Umstellung der Wärmeversorgung beinhaltet den Ausbau der städtischen Stromnetze, um z.B. große Wärmepumpen betreiben zu können, und den Strom für deren Betrieb lokal, z.B. auf PV-Dachflächen zu erzeugen. Andererseits werden Flächen für die Erzeugung und Speicherung von Wärme möglichst nah an dicht besiedelten Orten benötigt.

Ergebnisse der Beteiligung

TÖB-Beteiligung

- Die untersuchten Flächen bergen ein großes Potenzial für die Errichtung von Wärmespeichern und Wärmeerzeugungsanlagen sowie die Erzeugung von PV-Strom, um z.B. angrenzende Gebiete zu versorgen.
- Die Wasserlage birgt Potenziale für Erdwärme und Flusswärme.

Anforderungen an die Planung

- Für den Ausbau der Fernwärme sind u.U. Travequerungen erforderlich. Da eine Installation nachträglich an Brücken oder in Dükern einen sehr hohen Aufwand bedeuten, sollte bei der Neuplanung von Brücken die Installation von Fernwärmeleitungen eingeplant werden.
- Bei allen Planungsprozessen von möglichen Städtebauförderungsmaßnahmen sollten Synergien bei der Planung und Flächennutzung bzgl. der kommunalen Wärme- und Stromplanung bedacht werden.

Bahntrasse Lübeck-Puttgarden: Ausbau und Lärmschutz

Die Deutsche Bahn AG plant vor dem Hintergrund des Deutschlandtaktes einen Ausbau der Bahntrasse Lübeck-Puttgarden, der u.a. im Bundesverkehrswegeplan und im Bedarfsplan für Bundesschienenwege als "Vordringlicher Bedarf" festgehalten ist. Ziel ist es, den Zugverkehr



Abb. 16: Vorhandene Fernwärmeleitungen

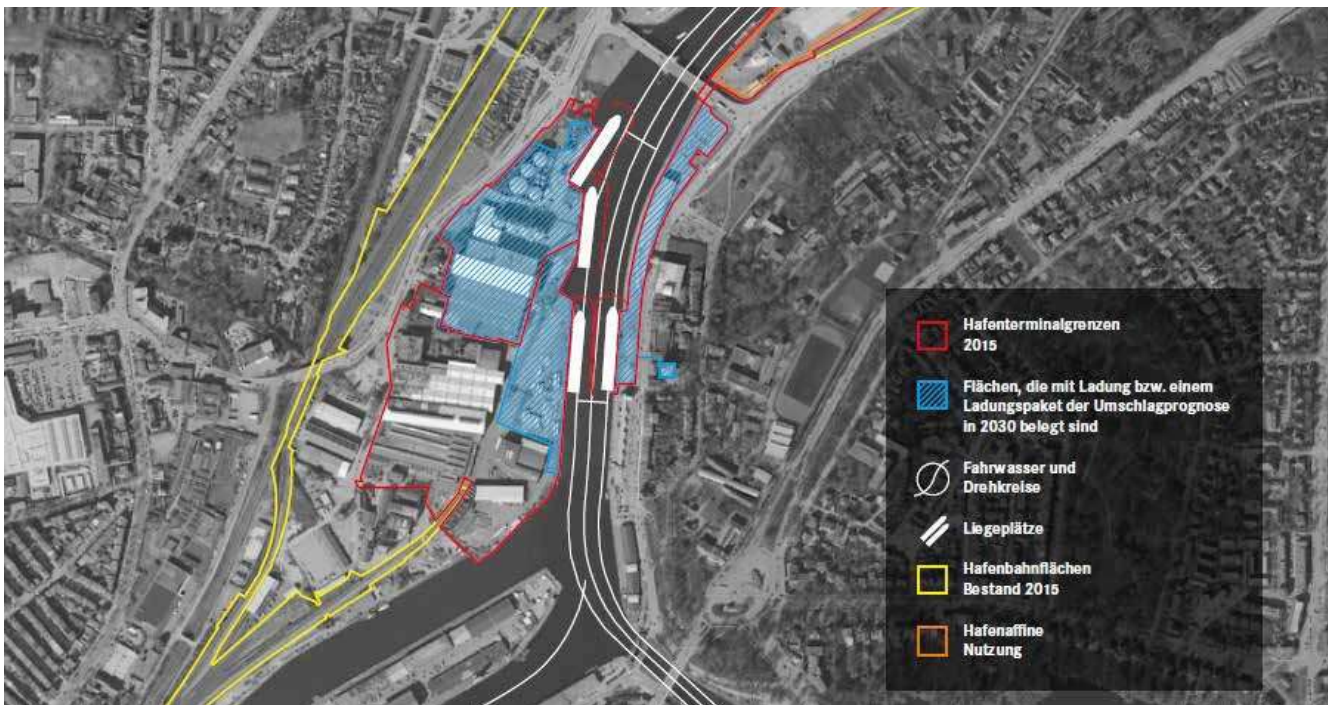


Abb. 16: Hafenentwicklungsplan

im gesamten nordeuropäischen Raum zu stärken. Mit der Einrichtung der für 2029 avisierten Fertigstellung der festen Fehmarn-Belt-Querung (FFBQ) wird der Zugverkehr auf dieser Trasse deutlich ansteigen. Im Rahmen der FFBQ-Hinterlandanbindung hat der Deutsche Bundestag einen sogenannten übergesetzlichen Lärmschutz beschlossen (Drucksache 19/20624), dessen bauliche Maßnahmen, d.h. die Errichtung von Lärmschutzwänden, sich auch auf die Bahntrasse im Untersuchungsgebiet erstrecken. Grundsätzlich bringen ein Gleis Ausbau und Lärmschutzmaßnahmen räumliche Anforderungen und Effekte auf Nutzungsmöglichkeiten mit sich, die bei der Entwicklung des IEK zu berücksichtigen sind (weitere Aussagen zur Schienenentwicklung siehe hierzu Kap. 2.9 Verkehr). Zum Zeitpunkt der Berichterstellung liegt noch keine konkrete Planung seitens der DB AG vor.

Möglicher zusätzlicher Bahnhaltepunkt

Die NAH.SH prüft, ob mittelfristig ein zusätzlicher Bahnhaltepunkt entlang der Trasse im Untersuchungsgebiet entstehen kann. Dieser könnte auf Höhe der Karlstraßenbrücke liegen und sich ca. 330 m nach Süden erstrecken. Die Einrichtung eines Haltepunkts wäre ein Baustein bei der möglichen Einführung einer Regio-S-Bahn-Linie auf dem Lübecker Stadtgebiet bzw. ins Umland. Konkrete Planungen liegen derzeit nicht vor.

Machbarkeitsstudie der LPA zur Gleisharfe

Die Lübeck Port Authority (LPA) hat eine Machbarkeitsstudie zur möglichen Entwicklung der Gleisharfe erstellt. Die Bezeichnung der Gleisharfe umfasst in diesem Bericht die Eisenbahnanbindung des Vorwerker Hafens und den Bahnhof Lübeck Hafen einschließlich Hafenbahnwerkstatt, Waggonwerkstatt und Gleisanschluss LMG. Die Untersuchungen der Gutachter (Ramboll, Vorbericht 22.12.2021) haben gezeigt,

dass eine Verlagerung der vorhandenen Bahnanlagen auf städtischer Infrastruktur mit den Maßnahmen der Einrichtung einer neuen Gleisgruppe auf der Fläche der Quarantänestation und der Verlagerung der Hafenbahnwerkstatt (Bahnmeisterei) und der Waggonwerkstatt zum Vorwerker Hafen technisch möglich ist, jedoch einen erheblichen Investitionsbedarf nach sich zieht (22,0 Mio. Euro bis 42,2 Mio. Euro je nach Variante). Für die Umsetzung der Maßnahmen sind je nach Maßnahmenreihenfolge ca. 2-4 Jahre, zzgl. planerischer Vorlauf (2-3 Jahre, inkl. Planfeststellung) anzusetzen. Zur Verlagerung der Hafenbahnwerkstatt wurden zwei Optionen untersucht:

- Variante 1: Optimierung der Flächenbedarfe der Bahnwerkstätten auf der Roddenkoppel mit dem Ergebnis, Teilflächen freizugeben (Geschätzte Kosten für den Umbau Eisenbahninfrastruktur: 22 Mio. €, Stand 2021)
- Variante 2: Verlagerung der Hafenbahnwerkstatt zum Vorwerker Hafen mit dem Ergebnis, Teilflächen freizugeben und einem Verbleib der Waggonwerkstatt am Standort Roddenkoppel (Geschätzte Kosten Umbau Eisenbahninfrastruktur: 22,1 Mio. €, Stand 2021)
- Variante 3: Verlagerung der Hafenbahnwerkstatt und der Waggonwerkstatt zum Vorwerker Hafen als sogenannte "Große Lösung" mit dem Ergebnis, die gesamten Gleisflächen der Hafenbahn auf der Roddenkoppel freizugeben (Geschätzte Kosten Umbau Eisenbahninfrastruktur: 42,2 Mio. €, Stand 2021)

Die Eisenbahninfrastruktur der Lübecker Hafenbahn und der NRS unterliegen dem Fachplanungsrecht des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in Verbindung mit dem Bundesverwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG). Gemäß § 18 AEG be-

dürfen Änderungen an Eisenbahninfrastrukturanlagen der Planfeststellung, entsprechend den Voraussetzungen des Bundesverwaltungsverfahrensgesetzes ggf. auch vereinfachend der Plangenehmigung oder Einzelfallentscheidungen durch die zuständige Fachbehörde.

Hafenentwicklungsplan

Die Hafenumschlaganlage Roddenkoppelkai wird bis 2030 planerisch kein Hafenstandort mehr sein und ist deshalb nicht mit einem Ladungspaket aus der Umschlagprognose belegt. Deshalb wird dieses Hafenterminal im Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP 2030) der Hansestadt Lübeck laut Stellungnahme der LPA vom 18.05.2022 nicht weiter als Teil des Handelshafens Lübeck bewertet. Der Roddenkoppelkai ist vermietet und wird für sporadische Holzumschläge genutzt. Weitere nennenswerte Nutzungen erfolgen, abgesehen von gelegentlichem Liegen von Binnenschiffen am Kuhlenskampkai, nicht. Die Kaimauern im Wallhafen weisen ein Alter von 50 Jahren auf, was in absehbarer Zeit Sanierungs- bzw. Ersatzmaßnahmen erforderlich machen wird. Der Produktionsstandort LMG benötigt nach Einschätzung der LPA nicht das gesamte Gelände für den Hafenumschlag. Der LPA ist bekannt, dass in diesem Raum Potenziale für die Stadtentwicklung gesehen werden. Der nördliche Standort Industriehafen LMG wird weiterhin als Hafenstandort für besondere Güter (Projektladung) eingeplant (siehe Karte Hafenentwicklungsplanung). Die Hafenstraße bleibt in Nutzung und dient vorwiegend dem dort ansässigen Nahrungsmittelbetrieb. Die vorhandene Umschlagfläche reicht für das zukünftige Ladungspaket aus.

Radschnellweg

Radschnellwege (RSW) sind Radverkehrsverbindungen, die über größere Entfernungen Wohn- und Gewerbegebiete beziehungsweise Stadtzentren miteinander verknüpfen. Sie garantieren durch hohe bauliche Standards ein sicheres und attraktives Befahren. Dabei sind Radschnellwege nicht als alleinstehende Verbindungen, sondern als integrierter Bestandteil kommunaler Radverkehrsnetze zu sehen. Im Rahmen des Leitprojekts „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege der Metropolregion Hamburg“ (MRH) wurde die Machbarkeit eines RSW für Lübeck untersucht. Die Studie wurde am 17.06.2021 von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck zur Kenntnis genommen. Die darin untersuchte Trasse verläuft von Bad Schwartau über das Lübecker Stadtgebiet bis nach Groß Grönu. Bislang wurde eine Umsetzung des Streckenabschnitts „Ratzeburger Allee“ beschlossen. Im Bereich Nordwest liegt der mögliche Streckenverlauf HL 02 in den Abschnitten a bis d. Der Streckenverlauf gestaltet sich dabei von der Schwartauer Allee aus Norden kommend über den Struckbachgrünzug, die Karlstraße kreuzend, entlang der Katharinenstraße, über den Bahnweg die Eisenbahngleise verschwenkend, über die südliche Roddenkoppel zur Eutiner Brücke und danach weiter südlich Richtung Willy-Brandt-Allee.

Für die Umsetzung sind topographische Gegebenheiten der unterschiedlichen Höhengniveaus Schwartauer Allee – Struck-

bachtal – Karlstraße auszugleichen. Bei einer Erweiterung der Gleisanlagen ist die Brücke am Bahnweg ggf. neu zu errichten. Der Streckenverlauf erscheint sowohl für eine überörtliche Querung als auch zur Erschließung der Entwicklungsmaßnahmen am ehemaligen Schlachthof wie auch für eine perspektivische Entwicklung der Roddenkoppel als geeignet.

Sportentwicklungsplan

Die Hansestadt Lübeck möchte die Rahmenbedingungen für Sport und Bewegung in der Stadt verbessern und hat dafür, gemeinsam mit dem Turn- und Sportbund Lübeck (TSB), einen Sportentwicklungsplan erstellt. Diese Sportentwicklungsplanung wurde von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 25.02.2022 beschlossen. Übergeordnete Zielsetzungen sind u.a. die Bewegungs- und Sportmöglichkeiten im öffentlichen Raum bedarfsorientiert auszubauen oder mehr Wassersportmöglichkeiten sowohl für den Freizeitsport, als auch für den Schul- und Vereinssport anzubieten. Dabei werden geeignete Projekte definiert, die gem. Bürgerschaftsbeschluss schrittweise umgesetzt werden sollen. Als Projektansatz (Projekt 24) wird u.a. eine „Halle für alle“ benannt, die allen Bevölkerungsgruppen offen steht, die spontan genutzt werden und die neben Bewegung und Sport auch als Treffpunkt und Kommunikationsort dienen soll. Eine solche Halle muss nicht zwangsläufig als Neubau realisiert werden, sondern könnte als Umnutzung bestehender brachliegender Flächen und Gebäude umgesetzt werden und mit der Zielsetzung einer Freiluft-/Kalthalle einhergehen. In einer interdisziplinären Arbeitsgruppe (z.B. Bereiche Schule und Sport, Stadtplanung und Bauordnung, Jugendarbeit der Hansestadt Lübeck) soll ein Konzept für eine „Halle für alle“ entwickelt und auf Umsetzbarkeit geprüft werden. Dieses innovative und niedrigschwellige Konzept könnte der Sportentwicklungsplanung zufolge zentral (innenstadtnah, z.B. Roddenkoppel) oder in einem besonders unterversorgten Stadtteil umgesetzt werden. Dieser Projektansatz ist folglich im Rahmen der IEK-Erstellung zu prüfen, zumal Potenziale für die Umnutzung brachliegender Flächen bestehen und mit einer solchen Nutzungsidee sowie Freizeitflächen in St. Lorenz Nord geschaffen werden können.

Masterplan Stadtentwässerung

Die Entsorgungsbetriebe Lübeck haben 2020 den Masterplan Stadtentwässerung vorgelegt, der von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossen wurde. Der Masterplan Stadtentwässerung ist die strategische Grundlage für die zukünftigen Investitionen im Bereich der Stadtentwässerung. Er bildet den Rahmen für eine systematische Umgestaltung sowie eine langfristige Sanierung der Anlagen des Lübecker Entwässerungssystems. Gleichzeitig zeigt er die wesentlichen Ziele der nächsten Jahre auf und leitet daraus die schwerpunktmäßigen Handlungsfelder ab. Gemeinsam mit der Unteren Wasserbehörde der Hansestadt Lübeck wurde dieses Projekt erarbeitet und wesentliche Ziele gesteckt. Zu diesen Zielen gehört die komplette Trennung der Kanalisation in Schmutz- und Niederschlagswasserkäulen mit den dazugehörigen Hausanschlussleitungen auf den Grundstü-

cken. Die Zielsetzungen des Masterplans sind auch für das Untersuchungsgebiet relevant.

Gesamtlandschaftsplan

Lübeck verfügt über einen Gesamtlandschaftsplan, der die Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes in Landschaftsplänen darstellt. Die Entwicklungspläne konkretisieren das landschaftsplanerische Leitbild des Landschaftsplans. Lübeck Nordwest steht nicht im Fokus der übergeordneten Landschaftsplanung, sollte aber im Falle von Entwicklungsmaßnahmen die allgemeinen Ziele des Landschaftsplans anwenden.

Hierzu zählen:

- Vielfältige Natur für attraktive Erholung,
- Vielfältige Kultur- und Naturlandschaften,
- Saubere Luft und gesundes Klima,
- Keine Gesundheitsgefährdung durch Lärm,
- Natürlich gewachsener und gesunder Boden für Mensch und Natur,
- Naturbelassenheit der Ostseeküste, natürliche Flüsse und Bäche, sauberes Wasser,
- Lebensraum für Pflanzen und Tiere,
- Naturnaher Wald.

Freiraumprogramm

Unter dem Titel „Stadt-Grün Verbindet“ hat die Hansestadt Lübeck 2019 die Grundlagen für die Entwicklung eines Freiraumentwicklungsplans beschlossen. Das vorliegende Freiraumprogramm definiert als Grundlagenbericht Ziele und Entwicklungsperspektiven. Der ausstehende Freiraumentwicklungsplan wird konkrete Maßnahmen benennen und voraussichtlich 2025 beschlossen.

Klimaanpassungskonzept

Die Hansestadt Lübeck hat ein Anpassungskonzept an die Auswirkungen des Klimawandels erstellt. Das im Sommer 2019 fertiggestellte und im Frühjahr 2020 ergänzte Konzept verfolgt das Ziel, die Widerstandskraft von Nutzungen und Naturgütern der Hansestadt, die empfindlich auf Änderungen des Klimas reagieren, zu stärken. Im Klimaanpassungskonzept sind die besiedelten und gewerblich genutzten Bereiche als wenige gute oder ungünstige mikroklimatische Bereiche definiert. Die Bereiche des Struckbachtals haben demnach eine sehr hohe bioklimatische Bedeutung für die Durchlüftung der angrenzenden, baulich stark verdichteten und versiegelten Quartiere. Der Grünzug Lohmühle und Struckbachtal stellt aus Sicht der Klimaanpassung ein bedeutsames Gebiet zur Überflutungs- und Hitzevorsorge in Lübeck dar. Konzeptionell gibt das Klimakonzept Leitlinien zur Raumentwicklung vor. Diese sollten bei einer künftigen Entwicklung Anwendung finden. Im Rahmen des Bundesprogramms zur Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel wurde ein Projektantrag zur klimagerechten Entwicklung des Grünzugs „Lohmühle und Struckbachtal“ eingereicht, der allerdings nicht bewilligt wurde.

Masterplan Klimaschutz

Der Masterplan Klimaschutz (MAKS) der Hansestadt Lübeck wurde 2023 beschlossen. Er stellt den gesamtstädtischen

Fahrplan zum Klimaschutz dar – dabei werden insbesondere die Zielsetzungen der Treibhausgasneutralität bis 2040 und das Zwischenziel der Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 verfolgt. Um das Ziel zu erreichen, sollen zahlreiche Aufgaben von allen kommunalen Akteur:innen wie der Stadtverwaltung, den städtischen Eigenbetrieben und Beteiligungsgesellschaften umgesetzt werden. Das Ergebnis sind ca. 320 Aktivitäten, die in 47 Klimaschutzmaßnahmen aus neun Handlungsfeldern zusammengefasst sind. Diese Maßnahmen sind übergeordnet – und nicht objektbezogen bzw. teilräumlich ausgerichtet, aber in ihrer konkreten Definitionen und Zielsetzungen auch für eine mögliche Gebietsentwicklung von Nordwest relevant und im Zuge anschließender, nachgelagerter Maßnahmen und Projekten zu berücksichtigen.

Schlachthof

Für das Areal des ehemaligen Seegrenzschlachthofs und die angrenzenden Bereiche soll gemäß einer politischen Beschlusslage von 2019 ein städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben werden, der auf einem städtebaulichen Entwicklungskonzept unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Vorgaben im Gebiet zwischen Matthäistraße, Schwartauer Allee, Karlstraße und Katharinenstraße basiert. Es sollen Lösungen für die Umsetzung eines in Stufen entwickelbaren, gemischt genutzten Quartiers erarbeitet werden, in denen auf dem ehemaligen Schlachthofareal sowohl Wohnen als auch Nahversorgung unter Integration der denkmalgeschützten Strukturen und Bauten stattfindet. Es sollen mindestens 250 Wohneinheiten geschaffen werden, von denen mindestens 40 % als geförderter Wohnraum entstehen. Ein Verbrauchermarkt soll maximal 2.900 m² Verkaufsfläche inklusive Getränkemarkt und zusätzliche Konzessionäre (ca. 250 m²) umfassen. Die Nachnutzung des denkmalgeschützten Verwaltungsbaus und der Großviehschlachthalle sind ebenfalls zu berücksichtigen. Für Pkw ist eine städtebaulich verträgliche Verortung der Kfz-Stellplätze (z. B. Tiefgaragen, Parkpaletten) zu erarbeiten. Darüber hinaus sind Grünverbindungen zwischen St. Lorenz Nord und der Roddenkoppel zu entwickeln, die auch der Naherholung dienen. Es ist eine energieeffiziente und klimafreundliche Bauweise und Versorgung anzustreben. Ein abgestimmter Entwurf bzw. ein Wettbewerbsergebnis lagen Mitte 2024 noch nicht vor. Die Entwicklung wird durch den heutigen Eigentümer angestrebt, der plant, diese in den kommenden Jahren zu realisieren.

Möglicher Verwaltungsneubau

2021 wurde die Entwicklung eines Standortkonzepts für die Neuordnung der Verwaltungsstandorte der Stadtverwaltung und städtischen Eigenbetriebe politisch beschlossen. Ziel ist es, die Anzahl der Standorte zu reduzieren, aufgabengerecht zu bündeln und auslaufende Mietverträge nach Möglichkeit nicht zu verlängern. Teil der Konzeption ist ein neu zu errichtendes Verwaltungszentrum, das den Ansprüchen an eine moderne Verwaltung und einen attraktiven Arbeitgeber gerecht wird. Die Umsetzung des Konzepts soll bis spätestens 2030 erfolgen.

Für einen möglichen Verwaltungsneubau wurden verschiedene Standorte geprüft, u.a. auch der Standort Roddenkoppel. Im Prüfbericht, dem Zwischenbericht zur Raumplanung III, wurde festgehalten, dass die Realisierung eines Neubaus auf der Roddenkoppel – je nach Umsetzungsvariante – von komplexen Rahmenbedingungen und weiteren Entwicklungen des Gebiets abhängt (Umnutzung/Konversion vorhandener Gleis-/Betriebsanlagen, Gleisbau, Lärmemissionen etc.) und erhebliche Investitionsvolumen auslösen würde.

Mit Kenntnisnahme des o.g. Zwischenberichts durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 28.03.2024 wurde u.a. beschlossen, dass die Roddenkoppel als Standort für einen möglichen Verwaltungsneubau nicht mehr priorisiert wird. Derzeit werden andere Standorte geprüft. Folglich wird nach aktuellem Stand kein Verwaltungsneubau im VU-Gebiet angestrebt.

Mehrzweckhalle

Im Jahr 2018 hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zum Bau einer Mehrzweckhalle beschlossen. Es wurde anschließend die Mittlere Wallhalbinsel (MWHI) mit der Musik- und Kongresshalle (MUK) als Standort geprüft. Aus funktionalen Aspekten wurden die Flächen um die MUK favorisiert. Um weiterführend zentrale Fragen zur städtebaulichen Integration sowie zu den Sichtbeziehungen und Sichtachsen in der Pufferzone der UNESCO-Welterbestätte Lübecker Altstadt zu beantworten, wurde 2021 die Erarbeitung eines städtebaulichen Konzepts für die MWHI beschlossen. Im Rahmen der zeitgleich zur Aufstellung des IEK stattfindenden konzeptionellen Arbeiten werden die bestehenden Überlegungen zur MWHI (u.a. Rahmenplan Innenstadt, Masterplan Klimaschutz, Errichtung Parkhaus, Neubau Marien- und Stadtgrabenbrücke, Prüfauftrag Mehrzweckhalle) zusammengeführt bzw. Widersprüche aufgezeigt und städtebauliche Varianten abgeleitet. Das Prüfergebnis bzgl. der städtebaulichen Umsetzungsmöglichkeit liegt zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vor. Als Alternative wurde ein Standort auf der Roddenkoppel genannt, der derzeit nicht weiterverfolgt werden soll.

Struckbachtal

Mit Beschluss vom 06.05.2019 wurde die Verwaltung aufgefordert zu prüfen, ob und wie ein „Landschafts- und Sportpark Struckbachtal“ entwickelt werden kann, um den unmittelbaren Stadionbereich gestalterisch aufzuwerten, das Struckbachtal naturnah in einen Landschaftspark umzuwandeln und einen durchgehenden Radweg im Tal anzulegen. Dieser Antrag ist im Kontext der Entwicklung der Grünfläche „Spargelhof“ zu sehen, welche sich nicht im Untersuchungsgebiet befindet. Teile des Struckbachtals liegen im Untersuchungsgebiet. Der ehemalige Struckbach und heutige Flutgraben wird im Untersuchungsgebiet nur auf einem kleinen Abschnitt zwischen Schwartauer Allee und Karlstraße offen geführt. Der überwiegende Teil des Gewässers fließt verrohrt bis zu 7 Meter unter der Geländeoberkante, verläuft teils unter gewerblichen Bauten und mündet im Bereich der Roddenkoppel in die Trave.

Weitere übergeordnete Planwerke, die wesentliche inhaltliche und/oder räumliche Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet haben und für dieses Vorgaben oder Ziele formulieren, liegen nicht vor bzw. sind, wie z.B. der Verkehrsentwicklungsplan, derzeit in Erarbeitung.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

- Im Kontext des Bahntrassenausbaus wurden mehr Lärmschutz und eine Überdeckung der Bahntrasse gewünscht.
- Die Eigentümer:innen / Bewohner:innen der Reihenhausbebauung entlang der Einsiedelstraße bemängelten die unzureichenden Lärmschutzmaßnahmen entlang der 2008 ausgebauten Nordtangente.
- Zahlreiche Betroffene kritisierten die seit Jahren stockende Entwicklung des Schlachthofareals und forderten eine Entwicklung dieses Bereichs, da sich der heutige Zustand negativ auf das Stadtbild auswirke.

TöB-Beteiligung

Die Hafenumschlaganlage Roddenkoppelkai wird bis 2030 planerisch kein Hafenstandort mehr sein und ist deshalb auch nicht mit einem Ladungspaket aus der Umschlagprognose belegt. Im Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP 2030) ist dieser Standort nicht weiter als Teil des Handelshafens Lübeck bewertet.

Anforderungen an die Planung

- Das ISEK sieht eine nicht störende, gemischte Nutzung vor. Die im ISEK (2010) formulierte Zielsetzung einer Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten ist im Kontext nachfolgender und konkretisierender Planungen, insbesondere dem Bebauungsplan Nr. 04.40.00 einzuordnen (s.o., Kap. 2.3).
- Der Hochwasserschutz ist im überflutungsgefährdeten Bereich zu beachten.
- Räumliche Auswirkungen des Ausbaus der Bahntrasse Lübeck-Puttgarden gilt es zu berücksichtigen.
- Ein möglicher neuer Bahnhofpunkt ist bei der Entwicklung des IEK zu berücksichtigen.
- Der Radschnellweg sollte in die Planung integriert werden.
- Der Standort der Gleisharfe wird nicht kurzfristig zur Verfügung stehen.
- Die Uferkante kann im südlichen Bereich mittelfristig entwickelt werden, da die Hafennutzung nicht dauerhaft bestehen bleiben muss.
- Es besteht Bedarf nach Grün- und Sportflächenangeboten.
- Die Entwicklung des Schlachthofs durch den privaten Eigentümer muss in das IEK integrierbar sein.

2.5 Denkmalschutz, denkmalrechtliche Belange, sonstige rechtliche Gegebenheiten

Das Untersuchungsgebiet befindet sich in einem für die Lübecker Handels- und Industriegeschichte sensiblen Bereich. Als Teil des Struckbachtals mit ehemaligen Mühlenstandorten (siehe Kap. 2.2 Entwicklungsgeschichte) handelt es sich hierbei um eine historisch gewachsene Kulturlandschaft, die durch die topografische Lage an der Einmündung des Struckbachs in die Trave und die unmittelbare Nähe zur Stadt geprägt ist. Mit der aufkommenden Industrialisierung in Lübeck entstanden zahlreiche Werk- und Produktionsanlagen zwischen Traveufer und Schwartauer Allee. Insbesondere mit der Ansiedlung der Lübecker Maschinenbau Gesellschaft (LMG) entwickelte sich das Areal ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einem wesentlichen Industriestandort im Lübecker Stadtgebiet.

Darüber hinaus ist aus fachplanerisch-archäologischen Gesichtspunkten auch auf im Boden befindliche Strukturen hinzuweisen, genaue Untersuchungen liegen hierzu jedoch nicht vor.

Bisher wurden vereinzelte objektbezogene Untersuchungen durchgeführt. Eine übergeordnete Bewertung der Ortsstrukturen in denkmalfachlicher Hinsicht ist noch nicht erfolgt. Aufgrund der besonderen denkmalpflegerischen Bedeutung sind die Gebäude und Anlagen des Seegrenzschlachthofs zu einer Sachgesamtheit zusammengefasst. Eine weitere Sachgesamtheit „Hafenanlagen um 1900“ umfasst Teile des Roddenkoppelkais, des Behnkais auf der östlichen Seite der Trave und die Nordliche Wallhalbinsel. Neben weiteren einzelnen Gebäuden ist auch eine Freifläche südöstlich der Tudorhallen denkmalgeschützt. Zum aktuellen Untersuchungsstand wurden folgende Baudenkmale im Untersuchungsraum erkannt:

- Schwartauer Allee 38-40 (St. Matthäi-Kirche Gemeindesaal und Pastorat)
- Schwartauer Allee 39-41
- Schwartauer Allee 44-44a (Schule)
- Schwartauer Allee 44-44a (Turnhalle)
- Schwartauer Allee 66
- Schwartauer Allee 78 (Unterführung)
- Schwartauer Allee 78 (Viehhofkai)
- Schwartauer Allee 78 (Viehtriftbrücke)
- Schwartauer Allee 78 (Sachgesamtheit Seegrenzschlachthof)
- Schwartauer Allee 80 (Ehem. Pastorat)
- Schwartauer Allee 84-86
- Katharinenstraße 27
- Katharinenstraße 31
- Katharinenstraße 37
- Katharinenstraße 65
- Einsiedelstraße 6 (Hochbunker)
- Einsiedelstraße 6 (Schweinequarantänestall)

- Einsiedelstraße 10 (Sommerhaus)
- Einsiedelstraße 23-31

Aus augenscheinlicher Betrachtung ist zu erwarten, dass nach fachlicher Begutachtung weitere denkmalwürdige Bauten und Strukturen schützenswert sind. Diese bedürfen jedoch einer weitergehenden Erfassung und Präzisierung durch die Fachämter, die im weiteren Prozessverlauf noch vorgenommen werden müssen. Als Grundlage der projektierten städtebaulichen Neuordnung des Gebiets Nordwest bedarf es gemäß Denkmalschutzgesetz Schleswig-Holstein einer tiefergehenden, qualifizierten Voruntersuchung der gewachsenen Industrielandschaft unter industriedenkmalfachlichen wie -archäologischen Gesichtspunkten.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

- Es wurde von zahlreichen Betroffenen die Entwicklung des Schlachthofareals eingefordert, um die negativen Auswirkungen auf das Stadtbild zu überwinden.

TöB-Beteiligung

- Bauseitig bedingte Bodeneingriffe (z.B. Anlage von Kellern und Tiefgaragen) sollten möglichst auf das Notwendigste beschränkt werden, sodass die archäologischen Befunde weitgehend erhalten bleiben.
- Aufgrund der hohen technischen Schwierigkeiten in unmittelbarer Wassernähe und im Hochwasserbereich ist eine bauvorbereitende und baubegleitende Untersuchung vorzusehen, die die technische Infrastruktur einer Baustelleneinrichtung nutzen kann.

Anforderungen an die Planung

- Zahlreiche erkannte und vermutete Denkmäler sind bei einer Entwicklung des Gebiets zu berücksichtigen.
- Der Umgang mit denkmalwürdiger Bausubstanz stellt sowohl im Bereich des Schlachthofs als auch auf der Roddenkoppel eine wichtige Planungsaufgabe dar. Bei der weiteren Planung gilt es die denkmalwürdige Bausubstanz mit möglichen Neubauplanungen sinnvoll zu verknüpfen.
- Die in Teilen noch gut ablesbaren, raumwirksamen Bezüge des Areal sind dabei zu berücksichtigen und in eine Überplanung aufzunehmen.

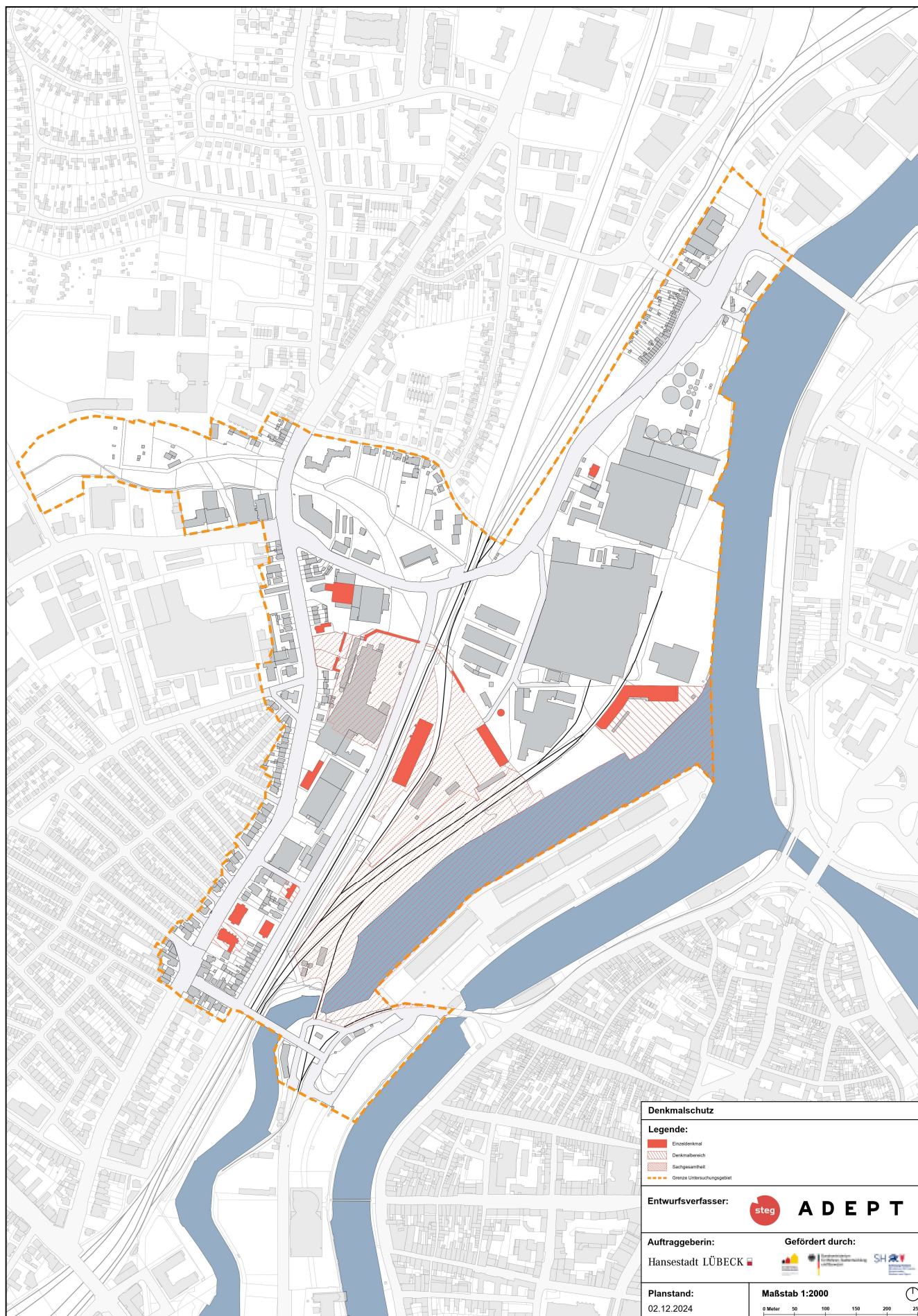


Abb. 18: Denkmalschutz / baulich-historisch erhaltenswerte Baustubstanz

2.6 Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur

Die Analyse der Bevölkerungs- und Sozialstruktur erfolgt nicht exakt auf Ebene des Untersuchungsgebiets, da die räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebiets nicht mit der Abgrenzung der statistischen Gebiete der Hansestadt Lübeck übereinstimmt. Daher erfolgt die Auswertung der Bevölkerungs- und Sozialstruktur für einen angepassten Betrachtungsraum (vgl. Abb. 19). In diesem ist die die Schwartauer Allee begleitende Wohnbebauung nicht enthalten, da die statistischen Gebiete weit nach St. Lorenz Nord hineinreichen und eine empirische Auswertung verzerren würden. Aufgrund der Bebauungsstruktur im Untersuchungsgebiet ist davon auszugehen, dass in den Gebäuden entlang der Schwartauer Allee eine nennenswerte Anzahl an Personen wohnt. Jedoch wird eine Betroffenheit der Bewohner:innen von einer möglichen Sanierungsmaßnahme eher gering sein, da für diese Siedlungsstrukturen keine Veränderungen angestrebt werden.

Nach der o.g. Datenlage leben im angepassten Betrachtungsraum 674 Personen (Stand Dezember 2021). Aufgrund des Zuschnitts der statistischen Gebiete ist ein Vergleich mit den Bevölkerungsdaten der umliegenden Stadtteile oder der Gesamtstadt nur begrenzt möglich; sie dienen jedoch dazu, einen Eindruck vom Untersuchungsgebiet und seiner Umgebung sowie Hinweise auf mögliche Betroffenheiten von der Planung zu erhalten. Alle folgenden Angaben beziehen sich, wenn nicht anders benannt, auf die letzte vorliegende Datenerhebung 2021.

Bevölkerungsdichte

Das Untersuchungsgebiet ist grundsätzlich dünn besiedelt, da große Teile des Gebiets durch Gewerbe, Industrie und Brachflächen sowie durch Verkehrsanlagen geprägt sind. Aufgrund der nicht mit dem Untersuchungsgebiet deckungsgleichen statistischen Gebiete ist eine weiterführende Aussage zur Bevölkerungsdichte nicht zielführend. Die angrenzenden Stadtteile sind in ihrer Bevölkerungsdichte sehr divers, liegen aber allesamt über dem Lübecker Durchschnitt (1.027 Personen pro km²):

- St. Lorenz Nord: 1.548 Personen pro km²
- St. Lorenz Süd: 5.374 Personen pro km²
- Innenstadt: 6.164 Personen pro km²

Das westlich an die Schwartauer Allee angrenzende Wohnquartier am Brolingsplatz, das mit seiner Bebauung entlang der Schwartauer Allee teilweise zum Untersuchungsgebiet gehört, ist eines der Wohnquartiere im Stadtteil St. Lorenz Nord mit einer sehr hohen Bevölkerungsdichte. Hier leben 21.510 Personen.

Entwicklung der Einwohner:innenzahl

Die Hansestadt Lübeck ist eine wachsende Stadt. Im Jahr 2021 lebten 220.056 Einwohner:innen in Lübeck, was einem Zuwachs von 0,2 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Im Umfeld des Untersuchungsgebiets war die Entwicklung indifferent:

- Stadtteil St. Lorenz Nord: 0 %, wobei das unmittelbar angrenzende Wohnquartier Holstentor-Nord um 0,9 % gewachsen ist.
- Stadtteil St. Lorenz Süd: -0,7 %
- Innenstadt: 0,3 %

Die Entwicklung im Untersuchungsgebiet, unter Betrachtung der in der Abbildung dargestellten statistischen Gebiete, zeigt mit einer Zunahme um 5,3 % im Vergleich zum Vorjahr eine deutlich wachsende Tendenz – aufgrund der niedrigen Einwohnerzahl ist der Zuwachs in absoluten Zahlen jedoch überschaubar (34 Personen).



Abb. 19: Statistische Gebiete

Bevölkerungszusammensetzung nach Alter

Die Bevölkerung entspricht im angepassten Betrachtungsraum im Wesentlichen der Alterszusammensetzung der Gesamtstadt. Die Altersgruppe der 0-17-Jährigen liegt mit 13%, ähnlich wie in St. Lorenz Nord, leicht über dem stadtweiten Wert. Der Anteil der Altersgruppen der 18-65-Jährigen liegt hingegen mit 63 % unter dem Lübecker Durchschnitt, wohingegen der Anteil der Über-65-Jährigen mit 24 % wieder überdurchschnittlich ist.

Untersuchungsbereich	0-17-Jährige 13 % 18-65-Jährige 63 % Über-65-Jährige 24 %
Hansestadt Lübeck	0-17-Jährige 15 % 18-65-Jährige 61,8 % Über-65-Jährige 23,2 %
St. Lorenz Nord	0-17-Jährige 15,6 % 18-65-Jährige 64,7 % Über-65-Jährige 19,8 %
St. Lorenz Süd	0-17-Jährige 12,5 % 18-65-Jährige 68,4 % Über-65-Jährige 19,1 %
Innenstadt	0-17-Jährige 10,2 % 18-65-Jährige 74 % Über-65-Jährige 15,8 %

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

Von den Bürger:innen wird der Stadtteil St. Lorenz Nord als dicht besiedelter Wohnstandort beschrieben. Das Untersuchungsgebiet selbst wird weniger als Wohnstandort und eher als Industrie- und Gewerbestandort wahrgenommen.

TöB-Beteiligung

Es wurden keine nennenswerten Anmerkungen geäußert.

Anforderungen an die Planung

Im Untersuchungsgebiet gibt es eine geringe Bevölkerungszahl, deren Sozialstruktur keine wesentlichen Handlungserfordernisse für die Planung erkennen lässt.

2.7 Wirtschaftsstruktur und Arbeitsstätten

Das Untersuchungsgebiet ist überwiegend mit gewerblichen Strukturen belegt. Der Bereich Roddenkoppel wurde bereits teilweise aus der Nutzung als Hafengebiet entlassen, ist aber bis heute durch die seit der Gründerzeit mehrfach überformten industriellen Strukturen einer ehemaligen Werft sowie von Teilen des früheren Schlachthofs geprägt. Das Gelände hat in den vergangenen Jahrzehnten mehrfach eine Nutzungsänderung bzw. -weiterentwicklung erfahren (siehe Kapitel 2.2 Entwicklungsgeschichte). Im südlichen Teil liegt neben einer Gleisharfe der Hafenbahn ein Verladekai am Stadtgraben, der heute für Holzverladung vom Schiff auf den Zug genutzt wird. Ergänzend befindet sich eine Waggonwerkstatt auf dem Areal, die für die Hafenbahn von Bedeutung ist. Alte Gleisanlagen im Gebiet sowie die Serviceeinrichtungen (Hafenbahnwerkstatt, Waggonwerkstatt) werden laufend genutzt und haben eine unverzichtbare Funktion und Bedeutung für den Lübecker Hafen und den SPNV-Nord in der Region. Sollten zugehörige Grundstücksteile überplant werden, müsste die dortige aktive Nutzung einen alternativen Standort erhalten.

Die nördlich auf der Roddenkoppel anschließenden Bereiche umfassen Teile des ehemaligen Schlachthofs, die durch eingeschossige Bauten geprägt sind und gewerblich als Lager- und teils als Produktionsort für kleinteiliges handwerkliches Gewerbe vermietet werden. Eine zentrale Fläche liegt brach, nachdem vor ca. zehn Jahren eines der Gebäude des ehemaligen Schlachthofs bis auf die Grundmauern niedergebrannt war. An diesem Ort liegt seither eine Schotterfläche, die temporär als Lager genutzt wird. In diesem gesamten Bereich sind heute ca. 30 Betriebe / gewerbetreibende Einzelpersonen ansässig. Der Bereich ist, insbesondere aufgrund der großen Brachflächen, untergenutzt.

Mehrere Gebäude der ehemaligen Werft werden heute von der Kulturwerft Gollan genutzt. Der Kultur- und Veranstaltungsbetrieb nutzt und vermietet die Hallen für verschiedene Veranstaltungen. Weitere Gebäude entlang der Bahntrasse werden durch Büros und kleinteiliges produzierendes bzw. handwerkliches Gewerbe genutzt, das kreativ-handwerklichen Hintergrund hat. Hierzu zählen u.a. eine Brauerei, eine Autowerkstatt für Oldtimer, ein Sattler, eine Kaffeerösterei und ein Unternehmen für Möbelupcycling. Dieses Grundstück widerfährt seit einigen Jahren einen kontinuierlichen Wandel, da vermehrt neue Nutzungen angesiedelt werden und der Eigentümer das Ziel verfolgt, hier ein neues „Werftquartier“ mit gewerblich-kreativen Nutzungen zu etablieren, die eine langfristige Perspektive für die Entwicklung des Quartiers aufzeigen. Auf diesem Gelände bestehen heute nach Aussage des Eigentümers bei Zusammenrechnung aller ansässiger Unternehmen ca. 100 Arbeitsplätze.

Auf der Höhe der Zufahrt von der Einsiedelstraße liegen die Hallen der ehemaligen Lübecker Maschinenbau Gesellschaft (LMG). Diese umfassen eine Fläche von ca. 4,5 Hektar und sind größtenteils baulich miteinander verbunden. Nach Aufgabe der Werftnutzung siedelten sich verschiedene Betriebe (u.a. aus der Windenergiebranche) an, die jedoch die Produktion weitestgehend eingestellt haben. Heute werden die Hallen für verschiedene Lager-, Ausstellungs- und Produktionszwecke genutzt, wie z.B. für eine Ausstellung von Tiny Houses oder als Stellplatzfläche für Expeditionen, was jedoch häufig nicht über den Status einer Zwischennutzung hinauskommt. Die Bürogebäude sind ebenfalls vermietet. Am Standort befinden sich hier nach Aussage des Eigentümers ca. 100 Arbeitsplätze.

Im nördlichen Teil des Gebiets an der Roddenkoppel liegt ein Lagerhausunternehmen für Getreide und Futterhandel. Diese Fläche wird intensiv genutzt und sowohl über den Wasserweg als auch über die Straße angedient. Die Anzahl der Mitarbeiter:innen liegt im niedrigen zweistelligen Bereich. Das Unternehmen ist ein veritabler Betrieb und es bestehen keine augenscheinlichen Entwicklungsbedürfnisse.

Westlich der Bahntrasse liegt die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Schwartauer Allee. Sie bildet die stadträumliche Kante zwischen einem der am dichtesten besiedelten Lübecker Wohnquartiere auf der Westseite und einer überwiegend gewerblichen Nutzung zwischen der Schwartauer Allee und der Katharinenstraße entlang der Bahntrasse. Dieser gewerbliche Teil wird durch das seit vielen Jahren brachliegende Areal des ehemaligen Schlachthofs geprägt, das seit 2016 als Sachgesamtheit unter Denkmalschutz steht. Auf diesem zentralen Bereich finden seit Langem keine Nutzungen mehr statt. Die Ansiedlung eines Verbrauchermarkts an diesem Standort wurde politisch beschlossen. Um eine zügige Entwicklung des Areals zu ermöglichen, soll ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt werden, dessen Vorgaben von der Politik 2018 beschlossen wurden. Derzeit wird seitens des Eigentümers an einer konkretisierten Planung für die künftige Bebauung in wechselnder Intensität gearbeitet, die gemäß der aktuellen politischen Beschlusslage neben gewerblichen auch Wohnnutzungen und neue Freiräume umfassen soll. Aktuell liegen noch keine konkreten Ergebnisse, aber ein erkennbares privates Entwicklungsinteresse vor.

Nördlich des Schlachthofs, zwischen Schwartauer Allee, Katharinenstraße und Karlstraße, sind ca. 20 gewerbliche Handelsunternehmen und Dienstleister angesiedelt. Die größte Fläche wird von einer Spedition eingenommen; weitere Nutzer sind u.a. eine Tanzschule sowie PC- und IT-Spezialisten. Die auf dem Gelände stehende ehemalige Rinderauktionshalle steht unter Denkmalschutz und müsste bei einer Veränderung der Strukturen in die Planung einbezogen werden. An dem Standort befinden sich ca. 50 Arbeitsplätze. Südlich des ehemaligen Schlachthofs liegen das Logistik-Un-

ternehmen Nordfrost, inkl. einer Teilfläche, die bis Mitte 2023 als städtischer Recyclinghof genutzt wurde, sowie ein REWE-Verbrauchermarkt. Die aktuelle Gebäudestruktur des Verbrauchermarkts erfordert Renovierungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen, damit der Verbrauchermarkt an dem Standort auch künftig wirtschaftlich betrieben werden kann. Entlang der Schwartauer Allee befinden sich auf der Westseite einige gewerbliche Erdgeschossnutzungen in ansonsten durch Wohnen geprägten Gebäuden. In diesem Bereich lassen sich keine funktionalen Mängel in Bezug auf die Wirtschaftsstruktur und die Arbeitsstätten feststellen.

An der Straße Bei der Lohmühle und der Karlstraße liegen weitere gewerbliche Nutzungen. Hierzu zählen zwei Hotelstandorte, verschiedene Nahversorgungs- und Gewerbeangebote, Schnellrestaurants und Büroflächen. Im Bereich der Hotels ist eine Projektentwicklung mit einer intensiven baulichen Ausnutzung vorgesehen (vgl. Kapitel 2.3 Planungsrechtliche Situation). Diese Nutzungen lassen im Wesentlichen keine Mängel in Bezug auf die Wirtschaftsstrukturen und die Arbeitsstätten erkennen. Der Bereich Roddenkoppel ist insgesamt untergenutzt. Lagen die Beschäftigtenzahlen zu Zeiten des Werftbetriebs bei 5.000 Arbeiter:innen, sind heute nur wenige hundert Menschen hier beschäftigt. Nennenswerte Flächen werden nur geringfügig genutzt, einige Teilflächen liegen brach, sodass insbesondere im Kernbereich des Untersuchungsgebiets eine Unterausnutzung festzustellen ist. Auch die Flächen entlang der Schwartauer Allee sind, insbesondere aufgrund der Brachflächen am ehemaligen Schlachthof, untergenutzt und bergen ein nennenswertes Potenzial für eine dem Standort angemessenere Ausnutzung.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

- Das bestehende Gewerbe am Standort soll aus Sicht einiger Betroffener erhalten und nicht durch konkurrierende Nutzungen eingeschränkt werden.
- In den Beteiligungsveranstaltungen wurde eine aktivere Nutzung für die Roddenkoppel mit einem größeren Publikumsverkehr als wünschenswert identifiziert.
- Einige ansässige Gewerbebetriebe wollen am Standort verbleiben. Andere Eigentümer sehen Entwicklungspotenzial auch hinsichtlich einer sich verändernden Nutzung. Beides sollte im Zuge des IEKs berücksichtigt werden.
- Es wird der Wunsch nach einer Nutzungsmischung aus Wohnen und Gewerbe geäußert.
- Einige wünschen sich eine Verlagerung der Hafenbahn, um Potenzialflächen für eine städtebauliche Entwicklung zu haben, da die Potenziale höherwertig eingeschätzt würden als die aktuelle Nutzung.
- Für die Roddenkoppel wurden im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen Gewerbe vorgeschlagen, die aus den Bereichen Handwerk, Innovation und urbane Produktion kommen.

TöB-Beteiligung

- Grundsätzlich muss die volkswirtschaftliche und klimapolitische sinnvolle Nutzung von Hafenanlagen Vorrang vor einer konkurrierenden Wohnnutzung im Umfeld haben.
- Betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollten direkt beteiligt werden.
- Sollten planfeststellungsbedürftige Hafenanlagen mit einer anderen Nutzung, z.B. Wohnbebauung, überplant werden, muss vorab ein gesondertes Einziehungsverfahren beim APV durchgeführt werden, mit dem der Fachplanungsvorbehalt beseitigt wird.

Anforderungen an die Planung

- Der sich abzeichnende Nutzungswandel auf der Roddenkoppel sollte aktiv gefördert werden. Hier ergeben sich insbesondere im zentralen Bereich Entwicklungsoptionen.
- Es müssen zusätzliche Nutzungen für die Roddenkoppel gefunden werden, um die Brachflächen zu revitalisieren.
- Vitale Betriebe sollten in ihrem Bestand geschützt werden.
- Die sich abzeichnende Planung für das Schlachthofareal an der Schwartauer Allee sollte – wenn zeitlich möglich – mit dem IEK abgestimmt werden. Hierbei sollten die Anforderungen aus dem IEK-Prozess in das Planungsverfahren zum Schlachthof eingebracht werden, so dass beide Prozesse synchronisiert werden und Synergien entstehen können.
- Weitere Entwicklungsoptionen im westlichen Bereich sollten aufgegriffen und im IEK vorangetrieben werden, so dass ein attraktives, der Lage entsprechendes Stadtquartier entsteht.
- Betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollten in der Planung von Beginn an berücksichtigt werden.

2.8 Eigentumsstruktur und Entwicklungs- / Planungsabsichten

Eigentumsstruktur

Kenntnisse über die Eigentumsstruktur im Untersuchungsgebiet sind für die Ermittlung möglicher Betroffenheiten von einer Sanierung sowie der Mitwirkungsbereitschaft der Grundeigentümer:innen von elementarer Bedeutung.

Insgesamt zählt das Untersuchungsgebiet Nordwest fast 700 verschiedene Eigentümer:innen, wovon der überwiegende Teil auf der Westseite der Schwartauer Allee Wohneigentum, zumeist in Form von Eigentumswohnungen in Mehrparteienhäusern, besitzt. Deren Eigentum bleibt unberührt. Eine detaillierte Darstellung der Eigentumsstrukturen kann aus Datenschutzgründen nicht in diesem Bericht erfolgen, sondern wird in einer separaten, nichtöffentlichen Anlage dokumentiert.

Hansestadt Lübeck

Die Hansestadt Lübeck verfügt über großflächiges Eigentum im Bereich der Gleisharfe auf der Roddenkoppel. Weiteres Eigentum der Stadt sind Grünflächen im ehemaligen Struckbachtal und eine denkmalgeschützte ehemalige Stallung, die zum ehemaligen Schlachthof gehörte und zwischen den Bahnlinien des Fernverkehrs liegt. Darüber hinaus sind der Hansestadt Lübeck die Straßenflächen sowie einzelne kleinere Grundstücke zugeordnet.

Deutsche Bahn AG

Die Deutsche Bahn AG ist Eigentümerin der Bahntrasse, die von Hamburg nach Kopenhagen durch das Untersuchungsgebiet verläuft. Diese Fläche unterliegt dem Fachplanungsrecht.

Privateigentum

Der größte Teil der Grundstücke befindet sich im Privateigentum. Die Eigentumsstruktur ist heterogen und umfasst Einzeleigentümer:innen, Eigentumsgemeinschaften und Erbengemeinschaften. Vor allem im gewerblichen Bereich gibt es zahlreiche Einzeleigentümer:innen und Eigentumsgemeinschaften, die großflächig Grundbesitz halten. Westlich der Schwartauer Allee sowie im südlichen Teil der Katharinenstraße und nördlich der Karlstraße sind die Eigentumsstrukturen generell kleinteiliger geprägt, da hier Wohnnutzungen überwiegen. Auf der Roddenkoppel sowie zwischen der Schwartauer Allee und der Katharinenstraße befinden sich hingegen große Grundstücke im Eigentum weniger Grundeigentümer:innen.

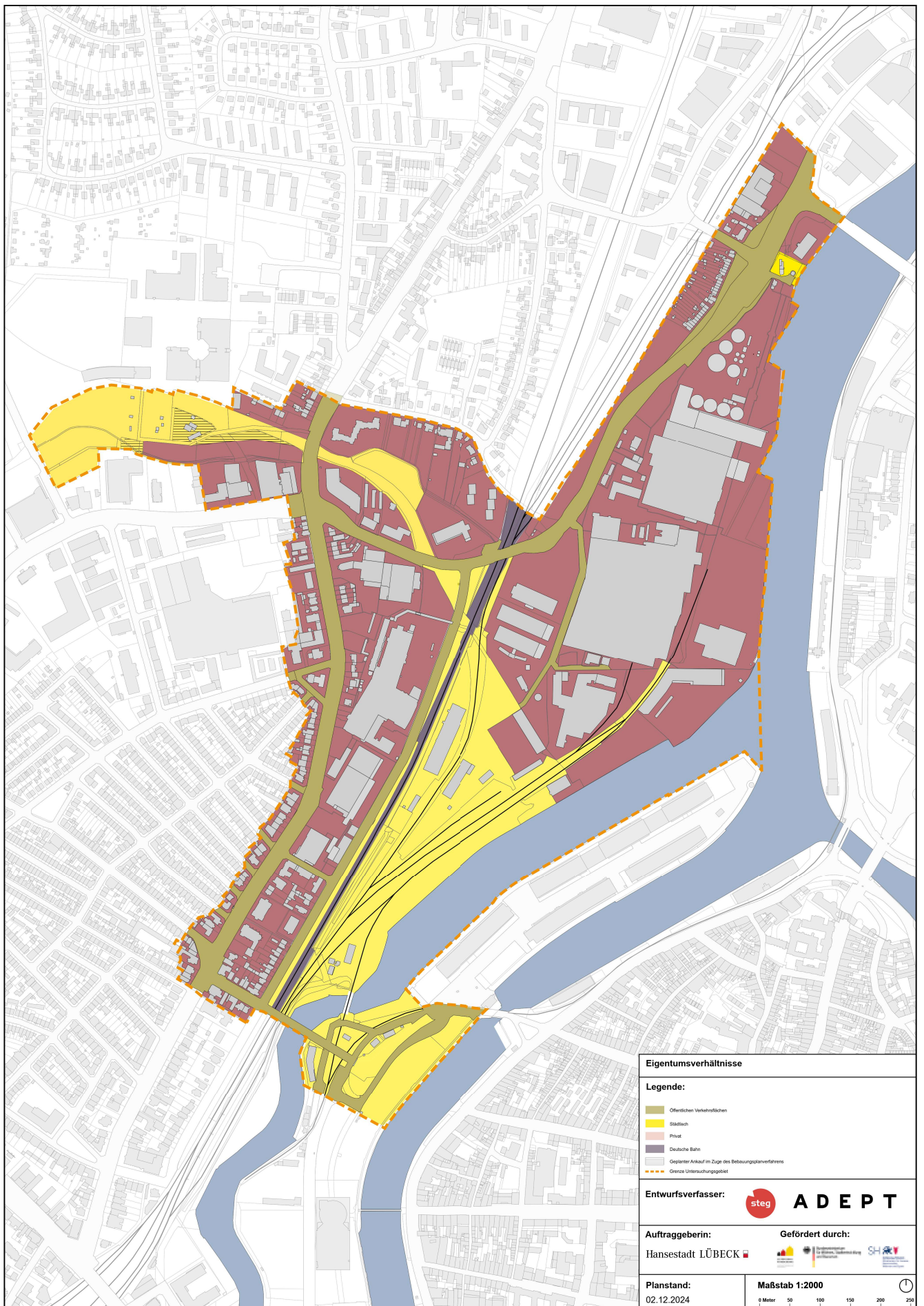


Abb. 20: Eigentumsverhältnisse

Entwicklungsinteressen der Eigentümer:innen

Die Entwicklungsabsichten der Eigentümer:innen wurden im Rahmen der Beteiligung und Mitwirkung nach § 137 BauGB erhoben. Aus datenschutzrechtlichen Gründen werden keine detaillierten grundstücks- oder personenbezogenen Daten im Untersuchungsbericht veröffentlicht. Zusammenfassend ist festzustellen, dass in den älteren Bestandsquartieren des Untersuchungsgebiets, die westlich der Bahntrasse liegen, eine grundsätzliche Bereitschaft für eine mögliche Nachverdichtung der gewerblichen Nutzung besteht. Interesse und Konkretisierungsgrad sind dabei unterschiedlich ausgeprägt. Auch in den Bereichen östlich der Bahntrasse, auf der Rodenkoppel, sind unterschiedliche Entwicklungsabsichten und Mitwirkungsbereitschaften zu erkennen.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

Die Entwicklungsabsichten der privaten Eigentümer:innen werden aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht detailliert, sondern abstrahiert zusammengefasst. Einige Eigentümer:innen zeigen ein grundsätzliches Interesse an einer höheren Ausnutzung ihres Grundstücks, auch wenn hierfür bei fast allen keine konkreten Planungen bestehen. Neben einer Intensivierung der aktuellen Nutzungen wird von einigen auch das Interesse geäußert, diese zu verändern (z.B. von Gewerbe zu Wohnen), auch wenn dies in den meisten Fällen planungsrechtlich aktuell nicht möglich ist. Andere Eigentümer:innen stellen hingegen dar, dass sie keine Veränderungen, sondern einen Erhalt des Status quo anstreben. Bei keinem der Eigentümer:innen gibt es eine konkrete Absicht, den Standort zu verlassen.

Im Rahmen der öffentlichen Veranstaltungen wurden keine nennenswerten Belange hervorgebracht.

TöB-Beteiligung

Im Rahmen der TöB-Beteiligung sind keine relevanten Punkte benannt worden.

Anforderungen an die Planung

- Die Eigentumsstruktur und die Entwicklungsabsichten der Eigentümer:innen schließen grundsätzlich eine planerische Entwicklung des Gebiets nicht aus.
- Große und zentrale Bereiche des Gebiets befinden sich im Privateigentum, so dass für eine potenzielle Umnutzung und Weiterentwicklung des Gebiets eine Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer:innen erforderlich sein wird. Diese ist unterschiedlich ausgeprägt, manche Eigentümer:innen zeigen primär private Entwicklungsabsichten, andere sind offen für mögliche öffentliche Maßnahmen. Ein grundsätzliches Entwicklungsinteresse ist erkennbar.
- Eine potenzielle Entwicklung des Untersuchungsgebiets hat die unterschiedlichen Grade der Mitwirkungsbereitschaft und Entwicklungsperspektiven zu berücksichtigen, da einige Teilbereiche für eine kurzfristige Entwicklung bereitstehen, während für eine mögliche Entwicklung anderer Teilbereiche zunächst weitere Klärungen mit Betroffenen vorzunehmen sind.

2.9 Verkehr

Straßenverkehr

Das Untersuchungsgebiet ist durch große Verkehrsschneisen durchzogen, die zu einer räumlichen Unterteilung des Gebiets führen. So teilen die Schwartauer Allee, die Katharinenstraße und die Bahntrasse Lübeck-Puttgarden das Untersuchungsgebiet in nordsüdlicher Richtung. Die Karlstraße (in Teilen Bei der Lohmühle und Einsiedelstraße) und die Marienstraße (Marienbrücke) teilen das Gebiet in westöstlicher Richtung. Durch die räumliche Nähe zwischen Katharinenstraße und der Bahnstrecke kommt es hier zu einer besonders starken Zäsur, welche das Untersuchungsgebiet in die Bereiche Roddenkoppel (östlicher Teil des Gebiets) und St. Lorenz Nord (westlicher Teil) unterteilt.

Die Kreisstraße Einsiedelstraße samt Eric-Warburg-Brücke ist ein wichtiger Bestandteil der übergeordneten Verkehrsinfrastruktur Lübecks und entlastet als Nordtangente die Lübecker Altstadt vom Durchgangsverkehr. Auch die Landesstraße Schwartauer Allee ist eine wichtige Hauptverkehrsstraße zur Anbindung des Stadtteils Vorwerk und der Stadt Bad Schwartau an Lübeck und ist von übergeordneter Bedeutung.

Entsprechend der primären Nutzungsbelegung sind die Straßen im Bereich der Roddenkoppel stark vom gewerblichen Verkehr mit einem hohen Anteil an Schwerlastverkehr geprägt. Im Bereich der Einsiedelstraße wurden bei einer Verkehrsuntersuchung im Jahr 2016 20.652 Kfz/24h mit einem 15 prozentigen Anteil an Schwerlastverkehr erhoben (siehe Abb. 21, Verkehrszahlen im Untersuchungsraum). Laut Aussagen von betroffenen Eigentümer:innen an der Einsiedelstraße führt diese Verkehrsbelastung einhergehend mit hohen Geschwindigkeiten (insbesondere in den Abend- und Nachtstunden) zu einer (gefühlten) Beeinträchtigung der Lebensqualität. Auch die Schwartauer Allee als bedeutende Nord-Süd-Achse ist stark vom Durchgangsverkehr und insbesondere nördlich der Karlstraße auch durch Schwerlastverkehr belastet.

Als besondere Straßensituation ist die Erschließung der Roddenkoppel mit der Kulturwerft Gollan und den weiteren gewerblichen Nutzungen als Privatstraße mit öffentlichem Wegerecht anzumerken. Bei einer Entwicklung des Gebiets ist die Erschließung daher zu prüfen, auch vor dem Hintergrund, dass das gesamte Areal heute eine Postanschrift teilt (Einsiedelstraße 6). Die Einsiedelstraße fungiert aktuell als Erschließungsstraße und übernimmt die flächenhafte Erschließung der dort ansässigen Gewerbe. Nach den Richtlinien RAS 06 und RIN 2008 ist die Einsiedelstraße der Kategoriengruppe Erschließungsstraße (ES) zuzuordnen.

Für die Bereiche der Brückenüberführungen Karlstraße / Einsiedelstraße und Eric-Warburg-Brücke sowie über die Schlachthofbrücke am Bahnweg zum Viehhof und die Eutiner Brücke wurden im Bebauungsplan Geh-, Fahr- und

Leitungsrechte zu Gunsten der Allgemeinheit festgesetzt, da es sich hier um öffentliche Straßen und Wegeverbindungen handelt. Für die Privatstraße, die von der Einsiedelstraße nach Süden in das Gebiet führt und dort mehrere Grundstücke erschließt, setzt der Bebauungsplan ein Geh- und Fahrrecht zu Gunsten der Anlieger fest, um die Erschließung der ansässigen Betriebe zu sichern. Die Unterführung der Hafenbahngleise kann wegen des erheblichen Gefälles, der geringen Breite sowie der engen Kurvenradien nicht (oder nur mit erheblichen Einschränkungen) von Lkw befahren werden.

Stellplätze

Öffentliche Parkplatzflächen (jenseits des straßenbegleitenden Parkens) kommen im Plangebiet nicht vor; größere private Stellplatzflächen befinden sich auf der nordöstlichen Seite der Einsiedelstraße und werden nur selten, insbesondere bei Großveranstaltungen auf dem Gelände der Kulturwerft genutzt.

Bahnverkehr

Die Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden befindet sich in einem zweigleisigen Ausbaustand. Jedoch ist mittelfristig ein drei- oder viergleisiger Ausbau in Zusammenhang mit dem Ausbau des Nahverkehrs vorgesehen und in den verschiedenen übergeordneten Planwerken bzw. Konzepten als Zielvorgaben definiert (Bundesverkehrswegeplan, Deutschlandtakt, Bedarfsplan für Bundesschienenwege). Zum Gleisausbau liegen aktuell noch keine konkreten Planungen von DB AG und NAH.SH vor, welche insb. die räumlichen Auswirkungen verdeutlichen, weil ein zusätzlicher Flächenbedarf ausgelöst wird. Bzgl. einer inhaltlichen bzw. baulichen Verknüpfung des Gleisausbaus mit den Maßnahmen der FFBQ-Hinterlandanbindung liegen derzeit keine Aussagen vor – das Großprojekt für die Schienenanbindung der FFBQ befindet sich derzeit in der Anhörung und soll nach aktuellem Stand bis zum 01.01.2029 fertiggestellt werden.

Laut Stellungnahme der Deutschen Bahn vom 18.5.2022 sind im Zusammenhang mit der FFBQ für das Jahr 2030 folgende Verkehrsmengen prognostiziert: 101 Güterzüge und 20 Fernverkehrszüge täglich (Summe beider Richtungen). Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur auf drei bzw. vier Gleise und einhergehender Erhöhung der Verkehrsmenge sind zwischen 2025 und 2029 diverse Maßnahmen zur Reduktion der Schall- und Erschütterungsmissionen entlang der Bahnstrecke auch im Bereich Nordwest geplant. Auf der westlichen Seite sind bis zu 6 m hohe Lärmschutzwände und an der Ostseite in Teilen bis zu 4 m hohe Lärmschutzwände jeweils unmittelbar neben den Gleisen geplant. Zum Schutz der nebenliegenden Wohnbebauung vor Erschütterungen, sind teilweise sogenannte besohlte Schwellen vorgesehen.

Im Sinne eines Ausbaus des regionalen Bahnverkehrs ist bei dem o.g. Gleisausbau, welcher gem. Deutschlandtakt Kapazitäten für die Mischstrecke steigern und eine bessere Knoteneinbindung ermöglichen soll, ein zusätzlicher Bahnhaltepunkt im Bereich der Einsiedelstraße in der Diskussion. Für das Jahr 2030 werden 239 Nahverkehrszüge täglich (Summe beider Richtungen) prognostiziert. Der geplante Bahnhaltepunkt ist im Bereich Brücke Karlstraße in südlicher Richtung mit einer Standardlänge von 330 m zu verorten. Auch hierzu liegen noch keine konkreten bzw. verbindlichen Planungen seitens DB AG und NAH.SH vor. Aktuell werden Machbarkeiten geprüft, so dass im VU- und IEK-Prozess nur der aktuelle Sachstand einfließen und berücksichtigt werden kann. Dennoch werden die absehbaren / möglichen räumlichen und funktionalen Folgen insbesondere im IEK mit betrachtet, da der Bau der FFBQ bereits eingeleitet und bei dieser Infrastrukturmaßnahme von (inter-)nationaler Bedeutung von einer mittelfristigen Realisierung ausgegangen werden kann. Fraglos dürfte die Einrichtung eines Bahnhaltepunktes die ÖPNV-Anbindung des Gebietes und der umliegenden Stadtteile deutlich verbessern und einen Beitrag für eine mögliche Regio-S-Bahn leisten.

Neben der Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden, als Eisenbahninfrastruktur des Bundes befinden sich Gleisanlagen erheblicher Größe (ca. 3 ha) auf dem südlichen Teil der Roddenkoppel. Diese sind samt einer Reparaturwerkstatt

Teil der Hafenbahn und durch die LPA Lübeck in kommunaler Hoheit. Eine zweite Waggonwerkstatt auf dem Gelände der Roddenkoppel wird privatwirtschaftlich durch die Firma Nordic Rail Service GmbH betrieben. Die Gleisanlagen der Hafenbahn sind für die Leistungsfähigkeit des Vorwerker Hafens und des Skandinavienkais erforderlich und werden auch künftig benötigt. Eine Verlagerung an einen anderen Standort ist grundsätzlich möglich, solange u.a. kein im Verfahren beteiligter Dritter ein Verkehrsbedürfnis äußert. Die Kosten einer Verlagerung müssten jedoch durch die Projektentwicklung der Gesamtmaßnahmen Nordwest getragen werden. Im Bereich der Roddenkoppel werden die Gleisanlagen derzeit vereinzelt durch die ansässigen Unternehmen genutzt. Die historisch gewachsenen Gleisanlagen sind heute aufgrund ihrer Anlage nicht optimal flächensparend. Es besteht die Annahme, dass durch eine optimierte Anordnung Flächen für eine anderweitige Entwicklung freigegeben werden könnten, was jedoch einen erheblichen Investitionsbedarf auslösen dürfte und erst bei einer Entwidmung der unter Fachplanungsrecht stehenden Flächen folgen könnte (Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken). Hierbei wären auch die ansässige Hafenbahnwerkstatt (LPA) und die Waggonwerkstatt (Nordic Rail) zu berücksichtigen, die für den Wirtschaftsstandort Lübeck und die eisenbahngesellschaftsbundene Anbindung und Erschließung des Hafens weiterhin erforderlich sind. Eine Verlagerung ist grundsätzlich an aufwendige Verfahren gebunden, die zudem anderen Infra-

Straße	Jahr der Erhebung	DTV Kfz/24h	SV-Anteil gesamt	SV-Anteil Tag	SV-Anteil Nacht
Eric-Warburg-Brücke	2016	29.756	1.788	1.630	158
Einsiedelstraße zwischen Josephinenstraße und Eric-Warburg-Brücke	2016	31.737	2.436	2.221	215
Einsiedelstraße östlich Katharinenstraße	2016	20.652	3.150	2.872	278
Karlstraße	2017	19.581	2.416	2.202	214
Schwartauer Allee nördlich Karlstraße	2017	21.848	1.335	1.217	118
Schwartauer Allee südlich Karlstraße	2017	15.728	512	467	45
Schwartauer Allee nördlich Marienbrücke	2018	14.158	517	471	46
Marienstraße	2018	6.791	81	74	7
Willy-Brandt-Allee/ Drehbrücke	2019	14.454	305	278	27
An der Untertrave südlich Willy-Brandt-Allee	2019	8.565	272	248	24
An der Untertrave nördlich Willy-Brandt-Allee	2019	16.955	386	351	35
Hafenstraße zwischen Hubbrücke und Eric-Warburg-Brücke	2016	15.352	321	293	28

Abb. 21: Verkehrszahlen im Untersuchungsraum

strukturunternehmen die Möglichkeit bieten würden, die zur Stilllegung vorgesehenen Gleisanlagen zu übernehmen und weiter zu betreiben. Aufgrund vorliegender Einschätzungen dürfte aufgrund der zentralen Lage und Nähe zum Hauptbahnhof Interesse bestehen, sodass ein sog. Entwidmungsverfahren mind. als ergebnisoffen einzustufen ist.

Hintergrundinformation

Einer Umnutzung von Flächen, die als öffentliche Eisenbahninfrastruktur oder zugehörige Serviceeinrichtungen gewidmet sind und als solche genutzt werden, stehen grundsätzlich sehr hohe Anforderungen entgegen. Sie sind durch das eisenbahnrechtliche Fachplanungsrecht geschützt. Eine anderweitige Nutzung erfordert die Durchführung einer Stilllegungsverfahren nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und im Anschluss daran die Durchführung eines Verfahrens zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG.

Um eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken zu erwirken, muss „das Interesse des Antragstellers an der Freistellung das in Absatz 1 genannte, überragende öffentliche Interesse überwiegen, kein Verkehrsbedürfnis mehr bestehen und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten sein“. Keine dieser im Gesetz genannten Voraussetzungen ist nach derzeitigem Kenntnisstand für den Bahnhof Lübeck Hafen, die Hafenbahnwerkstatt und die Waggonwerkstat der Nordic Rail Service GmbH gegeben. Damit ist eine Freistellung der Flächen von Bahnbetriebszwecken und eine Umnutzung der Flächen rechtlich nicht möglich. Selbst wenn die Eisenbahninfrastrukturanlagen an eine andere geeignete Stelle verlagert werden könnten (s.o.), ist eine Freistellung dieser Flächen von Bahnbetriebszwecken nach der verschärften Rechtslage praktisch ausgeschlossen. Für die erforderliche Verlagerung wären nicht nur geeignete Grundstücksflächen und die Finanzierung des Ersatzes bisheriger Anlagen, sondern auch ein Zeitplan erforderlich, der mit der Städtebauförderung bzw. weiteren Gebietsentwicklung vereinbar wäre. Es erscheint unwahrscheinlich, dass für eine Verlagerung geeignete Grundstücke zur Verfügung stünden.

Die für eine mögliche Verlagerung im Rahmen der Machbarkeitsstudie der LPA untersuchten Flächen stehen aufgrund übergeordneter Planungen oder langfristiger anderer Nutzungen nicht zur Verfügung. Selbst wenn sich alle genannten Anforderungen lösen ließen, bliebe das Risiko, dass im Rahmen der oben genannten eisenbahnrechtlichen Verfahren ein Dritter den Betrieb der bisherigen Anlagen übernehme und damit die betreffenden Grundstücksflächen weiterhin für Eisenbahnzwecke gebunden sind. Jede Verlagerung wäre mit erheblichen Kosten verbunden.

Fuß- und Radverkehr

Neben der Straßen- und Schieneninfrastruktur sind auch gesonderte Wege für Fuß- und Radverkehr vorhanden: Ein Radweg verbindet die Straße „Auf der Wallhalbinsel“ über die Eutiner Brücke und die Gleisanlagen der Hafenbahn mit der Katharinenstraße und stellt eine Hauptverbindung für den Radverkehr zwischen der Lübecker Altstadt nach St. Lorenz Nord dar; ein Fußweg zwischen Elisen- und Einsiedelstraße ermöglicht als Verlängerung der Achse Katharinenstraße die Anbindung des Wohngebiets Elisenstraße mit dem zentralen Untersuchungsgebiet.

Des Weiteren sind straßenbegleitende Fuß- und teilweise auch Radwege vorhanden. Die Radwege entlang der Schwarztauer Allee entsprechen in ihrem jetzigen Ausbaustand nicht den gesetzlichen Mindestanforderungen des Radwegeumbaustandards. Die Gehwege sind in einem baulich schwachen Zustand, weisen gebrochene Gehwegplatten und Unebenheiten auf. In der Katharinenstraße wird ein gesonderter Radweg nur auf der Ostseite zwischen Karlstraße und Bahnweg geführt. Südlich davon ist ein schmaler gepflasterter Streifen, der kaum als Gehweg nutzbar ist. Auf der westlichen Seite ist der Gehweg im nördlichen Abschnitt meist zugeparkt und daher nicht als solcher nutzbar.

Mit Ausnahme der Einsiedelstraße (Abschnitt Kreisstraße) ist die Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr auf der Roddenkoppel, entsprechend einem Gewerbegebiet, nur rudimentär ausgebaut und in einem mangelhaften Zustand. So verfügt die Privatstraße – der südwestlich verlaufende Teil der Einsiedelstraße – nur über einen einseitigen Fußweg; Radwege sind nicht vorhanden.

ÖPNV

Das Untersuchungsgebiet ist über mehrere Stadtbuslinien in das ÖPNV-Netz Lübecks eingebunden. Die Haltestellen befinden sich jedoch fast ausschließlich entlang der Schwarztauer Allee – mit Ausnahme der Haltestellen Einsiedelstraße und Eric-Warburg-Brücke, die aber nur in großen Zeitabständen bedient werden.

Brücken

Folgende größere Brückenbauwerke müssen in den kommenden Jahren saniert bzw. erneuert werden:

Marienbrücke: Für die Marienbrücke, eine 9-Feld-Stahlbetonbrücke aus dem Jahr 1933, ist ein Ersatzneubau zu planen, der laut „Zustandsbericht der Altstadtbrücken und gesamtstädtisches Bauprogramm bis 2037“ ab 2029 gebaut werden soll. Durch die Querung der Bahn beansprucht dieser Neubau eine aufwändige und langwierige Planung. Nach neuesten Regelungen der DB Netz AG sind die Sperrpausen vier Jahre vor Ausführung anzumelden. Diese Baumaßnahme darf nicht gleichzeitig mit der Sanierung der Hubbrücke und dem Neubau der Karlstraßenbrücke erfolgen.



Abb. 22: Schwartauer Allee

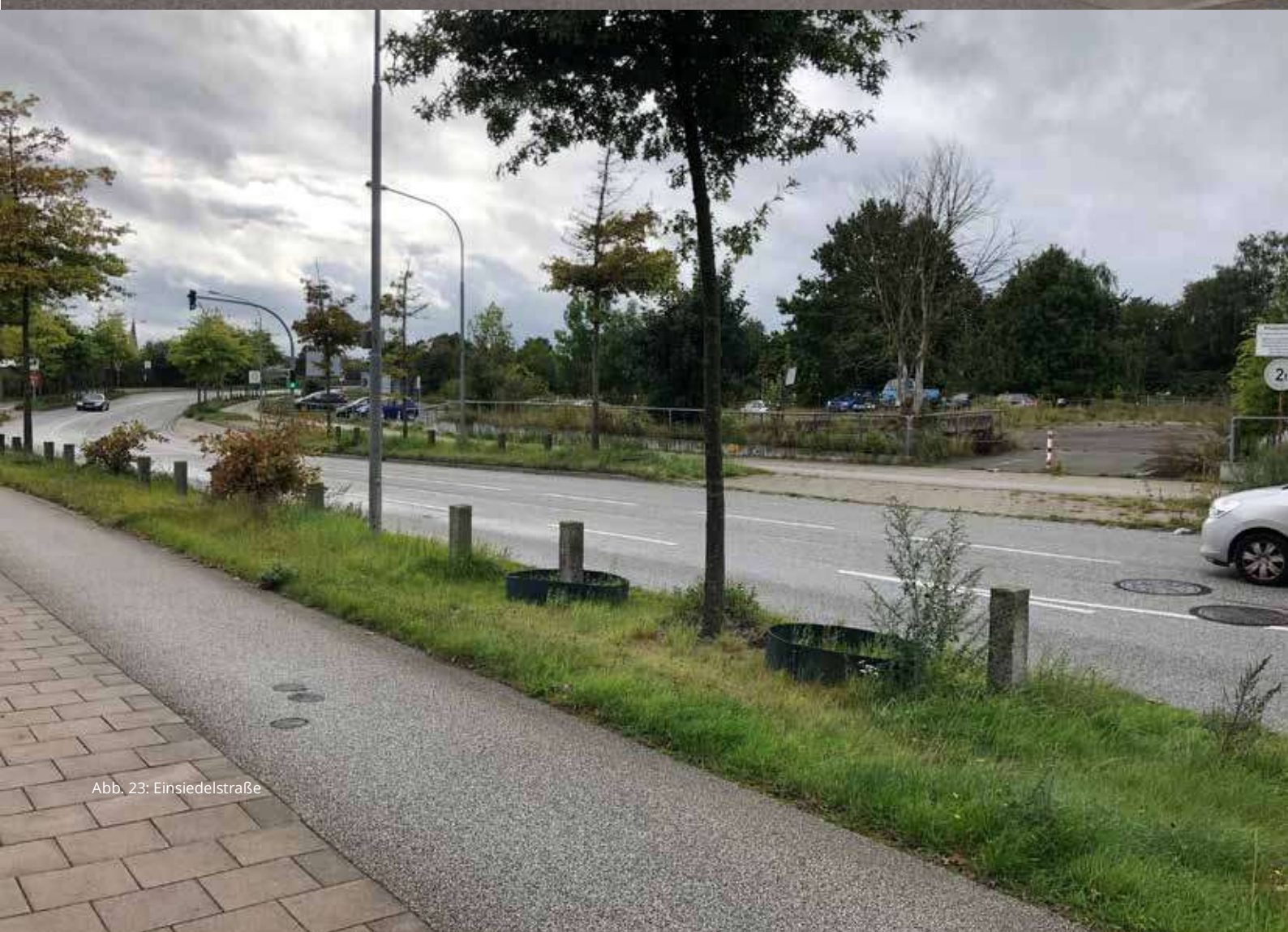


Abb. 23: Einsiedelstraße

Karlstraßenbrücke: Für die Karlstraßenbrücke, eine 1-Feld-Stahlbetonplattenbalkenbrücke aus dem Jahr 1962, ist ein Ersatzneubau zu planen, der laut „Zustandsbericht der Altstadtbrücken und gesamtstädtisches Bauprogramm bis 2037“ ab 2027 gebaut werden soll. Diese Baumaßnahme darf nicht gleichzeitig mit dem Neubau der Marienbrücke erfolgen.

Schlachthofbrücke: Für die Schlachthofbrücke, eine für den Rad- und Fußverkehr ausgebildete 3-Feld-Stahlbetonplattenbalkenbrücke aus dem Jahr 1938, ist laut „Zustandsbericht der Altstadtbrücken und gesamtstädtisches Bauprogramm bis 2037“ ein Planungszeitraum in den Jahren 2030-31 und eine Grundinstandsetzung oder ein Ersatzneubau ab 2032 geplant.

Eutiner Brücke: Für die Eutiner Eisenbahnbrücke, eine 2-Feld-Stahlfachwerkbrücke aus dem Jahr 1927, ist laut „Zustandsbericht der Altstadtbrücken und gesamtstädtisches Bauprogramm bis 2037“ ein Planungszeitraum in den Jahren 2031-33 und ein Ersatzneubau ab 2034 geplant.

Gesamtheitliche Betrachtung

Die detaillierte Betrachtung der verkehrlichen Infrastruktur macht deutlich, dass sich das Untersuchungsgebiet entlang der Zäsur Bahnlinie/Katharinenstraße in einen urban-gewerblich geprägten Teil auf der westlichen Seite und einen gewerblich geprägten, östlichen Teil „Roddenkoppel“ aufteilt und entsprechend in der Ausstattung große Unterschiede aufweist. Im westlichen Untersuchungsraum sind augenscheinliche bauliche Mängel in Teilbereichen festzustellen, z.B. sichtbar an Gehwegschäden in der südlichen Katharinenstraße oder an Teilen der straßenbegleitenden Fuß- und Radwege entlang der Schwartauer Allee. Zusätzlich muss für diesen Bereich eine fehlende Quermöglichkeit des nördlichen Schlachthofareals benannt werden. Auch das südliche Struckbachtal ist nicht über eine Wegeverbindung zu erreichen. Der östliche Teilbereich „Roddenkoppel“ ist geprägt von der stark frequentierten Nordtangente Einsiedelstraße mit weitreichenden Beeinträchtigungen für den Stadtraum und seinen Entwicklungsmöglichkeiten. Die weitere verkehrliche Erschließung ist nur in Ansätzen vorhanden und Bedarf eines Ausbaus, sollten sich Nutzungsänderungen in diesem Bereich ergeben. Als größtes Defizit, gleichzeitig aber auch Entwicklungspotenzial, ist die eingeschränkte Quermöglichkeit der Roddenkoppel auf der Achse Altstadt–St. Lorenz Nord zu nennen. Hier liegen Bedarfe und augenscheinliche Potenziale nah beieinander und wurden als ein wichtiges Entwicklungsziel in den Beteiligungsrunden des Verfahrens sowie in vorgelagerten Verfahren bereits mehrfach benannt.



Abb. 24 Eutiner Eisenbahnbrücke



Abb. 25: Katharinenstraße

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

- Einige Fuß- und Radwege sind in schlechtem Zustand. An der Katharinenstraße ist ein Gehweg ganz abgesperrt. Diese Wege sollten besser nutzbar sein.
- Die Schwartauer Allee benötigt aus Sicht vieler Beteiligter bessere und breitere Fuß- und Radwege.
- Es wird ein Grünzug entlang des Wassers gewünscht.
- Die Uferkanten sollten eine (bessere) Zugänglichkeit erhalten.
- Die Schwartauer Allee hat eine große Barrierewirkung, die verringert werden sollte.
- Die Bahntrasse und die großen Grundstückszuschnitte wirken als Barrieren.
- Es herrschen eine hohe Verkehrsbelastung und hohe Fahrgeschwindigkeiten im nördlichen Bereich auf der Einsiedelstraße. Es werden bauliche Maßnahmen und eine Überwachung zur stärkeren Einhaltung der Verkehrsregeln gewünscht.
- Es wird eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung gewünscht, insbesondere in den Abendstunden.
- Sollte ein Bahnhaltepunkt in St. Lorenz Nord errichtet werden, böte sich dieser als Wegeverbindung über die Bahntrasse zur Reduzierung der Barrierewirkung der Bahntrasse an.
- Die Marienbrücke benötigt Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr, bis die Brückensanierung umgesetzt wird.
- Es wird häufig eine zusätzliche Brückenverbindung von der Roddenkoppel auf die Nördliche Wallhalbinsel gefordert, wie sie vor einigen Jahren modellhaft ausprobiert wurde. Des Weiteren wird ein weiteres Brückenbauwerk als Verlängerung in Richtung Altstadt eingebracht.

TöB-Beteiligung

- Die Querschnitte der Straßenzüge Bei der Lohmühle/Karlstraße/Einsiedelstraße sind nicht ausreichend dimensioniert für ein durch die Entwicklung bedingtes erhöhtes Verkehrsaufkommen.
- In Abhängigkeit der zukünftigen Erschließung und Nutzungen bedarf es gegebenenfalls einer Anpassung des bisherigen Busliniennetzes und der Standorte der Bushaltestellen.
- Sämtliche Eisenbahninfrastrukturanlagen in diesem Bereich unterliegen dem Fachplanungsrecht des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und sind nicht über Bebauungspläne überplanbar.
- Eine zukünftige Überplanung darf bestehende Baugenehmigungen wie die der LHG auf der Roddenkoppel nicht negativ beeinflussen, vor allem im Hinblick auf das Thema Lärmschutz. Ein Drei-Schichtbetrieb muss zukünftig weiterhin möglich sein.
- Im Gebiet befinden sich sechs unter Verkehr stehende Brückenbauwerke und eine teilabgerissene Brücke. Der Umgang mit dieser teilabgerissenen „Große Viehtrift-Brücke“ (entweder vollständiger Rückbau oder Erhalt) und instandsetzungsbedürftigen Straßenbrücke Schwartauer Allee sind im Verfahren zu klären.
- Die Schwartauer Allee wird derzeit umgebaut.

Anforderungen an die Planung

- Als zentrale Anforderung gilt es, die bestehenden Barrieren bedingt durch die Verkehrsinfrastruktur abzubauen bzw. zu reduzieren.
- Bei Entwicklung der Roddenkoppel soll von Beginn an der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mitgeplant werden. Dies kann unter anderem durch den Ausbau der Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Altstadt und St. Lorenz Nord erfolgen.
- Zur Reduktion hoher Fahrgeschwindigkeiten auf der Einsiedelstraße können bauliche sowie Maßnahmen zur Überwachung der Verkehrsregeln ergriffen werden.
- Auch bedarf es Querungsmöglichkeiten bei Neuordnung des Schlachthofareals für den Fuß- und Radverkehr und eine ebensolche Erschließung des Grünzuges Struckbachtal.
- Bauliche Mängel im Bereich der Fuß- und Radwege müssen reduziert werden.
- Ausbau der Fuß- und Radwege-Infrastruktur im Teilbereich St. Lorenz Nord an Schwachstellen optimieren.
- Bessere Anbindung des Quartiers.

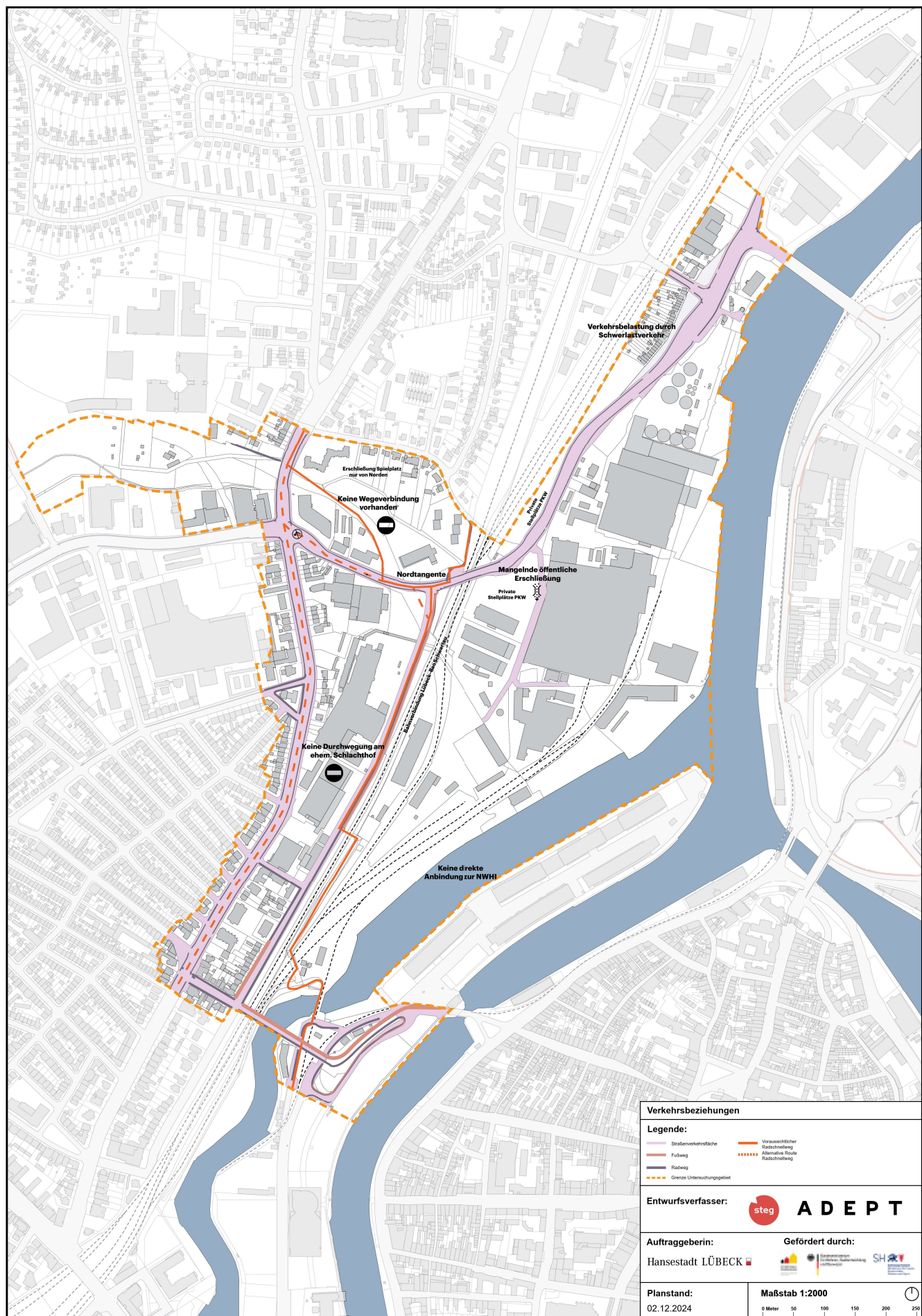


Abb. 26: Verkehrsbeziehungen

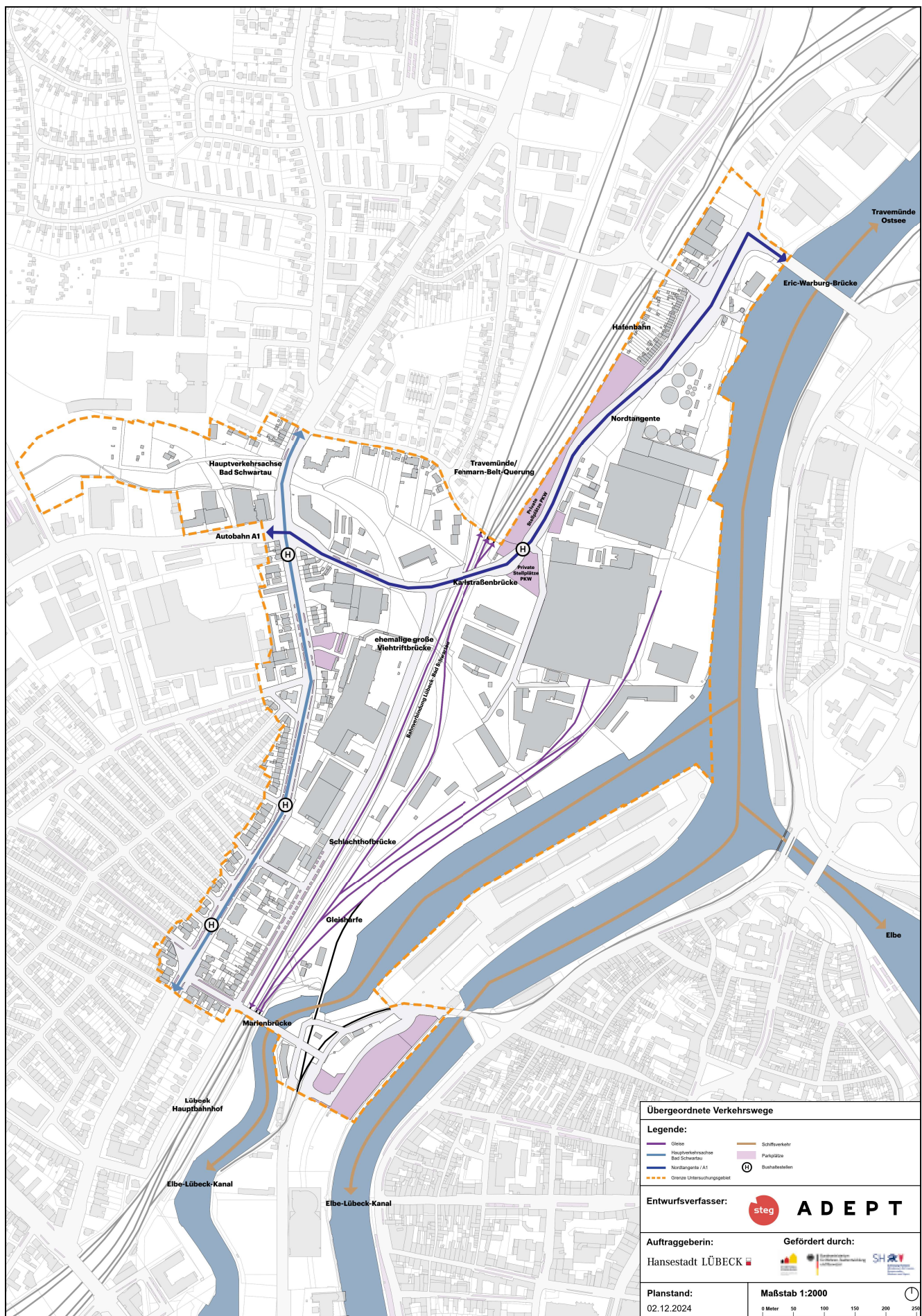


Abb. 27: Übergeordnete Verkehrswege