

2.10 Gebäude- und Wohnungsstruktur

Der Charakter des Gebäudebestands teilt sich entlang der Zäsur der Bahnlinie in einen städtisch-urbanen und einen gewerblichen Teil. Im Teilbereich westlich der Schwartauer Allee sind gründerzeitliche Gebäudestrukturen in überwiegend dreigeschossiger Bauweise mit ausgebautem Dachgeschoss vorzufinden. Funktionale oder bauliche Mängel sind hier augenscheinlich nicht zu erkennen. Nördlich der Kreuzung Schwartauer Allee / Karlstraße sind solitäre, überwiegend gewerblich genutzte Gebäudetypologien, wie Hotels oder ein Gewerbezentrum, bestandsprägend. Es sind vereinzelt Leerstände sichtbar bzw. werden durch die Eigentümer:innen Veränderungsprozesse auf dem Grundstück vorgenommen, wie beim Hotelgebäude an der Straße Bei der Lohmühle. Das Untersuchungsgebiet schließt im Norden mit der Südseite der Elisenstraße ab, die durch Wohnnutzung bestimmt ist. Auch hier sind keine baulichen oder nutzungs-spezifischen Mängel erkennbar. Entlang der südöstlichen Seite der Schwartauer Allee (im Untersuchungsgebiet) bis zur Matthäistraße befinden sich ein ebenfalls gründerzeitlich geprägtes Wohngebiet mit einzelnen Baudenkmalen, wie z.B. der St. Matthäikirche. Analog zur gegenüberliegenden Straßenseite der Schwartauer Allee kann dieser Bereich als funktional und baulich weitgehend intakt bewertet werden.

Nördlich der Matthäistraße schließen gewerbliche Nutzungen in Form eines Verbrauchermarkts, eines ehem. Recyclinghofs, eines Kühllagers, eines unter Denkmalschutz stehenden, tiefer liegenden Gebäudes, das von einem Autohändler genutzt wird, sowie die überwiegend denkmalgeschützten Kerngebäude des ehemaligen Seegrenzschlachthofs an. Das Schlachthofareal liegt brach und weist erhebliche bauliche Mängel auf. Der öffentliche Recyclinghof wurde im Februar 2023 geschlossen. Der Verbrauchermarkt erscheint baulich und teilweise auch funktional in einem erneuerungsbedürftigen Zustand.

Nördlich des Schlachthofs befinden sich überwiegend gewerblich genutzte Gebäude. In diesem Bereich befindet sich neben einer Spedition eine Tanzschule, die in einem denkmalgeschützten Gebäude untergebracht ist. Zur Schwartauer Allee befinden sich kleinteilige Gebäude, die überwiegend zum Wohnen genutzt werden. Die gewerblichen Strukturen in diesem Teilbereich erscheinen modernisierungsbedürftig und es sollte geprüft werden, ob sich für die gewerblichen Nutzungen ausreichend Entwicklungspotenzial am Standort ergeben oder ggf. dem Standort angemessenere Nutzungen gefunden werden können.

Die Roddenkoppel ist geprägt durch die gewerbliche Zweckbestimmung und teilweise ehemals hafenbezogener Nutzung. So sind die großflächigen Hallen und Gewerbeanlagen prägend für diesen Teilraum. Der über 3 ha umfassende Gebäudekomplex der LMG-Hallen stellt hierbei einen besonders großen Maßstab dar. Ein Hotel in einem ehemaligen Sommerhaus im Stil des Rokoko östlich und eine Ansamm-

lung von Reihenhäusern nordwestlich der Einsiedelstraße durchbrechen dieses Siedlungsmuster und den Maßstab. Auf der Roddenkoppel sind Teile der Sachgesamtheit Seegrenzschlachthof vorzufinden, inklusive die Überreste einer ehemaligen Viehtrift, welche die Teilbereiche jenseits der Bahngleise einmal baulich miteinander verband. Ebenfalls denkmalgeschützt sind mit den leerstehenden Tudorhallen ehemalige Werftanlagen, die sich allerdings baulich in einem großen Missstand befinden. Weitere Gebäude des ehemaligen Werftkomplexes sind als „Werftquartier“ in eine kulturelle Nutzung überführt worden, in ihrem äußeren Erscheinungsbild aber ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung weitgehend erhalten geblieben. Eine Waggonwerkstatt und Funktionsgebäude der Hafenbahn flankieren die Bebauung am Südende der Roddenkoppel.

Im Bereich der Roddenkoppel erscheinen einige Gebäude sowohl baulich als auch funktional in einem schlechten oder mindergenutzten Zustand. Diese gilt es zusammen mit einer Betrachtung einer zukunftsfähigen Nutzung, entsprechend der Lage im Stadtgebiet zu bewerten. Das Beispiel des „Werftquartiers“ zeigt, wie eine solche Nutzung aussehen kann.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

- Die Tudorhallen sollen sich als Ort für multifunktionale Nutzungen entwickeln.
- Es sollte sich aus Sicht einiger Beteiligter eine räumliche Mitte für das gesamte Gebiet entwickeln. Hierfür könnte die Kulturwerft ein Ausgangspunkt sein.

TöB-Beteiligung

- Die Planung von etwaigen neuen Ingenieurbauwerken (Stützwänden, Lärmschutzwänden, Brücken) ist grundsätzlich mit der Abteilung Brückenbau des hiesigen Bereichs abzustimmen.
- Separate Hinweise zur Erschließung von Einzelbauwerken.

Anforderungen an die Planung

- Die Gebäudestruktur und -nutzung des Schlachthofareals weisen erheblichen Handlungsbedarf auf, eine Neuordnung des gesamten Bereiches zwischen Matthäistraße, Schwartauer Allee, Katharinenstraße und Karlstraße ist aus städtebaulicher Sicht anzustreben.
- Die Gebäudestruktur auf der Roddenkoppel entspricht nicht der aktuellen Nutzung, hier bestehen Entwicklungspotenziale (u.a. in der Reaktivierung von Brachflächen).
- Auch gilt es auf der Roddenkoppel bei der Umnutzung von Gewerbegebäuden Nutzungsänderungen zu prüfen.

2.11 Wohnungsmarkt in Lübeck

Der Lübecker Wohnungsmarktbericht von 2022 beschreibt die Entwicklung des Wohnungsmarktes in den Jahren bis 2020 und gibt eine Prognose für die künftige Entwicklung bis 2040.

Der Lübecker Wohnungsmarkt wird durch Wohnungen in Mehrfamilienhäusern geprägt, in denen 68 % aller Wohnungen liegen. Des Weiteren liegt der Anteil der Mietwohnungen mit 67 % ebenfalls bei zwei Drittel aller Wohnungen. Der Großteil der Wohnungen liegt im Segment der 3- und 4-Zimmerwohnungen.

Die Prognosen gehen von einem Anstieg der Bevölkerung bis 2040 um ca. 5.000 Personen und somit von ca. 220.000 auf ca. 225.000 Einwohner:innen aus.

Die Zahl der Haushalte steigt aufgrund von Singularisierungsprozessen stärker an als die Zahl der Personen und liegt bis 2040 bei rd. 5.200 zusätzlichen Haushalten. Aus der Haushaltsprognose und der erforderlichen Erhöhung der Mobilitätsreserve lässt sich ein flächenrelevanter Gesamtbedarf von rd. 6.500 zusätzlichen Wohneinheiten für die Gesamtstadt ableiten.

Der anhaltende Anstieg der Angebotsmieten, die für nachfragende Haushalte entscheidend sind, und die rückläufige Anzahl an stadinternen Umzügen weisen auf einen angespannten Wohnungsmarkt in der Hansestadt Lübeck hin. Folgerichtig hat das Land Schleswig-Holstein die Hansestadt Lübeck in die Gebietskategorie für Städte mit einem angespannten Wohnungsmarkt nach § 201a BauGB aufgenommen.

Der Wohnungsmarktbericht geht davon aus, dass aufgrund des demografischen Wandels und der fortschreitenden Verkleinerung der Haushaltsgrößen die Nachfrage nach kleineren Wohneinheiten zunehmen wird, während die heute noch hohe Nachfrage nach Einfamilienhäusern perspektivisch sinken wird.

Es wird somit deutlich, dass Lübeck eine Stadt mit steigender Einwohnerzahl und wachsendem Wohnraumbedarf ist. Im Wohnungsmarktbericht wurden potentielle Wohnbauflächen auf dem gesamten Stadtgebiet identifiziert, um den Wohnraumbedarf langfristig decken zu können und um eine Diversifizierung des Wohnungsangebots, mit einem Fokus auf den Geschosswohnungsbau, realisieren zu können. Für diese Entwicklung könnte sich auch das Untersuchungsgebiet eignen.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

Bisher wurden keine nennenswerten Äußerungen zum Thema Wohnungsmarkt getroffen.

TöB-Beteiligung

Bisher gibt es keine nennenswerten, über die bereits im Wohnungsmarktkonzept genannten hinausgehenden Belange, die angeführt wurden.

Anforderungen an die Planung

- Es ist zu prüfen, ob im Untersuchungsgebiet Wohnbauflächenpotenziale bestehen, um den Bedarf an zusätzlichen Wohneinheiten anteilig zu decken.

2.12 Soziale, bildungsbezogene, kulturelle und freizeitbezogene Infrastruktur

Für einen innenstadtnahen Bereich in entsprechender Größe verfügt das Untersuchungsgebiet Nordwest grundsätzlich über wenig soziale oder bildungsbezogene Infrastruktur, was durch die größtenteils gewerblich geprägte Nutzung bedingt ist. Mit der Kulturwerft Gollan ist ein kultureller Veranstaltungsort von überregionaler Bedeutung entstanden. Großveranstaltungen mit bis zu mehreren tausend Menschen finden sowohl in den ehemaligen Werfthallen, als auch auf den Freiflächen davor statt. Im Teilbereich westlich der Bahngleise sind punktuell soziale, bildungsbezogene oder freizeitbezogene Einrichtungen vorzufinden.

Kindertagesstätten und Schulen sind im Untersuchungsgebiet nicht direkt vorhanden. Es liegen jedoch Kindertagesstätten und Schulen im unmittelbaren Umfeld, die derzeit die Betreuungs- und Schulversorgung übernehmen. Die Schulstandorte sind laut Aussage der zuständigen Verwaltungsstellen jedoch nahezu ausgelastet und könnten die Schulversorgung nicht übernehmen, sollte zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden. In solch einem Fall wären Erweiterungs- und/oder Neubauten erforderlich. Bei 250 neuen Wohneinheiten ist von 11 Schüler:innen pro Jahrgang auszugehen, bei 500 neuen Wohneinheiten von 22 Schüler:innen. In beiden Varianten müssten die zuständigen Schulen im Umfeld um je einen Zug pro Jahr vergrößert werden, wofür an den Schulstandorten zusätzliche Raumkapazitäten zu schaffen wären. Bei einer größeren Anzahl an Wohneinheiten sind die Bedarfe entsprechend höher.

Sollten zusätzliche Wohneinheiten geschaffen werden, sind ebenso zusätzliche Kita-Plätze zu errichten. Bei ca. 250 Wohneinheiten ist von einem Bedarf an Kitaplätzen für vier Gruppen für Kinder im Alter unter 3 Jahren bis zum Schuleintritt auszugehen. Dies entspricht einer erforderlichen Nutzfläche von 530 m². Für die rund 80 Kinder wird eine zusätzliche Außenspielfläche von rd. 800 m² benötigt (Richtwert 10 m² pro Kind). Bei ca. 500 Wohneinheiten ist von einem Bedarf an Kitaplätzen für sieben Gruppen für Kinder im Alter unter 3 Jahren bis zum Schuleintritt auszugehen. Dies entspricht einer erforderlichen Nutzfläche von rd. 790 m². Für die 105 Kinder wird eine zusätzliche Außenspielfläche von rd. 1.050 m² benötigt. Bei einer größeren Anzahl an Wohneinheiten sind die Bedarfe entsprechend höher. Im umliegenden Stadtgebiet besteht ein Mangel an Freizeitmöglichkeiten für ältere Kinder und Jugendliche. Im Zuge einer möglichen Entwicklung des Gebiets ist zu prüfen, ob attraktive Angebote für ältere Kinder und Jugendliche geschaffen werden können (z.B. selbstorganisierte Freiräume, Angebote der offenen Jugendarbeit sowie scene- und jugendtypische Ausgestaltung).

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

Es wurden mehr Angebote für junge Menschen gefordert.

TöB-Beteiligung

- Die angrenzenden schulischen Einrichtungen sind an ihrer Kapazitätsgrenze. Bei zusätzlichem Wohnraum bedarf es einer Erweiterung der schulischen Infrastruktur.
- Auch die sportbezogene Infrastruktur ist an ihrer Kapazitätsgrenze; es bedarf im Untersuchungsgebiet/ in der Nähe des Untersuchungsgebiets eine neue Drei-Felder-Halle.
- Im Untersuchungsgebiet liegt ein Kinderspielplatz nördlich der Karlstraße. Der nächste Kinderspielplatz in St. Lorenz Nord ist an der Westhoffstraße, der aber westlich der Schwartauer Allee liegt, die als Barriere wirkt.

Anforderungen an die Planung

- Die soziale Infrastruktur muss bei zusätzlichem Wohnungsbau erweitert werden. Schulstandorte können keine nennenswerte Anzahl an zusätzlichen Schüler:innen aufnehmen.
- Es sollen vielfältige Sport- und Freizeitangebote – wenn möglich im Freien – geschaffen werden.
- Die Nutzung der historischen Gebäudesubstanz für kulturelle Angebote soll weiter gefördert und darf nicht eingeschränkt werden.

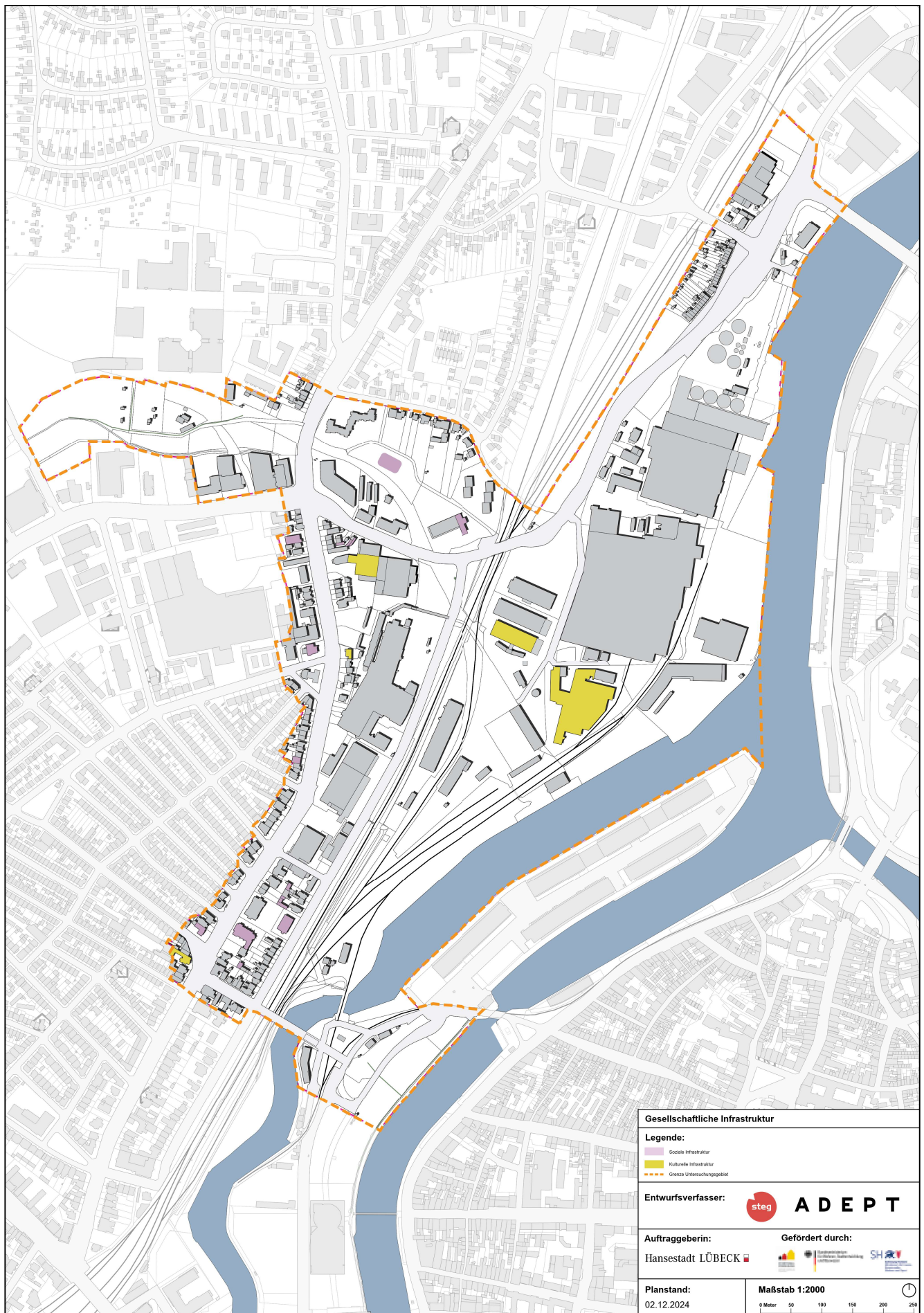


Abb. 28: Gesellschaftliche Infrastruktur

2.13 Öffentliche Freiflächen

Mit Ausnahme des Grünzugs im Struckbachtal und einer kleinen Böschungsfläche des Stadtgrabens im äußersten Süden sind keinerlei öffentliche Grün- und Freiflächen vorhanden. Der angrenzende Kinderspielplatz Elisenstraße ist lediglich von der Elisenstraße über einen Fußweg zu erreichen. Auch die Böschungsfläche am Stadtgraben ist aufgrund von Größe, Topographie und Baumbestand nicht als nutzbare Freifläche mit Erholungsfunktion einzuordnen. Einzig das Umfeld eines eingezäunten Wasserbeckens mit Regenrückhaltefunktion (östlich der Hansehalle) ist als öffentliche Grünfläche nutzbar.

Die Ufer- und Wasserkanten entlang des Stadtgrabens sind aufgrund der aktuellen Nutzung sowie der fehlenden öffentlichen Wegeführung kaum zugänglich. Die großen Freiraumpotenziale, die der Standort aufgrund seiner Wasserlage und der Blickbeziehung zur Altstadtinsel hat, sind somit nicht erlebbar.

Die öffentlich zugänglichen urbanen Freiräume reduzieren sich im Wesentlichen auf straßenbegleitende Geh- und Radwege, die aufgrund der hohen Verkehrsbelastung sowie teils mangelhafter baulicher Zustände keine erkennbaren Aufenthaltsqualitäten bieten. Es bilden sich keine urbanen Plätze als Treffpunkte oder Freiflächen als Rückzugs- und Aufenthaltsorte. Die Freiräume erwecken überwiegend den Charakter von Transiträumen, die nicht zum Verweilen oder zu sozialer Interaktion einladen.

Insgesamt ist im öffentlichen Raum somit ein erheblicher Handlungsbedarf erkennbar, um das Grünflächendefizit zu lindern sowie die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Durch Fachgespräche, Aussagen aus dem Freiraumprogramm und die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung wurde darüber hinaus ein Freiflächendefizit für die umliegenden Quartiere identifiziert. Für die bestehende Wohnnutzung in St. Lorenz Nord besteht aufgrund der hohen baulichen Dichte und der geringen Anzahl an Grünflächen eine Unterversorgung jenseits des Untersuchungsgebietes. Im Falle einer städtebaulichen Entwicklung ist daher eine bessere Grünraumversorgung sowohl für die bestehenden Quartiere als auch für potenzielle Nachverdichtungen zu berücksichtigen.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

- Teile der Grünanlagen im Struckbachtal sind nicht nutzbar, da sie als Teil eines Regenrückhaltebeckens eingezäunt sind und die grünen Wiesen somit auch in Trockenzeiten nicht zugänglich sind.
- Es wird eine Fortführung des Struckbachgrünzugs in das Untersuchungsgebiet gefordert, um ein besseres Grünnetz entwickeln zu können.

- Das Struckbachtal sollte aus Sicht einiger Betroffener renaturiert werden.
- Angsträume im öffentlichen Raum sollten durch bessere Gestaltung reduziert werden.
- Es sollte eine Uferpromenade entlang des Stadtgrabens entstehen, die eine Zugänglichkeit zum Wasser ermöglichen würde. Hier könnte ein linearer Park / eine großzügige Freifläche entstehen.
- Die Freiflächen auf der Roddenkoppel sollten attraktiver und grüner werden.
- Die Schwartauer Allee sollte wieder eine Allee werden, mit beidseitigem Baumbestand.

TöB-Beteiligung

Die Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr hat 2019 mit der GbR Schwartauer Allee 139 für die Häuser Schwartauer Allee 139, 139 c und d sowie 139 a einen Bauvertrag zum Ausbau einer Erschließungsstraße parallel zu den Grundstücken geschlossen. Der Ausbau dieser Erschließungsstraße ist erfolgt.

Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist darauf hin, dass seit 1998 ein Auftrag der Bürgerschaft besteht, einen Geh- und Radweg zwischen den Straßen „An der Hansehalle“ und „Karlstraße“ auf der ehemaligen Gleistrasse neu zu bauen.

St. Lorenz Nord ist gemäß Analyse im Freiraumprogramm M3 unterversorgt mit öffentlichen Grünflächen.

Die wassernahen Flächen sollten im Eigentum der Hansestadt Lübeck bleiben, um langfristig einen Zugriff auf die Flächen und die Entwicklung zu gewährleisten.

Anforderungen an die Planung

- Als zentrale Aufgabe gilt es, das Freiraumdefizit des Untersuchungsgebiets (und darüber hinaus auch der angrenzenden Quartiere) durch Schaffung von neuen Grün- und Freiraumflächen zu reduzieren.
- Ebenso sollte die Zugänglichkeit zum Wasser verbessert werden, um die attraktiven Lagequalitäten des Ortes sicht- und erlebbar zu machen (s. Freiraumprogramm M3 „Öffentliche erholungsrelevante Grünflächen am Ufer erhalten und entwickeln“).
- Auch gilt es die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des Struckbachtals als öffentliche Freifläche herzustellen und die teils unterbrochenen Wegeführungen in Grünanlagen zu schließen.
- Bei der Neuentwicklung des Schlachthofareals sollten von Beginn an Freiflächen mitgeplant werden.

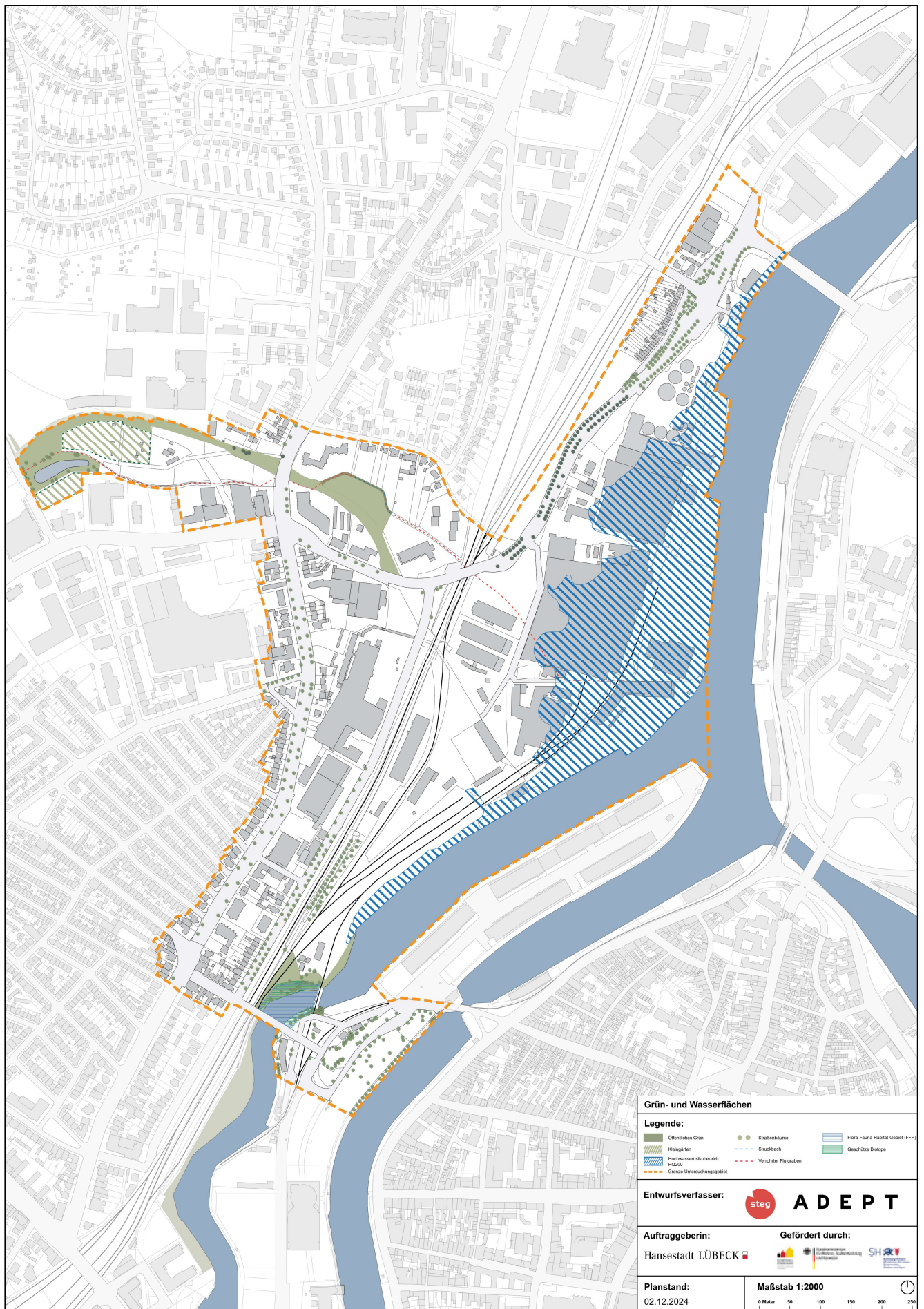


Abb. 29: Grün- und Wasserflächen



Abb. 30 Blick von der Trave auf die gewerbliche Fläche in Lübeck-Nordwest

2.14 Umweltsituation

Arten- und Biotopschutz

Das FHH-Gebiet Travetal (FFH DE 2127-391) schließt südwestlich der Eutiner Brücke an. Insbesondere soll die Funktion als Wanderkorridor zwischen dem östlichen Hügelland und der Ostsee sowie die Bedeutung für Neunaugen, Fische und die Gemeine Flussmuschel erhalten werden. Besonders wichtig sind hierbei die Erhaltung weitgehend naturnaher Gewässerstrecken, des vielfältigen, in Teilbereichen noch dynamischen Erscheinungsbilds der Trave und eines naturraumtypischen Wasserhaushalts sowie einer guten Wasserqualität. Auf dem Gebiet der Roddenkoppel sind im Falle einer Entwicklung erforderliche Schutz-/ Vermeidungsmaßnahmen (u.a. Abriss- und Bauzeitenregelungen) für Fledermäuse sowie gebäudebewohnende Höhlen- und Nischenbrüter vorzunehmen.

Entlang der gleisbegleitenden Grünflächen und der straßenbegleitenden Grün- und Baumflächen an der Schwartauer Allee sowie der südlichen Katharinenstraße sind kleinteilige Biotope (§ 30 BNatSchG i.V.m. § 21 LNatSchG) festgesetzt.

Baumbestand/Baumschutz

Im östlichen Bereich der Roddenkoppel sind nur geringe Baumbestände zu verzeichnen, was typisch für ein Gewerbegebiet ist. Auf Restflächen, insbesondere an den Gleisanlagen, kommt es vereinzelt zu Baumbewuchs. Entlang der Einsiedelstraße befinden sich einzelne straßenbegleitende Bäume, allerdings in einem teilweise schlechten Zustand und in einem weiten Abstand, so dass sich kein grüner Charakter des Straßenraums einstellt.

Westlich der Bahnlinie ist ein stadtypischer Bestand an Bäumen sowohl auf Grundstücken, als auch straßenbegleitend festzustellen. Eine Ausnahme stellt die nördliche Katharinenstraße dar, in der nur vereinzelt Bäume am Straßenrand vorzufinden sind. Vor allem im Struckbachtal stehen die Bäume dichter und bilden einen zusammenhängenden Baumbestand.

Insgesamt ist das Untersuchungsgebiet aufgrund der starken Prägung durch Gewerbe und Verkehrsanlagen nicht sonderlich durch Baumbestand geprägt.

Grundwasser und Entwässerung

Der ehemalige Struckbach wird im Untersuchungsgebiet nur auf einem kleinen Abschnitt offen geführt. Er wird auf einer Länge von 1,2 km verrohrt und unterirdisch als Flutgraben geführt. Stellenweise verläuft der Flutgraben unter bestehenden Gebäudekomplexen, die sich im Eigentum Dritter befinden und z.T. unter Denkmalschutz stehen (siehe Abb. 31). Bei einer städtebaulichen Entwicklung könnte der Flutgraben evtl. in die Planung integriert werden.

Aufgrund der Überlastung des Kanalnetzes sowie der Schädigung des Wasserhaushalts sind eine dauerhafte Drainage von Gebäuden und die Abführung des Wassers in das Kanalnetz zukünftig nicht mehr genehmigungsfähig. Das Mischwassersiel der Gewerbebetriebe EBL und LMG ist insbesondere bei Extremniederschlägen einer hohen Auslastung ausgesetzt. Die im Gebiet verlaufenden Kanäle sind in folgender Karte verzeichnet und sollten bei einer eventuellen Neuordnung des Gebiets betrachtet werden.

Sollten Gebäude durch Keller, Tiefgaragen etc. baulich tiefer in den Boden eingreifen, müssen entsprechend notwendige Bauanpassungen für feuchte Böden bzw. das Bauen in der gesättigten Zone vorgenommen werden.

Böden

Es sind mit hoher Wahrscheinlichkeit stellenweise organische Weichschichten (Torfe, Mudden) vorhanden. Im Bereich dieser Weichschichten kann es im Untergrund zur Bildung von Methan kommen. Methan kann über die Bodenluft in Gebäude und unterirdische Anlagen (z.B. Keller, Leitungen, Sielschächte) eindringen und dort in Verbindung mit Luft bzw. Sauerstoff brennbare oder explosive Gasgemische bilden. Sofern in Bereichen von künftigen Bauvorhaben Hinweise auf das Vorhandensein von organischen Weichschichten mit Gesamtmächtigkeiten von mehr als 2 m vorliegen, sollte das Methan-Risiko durch einen Sachverständigen ermittelt und in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde bewertet werden. Kann ein Methan-Risiko nicht ausgeschlossen werden, sind ggf. technische Sicherungsmaßnahmen erforderlich.

Niederschlagsentwässerung/Natürliche Vorflut/Gewässer

Der hohe Grad der Versiegelung auf der Teilfläche Roddenkoppel ist für eine nachhaltige Niederschlagsentwässerung und die Bewältigung von Starkregenereignissen nachteilig. Für etwaige Neuplanungen im Untersuchungsgebiet ist eine wassersensible Stadtentwicklung nötig. Wichtig ist, einen hohen Verdunstungsanteil zu erreichen, um die zu bewirtschaftenden Wassermengen so gering wie möglich zu halten und um ausgleichende Effekte auf das Mikroklima zu erlangen. Ferner ist, wo möglich, die Versickerung von Niederschlagswasser anzustreben. Hierbei sind der Grundwasserabstand, die Durchlässigkeit der Böden und das Vorkommen von Altlasten zu beachten.

Klima

Das lokale Klima ist durch die Übergangslage zwischen den stark überbauten/versiegelten Industrie- und Gewerbeflächen mit relativ hohen Tagestemperaturen (Aufheizung) und Abkühlung durch Wärmeabstrahlung in der Nacht sowie dem Ausgleichsklima der Trave (hohe Luftfeuchtigkeit durch Verdunstung in den Sommermonaten, Nebelbildung, relativ geringe Tagestemperaturen und hohe Nachttempe-

raturen) geprägt. Die Trave hat besondere bioklimatische Regenerationsfunktionen: Sie ist Kaltluftentstehungsgebiet in den Sommermonaten mit Luftaustauschfunktion für Siedlungsgebiete.

Hochwasser

Die Roddenkoppel befindet sich teilweise innerhalb eines Hochwasserrisikogebiets. Der potenziell durch Hochwasser gefährdete Bereich erstreckt sich bis zu 300 m ins Landesinnere. Dies gilt vornehmlich für den Bereich der Kaianlagen und der Lagerhallen. Aufgrund des steigenden Meeresspiegels ist mittel- bis langfristig mit tendenziell steigendem Wasserpegel und extremen Hochwasserereignissen zu rechnen. Die potentiell überfluteten Flächen übernehmen eine gewisse Ausgleichfunktion für die Altstadt.

Der Landesentwicklungsplan 2021 definiert Teile des Untersuchungsgebiets als Hochwasserrisikogebiet und ein Vorranggebiet für den Küstenschutz und die Klimafolgenanpassung im Küstenbereich.

Für die Hansestadt Lübeck gibt es noch kein Hochwasserschutzkonzept, das detaillierte / räumlich bezogene Maßnahmen für steigendes Ostseehochwasser definiert. Verschiedene fachliche Lösungen wären grundsätzlich technisch möglich (weitere Überflutungsflächen, Travesperrwerk etc.).

Hieraus folgt, dass bei einer städtebaulichen Entwicklung zunächst von steigenden Hochwasserereignissen ausgegangen werden muss, so dass hierauf baulich zu reagieren ist.

Altlastenverdächtige Flächen

Im Gebiet liegen neun bestätigte Altlasten-/Altlastverdachtsflächen, ca. zwölf Archiv-Fälle und 46 ungeprüfte Verdachtsflächen. Im Rahmen des B-Planverfahrens für die Roddenkoppel (B-Plan 04.40.00) wurde eine Altlastenuntersuchung durchgeführt, die aufgrund der historischen Nutzungen für weite Teile des Gebietes Altlastenverdachte ermittelt hat. Diese kommen erst dann zum Tragen, wenn in den versiegelten Boden eingegriffen wird oder sensiblere Nutzungen (wie z.B. Wohnen) dort verortet werden sollen. In diesen Fällen werden weitere Untersuchungen erforderlich.

Im Bereich zwischen Warendorplatz, Drögestraße und Katharinenstraße ist eine Schadstofffahne im oberflächennahen Grundwasser vorhanden. In diesem Bereich ist mit Nutzungseinschränkungen, z.B. bei baubegleitenden Wasserhaltungsmaßnahmen o.ä., zu rechnen.

Im Nordwesten (Struckbach) grenzt das Planungsgebiet an die Altablagerung „Deponie Lohmühle“. In diesem Bereich sind Nutzungseinschränkungen durch schadstoffhaltiges Sickerwasser nicht auszuschließen und müssten bei konkreten Planungen genauer betrachtet werden.

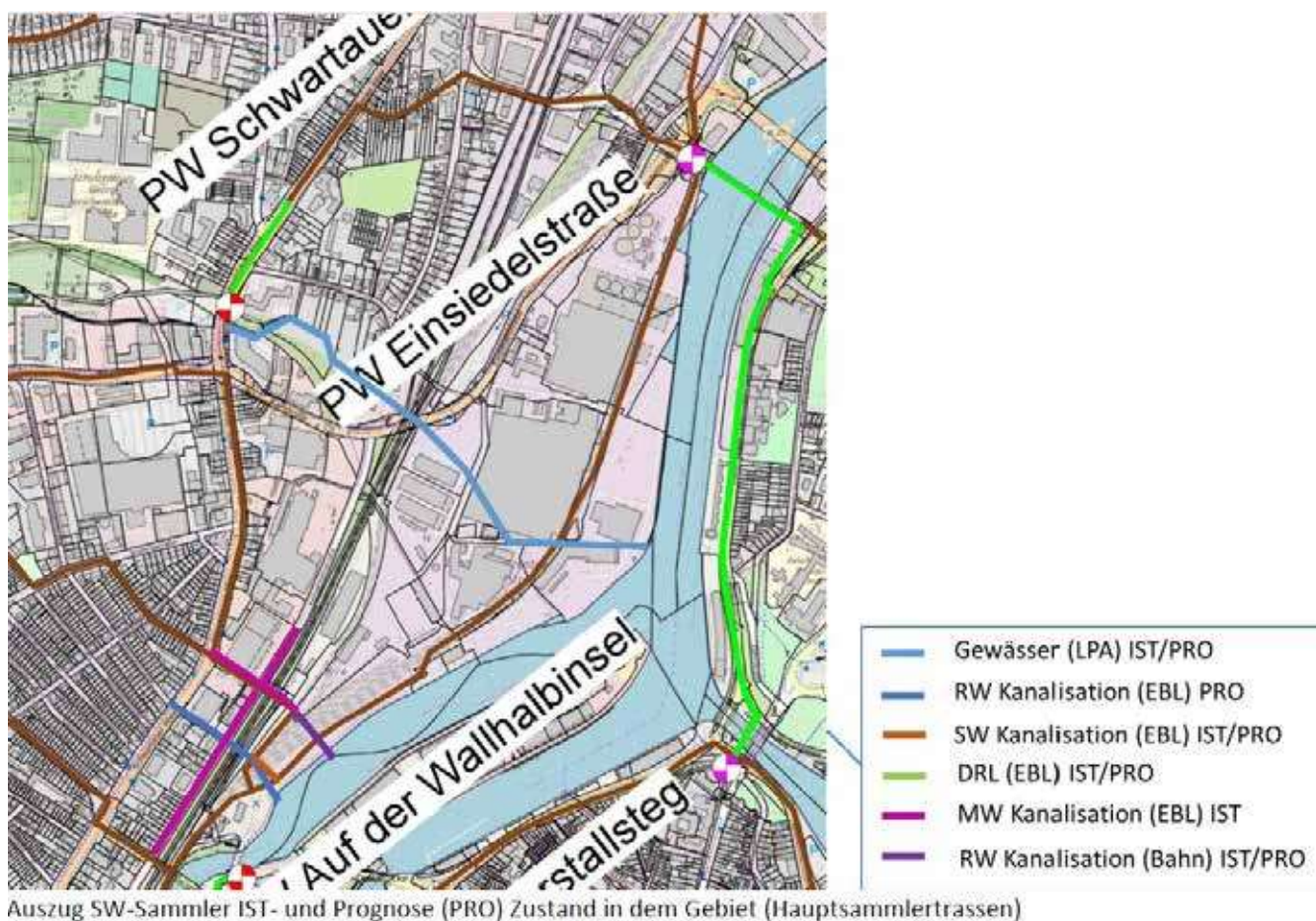


Abb. 31: Grundwasser und Entwässerung

Lärmemissionen

Durch die Bahnlinie Lübeck-Puttgarden, die Anlagen der Hafenbahn, die übergeordneten Verkehrsachsen Schwartauer Allee und Einsiedel-/Karlstraße sowie mehrere gewerbliche Anlagen auf der nördlichen Roddenkoppel und dem gegenüberliegenden Traveufer sind vielfältige Lärmquellen vorhanden, die eine bauliche Entwicklung im Untersuchungsraum einschränken bzw. in ihrer Ausführung beeinflussen.

Als weitreichendste Einschränkung ist die Auswirkung der Lärmemission durch die bestehende Bahnlinie Lübeck-Puttgarden zu bewerten. Im Rahmen des geplanten Ausbaus der Bahntrasse (siehe Kapitel 2.9 Verkehr) ist mit einer weiteren Zunahme der Messwerte zu rechnen. Zwar wird im Zusammenhang mit der FFBQ ein übergesetzlicher Lärmschutz geschaffen (in Teilbereichen des Untersuchungsgebietes), jedoch werden hierfür nur bestehende Nutzungen in die Schutzmaßnahmen einbezogen. Es sind keine nennenswerten Schutzmaßnahmen für den Bereich der Roddenkoppel vorgesehen. Gleiches gilt für die nördliche Katharinenstraße Richtung Schlachthof. Sollten neue schutzbedürftige Nutzungen entstehen, wären (bauliche) Lärmschutzmaßnahmen zu planen, die von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten vorzunehmen sind. Neben Lärmschutzwänden können grundsätzlich auch städtebauliche und architektonische Lösungen verfolgt werden, die einen passiven Lärmschutz beinhalten. Dieses könnte durch angepasste Gebäudestellungen mit weniger schützenswerten Nutzungen oder einer besonderen Fassadengestaltung erfolgen.

Im Rahmen von kulturellen Großveranstaltungen im Außenbereich kommt es punktuell/temporär im Bereich der Roddenkoppel zu Lärmbeeinträchtigung der Umgebung. Die negativen Auswirkungen von Straßenlärm wurden innerhalb der Bürgerbeteiligung wiederholend geäußert. Eine stadtvträgliche Umgestaltung der Verkehrsachsen bei Beibehaltung der Leistungsfähigkeit ist zu prüfen.

Erschütterungen

In unmittelbarer Nähe zur Bahntrasse Lübeck-Puttgarden ist von Erschütterungen durch Bahnverkehr auszugehen. Zum Schutz der Wohnbebauung an der Katharinenstraße und Einsiedelstraße sind im Rahmen des geplanten Ausbaus der Bahnstrecke bauliche Maßnahmen an der Strecke zur Reduzierung von Erschütterungen durch den Bahnverkehr vorgesehen. Im Bereich der großen Straßen ist von Erschütterungen durch Schwerlastverkehr auszugehen.

Luftschadstoffimmissionen

Gemäß Landschaftsplan liegt im Bereich der Roddenkoppel eine vergleichsweise hohe Luftbelastung durch einen großen Anteil am Ort erzeugter Emissionen (z.B. durch Verkehr oder Betriebe) vor, so dass eine relativ geringe Luftqualität besteht. Emittierend sind auch der Umschlag und die Lagerung von Abfällen und staubigen Schüttgütern.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

- Lärmbelastung entlang der Einsiedelstraße, durch Schwerlastverkehr und hohe Fahrgeschwindigkeiten
- Lärmbelastung entlang der Schwartauer Allee
- Häufiger wurde sich über die Möglichkeit einer Überdeckung der Bahntrasse erkundigt, die bereits in der Vergangenheit diskutiert wurde.
- Die Themen Hochwasser und Meeresspiegelanstieg sollten berücksichtigt werden

TöB-Beteiligung

- Schadstofffahne im oberflächennahen Grundwasser zwischen Warendorpplatz, Drögestraße und Katharinenstraße (evt. Nutzungseinschränkungen bei baubegleitenden Wasserhaltungsmaßnahmen)
- Es wird ein hochwasserangepasstes Bauen empfohlen. Es wurde auf die hochwassersichere Ertüchtigung des Kanalnetzes hingewiesen, da durch einen überfluteten Schmutzkanal die Ableitung des Abwassers nicht erfolgen kann.
- Flächen, die aufgrund des Hochwasserschutzes von einer Bebauung freigehalten werden müssen, sollten multifunktional genutzt werden.
- Es besteht ein Sammler für die Entwässerung, der durch das Gebiet aus St.-Lorenz Nord in Richtung des Pumpwerkes Einsiedel und im weiteren Verlauf in Richtung des Zentralkläwerks verläuft. Teile des Untersuchungsgebiets könnten hier mit angeschlossen werden, benachbarte Quartiere könnten vom aktuellen Mischsystem an ein getrenntes System angeschlossen werden.
- Das Untersuchungsgebiet ist von küstenschutzrechtlichen Belangen betroffen: Bereiche des Traveufers unterliegen einer Genehmigungspflicht nach §80 Abs. 1 LWG. Veränderungen der Ufersicherung als relevanter Genehmigungstatbestand gehört dazu.
- Die Wohn- und Gewerbebereiche entlang der Schwartauer Allee sind aktuell im Mischsystem erschlossen. Im gesamten Wohngebiet zwischen Brolingstraße und Schwartauer Allee werden auf lange Sicht zahlreiche Teilmaßnahmen zur Trennung der Entwässerung erforderlich.

Anforderungen an die Planung

- Die zurzeit gewerblich oder für die Hafenbahn genutzten Flächen der südlichen Roddenkoppel eignen sich aufgrund der starken Lärmbelastung/Nähe zur Bahntrasse primär nicht für Wohnnutzung. Für eine ergänzende Wohnnutzung an ausgewählten Stellen sind besondere Schutzmaßnahmen zu verfolgen.
- Die mittlere und nördliche Roddenkoppel eignet sich zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme aufgrund der Schutzbedürftigkeit bestehender Gewerbebetriebe und kultureller Veranstaltungsorte grundsätzlich nicht für Wohnnutzung. Ergänzende gewerbliche Nutzungen sind möglich.
- Für die Neuordnung des Schlachthofareals sind im Bereich der Katharinenstraße besondere bauliche Maßnahmen zur Ermöglichung von Wohnnutzung nötig.
- Die übergeordneten Verkehrsachsen gilt es stadtverträglich umzugestalten.
- Für die angedachten lärmemittierenden Sportarten wie z.B. eine Skateranlage und Streethockey wird geprüft, wo diese mit der geringsten Lärmbelastung positioniert werden können.
- Bei Nutzungsänderungen oder Entsiegelungsmaßnahmen werden für Flächen mit bestehenden Altlastenverdachten weitergehende Untersuchungen und ggf. Sanierungsmaßnahmen erforderlich.

2.15 Zusammenfassende Bewertung

Chancen und Potenziale

Das Untersuchungsgebiet zeigt etliche Chancen und Potenziale für eine städtebauliche Entwicklung und Sanierung auf. Aufgrund seiner zentralörtlichen Lagegunst, bestehender Flächenpotenziale, neuen und sich weiterentwickelnden Nutzungen sowie der gesamtstädtischen Bedeutung des Gebiets können zahlreiche Chancen und Potenziale für eine künftige Entwicklung identifiziert werden.

Bauliche Struktur / Wohn- und Arbeitsstätten

- Entlang der Schwartauer Allee bestehen große Brachflächen, die für eine städtebauliche Entwicklung genutzt werden können. Neben Nutzungen für neue Bewohner:innen können hier auch bestehende Mängel in der Versorgung der bestehenden Quartiere gedeckt werden. Östlich der Schwartauer Allee können somit Brachflächen reaktiviert und neue Wohn- und Arbeitsstätten geschaffen werden.
- Durch eine Entwicklung des Schlachthofareals kann der Straßenraum der Schwartauer Allee neu gefasst werden. Hierdurch besteht die Chance, dem durch die Brachfläche seit Jahrzehnten negativem Stadtbild positive Impulse zu geben.
- Auf der Roddenkoppel ist in den letzten Jahren mit dem Werftquartier, das sich rund um die Kulturwerft Gollan entwickelt, bereits ein erster Baustein für eine Transformation des ehemaligen Hafenareals sichtbar. Die Entwicklung ist positiv und die Nachfrage nach den Flächenangeboten ist vorhanden, was die gute Lage im Stadtraum unterstreicht. Der besondere Charakter der ehemaligen Werft im Hafenbereich unterstützt die Entwicklung.
- Es bestehen große Flächenpotenziale auf der Roddenkoppel, um die bereits eingesetzte Transformation des (ehemaligen) Hafenbereichs zu einem neuen Stadtquartier weiter fortzusetzen. Hierdurch können bestehende Arbeitsstätten gesichert, Brachflächen reaktiviert und neue Kultur, Freizeit- und Arbeitsstätten geschaffen werden.
- Bei der Aktivierung und Transformation der Brachflächen können Baudenkmäler in die Entwicklung integriert werden, die dem Quartier einen eigenen Charakter mit Bezug zur ehemaligen Hafen- und Schlachthofnutzung verleihen können.
- Durch den gegebenenfalls neu entstehenden Bahnhaltepunkt würde das Gebiet seine Lagegunst spürbar verbessern, wodurch weitere Impulse für eine städtebauliche Entwicklung zu erwarten wären.

Grün- und Freiraum

- Die Brachflächen entlang der Schwartauer Allee sowie auf der Roddenkoppel bieten das Potenzial, neue Grün- und Freiflächen zu schaffen, die eine attraktive Versorgung sowohl für das Untersuchungsgebiet als auch das Umfeld sicherstellen können.
- Es bestehen bereits Ansätze eines grünen Wegenetzes, vor allem im Struckbachtal. Durch eine Entwicklung des Untersuchungsgebiets können diese Wegebeziehungen gestärkt und attraktiv im Grünraum geführt werden.
- Durch die Lage an der Trave und dem Stadtgraben bestehen große Potenziale, eine Zugänglichkeit zum Wasser zu schaffen, die heute im Großteil des Untersuchungsgebiets nicht gegeben ist. Die Anbindung der westlichen Stadtteile an die Trave und den Stadtgraben werden erhebliche Lagequalitäten entstehen lassen und können zur Attraktivität der westlich gelegenen Stadtteile spürbar beitragen.

Verkehr und Mobilität

- Mit einer Entwicklung des Untersuchungsgebiets können die großen Baufelder aufgebrochen und durchlässiger gestaltet werden, so dass die Barrieren, die die Großstrukturen heute verursachen, abgebaut und die umliegenden Quartiere besser vernetzt werden können. Dies gilt vor allem für den Fuß- und Radverkehr.
- Es besteht die Chance, die westlich gelegenen Quartiere besser mit der Altstadt zu verknüpfen.
- Durch eine Aktivierung der brachliegenden Grundstücke sowie eine Weiterentwicklung von heute unterausgelasteten Flächen müssen unter Umständen auch die Straßenräume für die Erschließung umgestaltet werden. Hierbei besteht die Chance, eine Aufwertung des öffentlichen Raums insgesamt und insbesondere der Fuß- und Radwege zu realisieren.
- Die Straßenräume entlang der Schwartauer Allee bieten Platz für eine Neuordnung des Verkehrs mit einer Stärkung des Fuß- und Radverkehrs.
- Mit dem gegebenenfalls entstehenden zusätzlichen Bahnhaltepunkt könnte die Anbindung des Gebiets an den ÖPNV spürbar verbessert werden.

Klimaschutz und Klimaanpassung

- Der Grünzug im Struckbachtal bietet Potenzial für eine bessere Vernetzung der Grünwege. Zusätzlich können hier Grünräume aufgewertet werden, die insgesamt einen Beitrag zur besseren Klimabilanz leisten.
- Im Untersuchungsgebiet können die zahlreichen versiegelten Flächen aufgebrochen werden, um mehr Grün- und Versickerungsflächen für Regenwasser zu bilden, die die Retentionsfähigkeit des Quartiers verbessern.
- Durch eine aktive, hochwassergerechte Gestaltung der Roddenkoppel können Überflutungsflächen für Ostseehochwasser langfristig gesichert und mit einer möglichen Entwicklung des Gebiets in Einklang gebracht werden.

Gesellschaftliche / Öffentliche Infrastruktur und Kultur im Stadtteil

- Im Zuge einer möglichen Entwicklung des Gebiets können zusätzliche Angebote der gesellschaftlichen Infrastruktur geschaffen werden, die auch die bessere Versorgung der umliegenden Stadtteile sicherstellen.

Image und Wahrnehmung

- Durch eine Entwicklung können wesentliche Impulse für eine positive Wahrnehmung des Gebiets in der Gesamtstadt ausgelöst werden. Insbesondere das seit Langem brachliegende Schlachthofareal, das das Image des Stadtteils nachhaltig negativ beeinflusst, kann durch eine städtebauliche Entwicklung zur positiven Wahrnehmung beitragen.
- Auf der Roddenkoppel sind in den letzten Jahren im Werftquartier neue Nutzungen entstanden. Neben den Konzerten in der Kulturwerft bieten verschiedene kleine und neu entstehende Gewerbebetriebe Angebote, die dem Quartier bereits heute ein neues und in der Gesamtstadt positiv wahrgenommenes Image verleihen. Durch eine Entwicklung weiterer Bereiche auf der Roddenkoppel können diese Impulse verstärkt werden.

Missstände gemäß § 136 BauGB / Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit

Voraussetzungen für die Anwendung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme sind das Vorliegen eines öffentlichen Interesses, die einheitliche und zügige Durchführbarkeit und das Vorhandensein von städtebaulichen Missständen gemäß § 136 Abs. 2 Nr. 1 und 2 BauGB. Bezüglich der Städtebaulichen Missstände heißt es gemäß Baugesetzbuch:

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind Maßnahmen, durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird. Städtebauliche Missstände liegen vor, wenn

1. das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht oder
2. das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.

Somit werden zwei Arten von Missständen unterschieden, die sich innerhalb eines Gebietes auch überlagern können: Zum einen umfasst dies **bauliche Mängel / Substanzschwächen**, zum anderen nennt das Gesetz **Funktionsmängel / -schwächen**. Zur Beurteilung dieser heißt es weiter:

Bei der Beurteilung, ob in einem städtischen oder ländlichen Gebiet städtebauliche Missstände vorliegen, sind insbesondere zu berücksichtigen

1. die Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder die Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen in Bezug auf
 - die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten,
 - die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten,
 - die Zugänglichkeit der Grundstücke,
 - die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten,
 - die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand,
 - die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen,
 - die vorhandene Erschließung,
 - die energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebiets unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung;
2. die Funktionsfähigkeit des Gebiets in Bezug auf
 - den fließenden und ruhenden Verkehr,
 - Die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich,
 - die infrastrukturelle Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit und die Vernetzung von Grün- und Freiflächen unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung, seine Ausstattung mit Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungsbereich.

Im Rahmen der VU werden im Folgenden die erkannten städtebaulichen Missstände gemäß der o.g. Beurteilungskriterien identifiziert und erläutert. Dies ermöglicht eine Einschätzung, ob die Bestandsbebauung und ihre erdachten Funktionen durch Städtebauliche Missstände maßgeblich geprägt sind, wodurch Aussagen getroffen werden können, inwiefern die Tatbestandsmerkmale zur Anwendung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme gegeben sind.

Bauliche Struktur / Wohn- und Arbeitsstätten

Im Untersuchungsgebiet lassen sich unterschiedliche Ausprägungen von baulichen Mängeln (Substanzschwächen) feststellen, die nachfolgend als „gering“, „mittel“ oder „schwer“ kategorisiert und beschrieben werden. Geringe bauliche Mängel liegen bei intakten baulichen Anlagen vor, bei denen einzelne bauliche Elemente veraltet wirken. Zur Mängelbeseitigung reicht eine Instandsetzungsmaßnahme aus. Mittlere bauliche Mängel umfassen abgängige oder feh-

lende bauliche Elemente, die die gesamte bauliche Anlage als veraltet und heruntergekommen erscheinen lassen. Zur Behebung sind größere Modernisierungsmaßnahmen, wie z.B. eine energetische Gebäudesanierung, notwendig. Bei schweren baulichen Mängeln ist die Funktionsfähigkeit von einzelnen oder mehreren baulichen Elementen gravierend beeinträchtigt, so dass die ursprüngliche Nutzung nicht mehr aufrechterhalten werden kann (z.B. aufgrund von eingestürzten Dächern o.ä.).

- Die Gebäude auf der Roddenkoppel weisen unterschiedliche bauliche Zustände auf: In einem guten Zustand sind die sanierten/teilsanierten Hallen 48, 49, der nördliche und mittlere Bereich der Kulturwerft Gollan, das Verwaltungsgebäude auf der Südseite der LMG-Hallen sowie die Gebäude, die sich nördlich der LMG-Hallen anschließen. Geringe bauliche Mängel finden sich an der Halle 50 und den LMG-Hallen. Beide Gebäude sind intakt, weisen aber an Türen und Fenstern bauliche Mängel auf. Mittlere Mängel finden sich an den nördlichen kleinteiligen Bauten der LMG-Hallen, dem Gewerberiegel gegenüber der Kulturwerft Gollan und den Gebäuden der Hafenbahnmeisterei. Hier ist insbesondere eine mangelhafte energetische Gebäudeeffizienz (fehlende Wärmedämmung) und eine unzureichende Belichtung und Belüftung zu erkennen. Die schwersten baulichen Mängel treten am ehemaligen Quarantänehof, den Tudorhallen und im südöstlichen Bereich der Kulturwerft Gollan auf. Das Mauerwerk ist bei allen drei Gebäuden marode, bei den beiden letztgenannten sind zudem die Dächer ganz/teilweise eingestürzt. Die bauliche Beschaffenheit lässt keine ausreichende Standsicherheit vermuten und erfüllt nicht die Anforderungen des Brandschutzes an Arbeitsstätten, wodurch beide Gebäude/Gebäudeabschnitte derzeit nicht nutzbar sind.
- Auf dem Schlachthofgelände weist die gesamte Bebauung schwerste Mängel auf: Marodes Mauerwerk, zertrümmerte Fensterfronten und Fassaden sowie eingestürzte Dächer sorgen für eine akute Einsturzgefahr von Gebäudeteilen. In den sich anschließenden Kühlhallen und dem eingeschossigen Lebensmittelmarkt finden sich mittlere bauliche Mängel, die sich vor allem aufgrund der veralteten Bausubstanz ergeben.
- Entlang der Schwartauer Allee lässt sich folgendes festhalten: Die Gebäude westlich der Schwartauer Allee, sind größtenteils in einem guten baulichen Zustand. Leichte bauliche Mängel ergeben sich durch baufällige Fassaden und Fenster, unter anderem an der Ecke Schwartauer Allee/Bei der Lohmühle. Die kleinteilige Wohn- und Gewerbebebauung, die sich an die Roddenkoppel anschließt, weist hingegen eine Gemengelage aus verschiedenen baulichen Missständen auf: Leichte bauliche Mängel finden sich unter anderem an den Gebäuden an der Schwartauer Allee/Ecke Matthäistraße, diese Wohngebäude stehen eng an eng; eine ausreichende Belichtung ist nicht gegeben. Mittlere bauliche Mängel finden sich an der Schwartauer Allee 76 und den umliegenden Gebäuden. Die Erschließung der Gebäude ist mangelhaft, teilweise

ebenso die bauliche Substanz. In einem schlechten baulichen Zustand ist das eingeschossige Backsteingebäude an der Schwartauer Allee 66. Es finden sich offene Bereiche in der Dachkonstruktion, wodurch es in das Gebäude hineinregnet.

- Am Struckbachtal sind die Gebäude und die Grundstücksauslastungen größtenteils in einem guten Zustand, lediglich im äußersten Norden lässt sich eine Brachfläche finden.

Im Hinblick auf (gesunde) Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind insb. die Altlasten- und Emissionsbelastung in dem Untersuchungsgebiet als städtebauliche Missstände herauszustellen. Nach § 136 (3) f. BauGB sind solche Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen – d.h. insb. Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen – bei der Beurteilung zu berücksichtigen. Aufgrund der historischen Nutzungen ist eindeutig von einer erheblichen Altlastenbelastung auszugehen, deren Dimension aufgrund fehlender Untersuchungen und Daten noch nicht bemessen werden kann. Allein die Altlasten und Altlastenverdachtsverfälle stellen bei einer möglichen Entwicklung des Gebiets eine Gefährdung für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse dar. In diesem Zusammenhang sind auch die festgestellten Lärm- und Schadstoffemissionen sowie die Erschütterungen des Bahnverkehrs (siehe Kap. 2.14) zu berücksichtigen.

Neben den genannten Substanzschwächen finden sich auch vielfältige Funktionsschwächen, die durch die bauliche Struktur hervorgerufen werden:

- Die vorhandenen gewerblichen Großstrukturen verhindern eine öffentliche Durchwegung. Hierzu zählen insbesondere das Schlachthofareal mit angrenzender Bebauung zwischen Schwartauer Allee und Katharinenstraße, der gewerblich genutzte Bereich der LMG-Hallen mit den nördlich anschließenden Grundstücken sowie die Bahntrasse inklusive der Hafenbahnanlagen auf der Roddenkoppel. Durch die fehlende Durchlässigkeit der beschriebenen städtebaulichen Strukturen entstehen Barrieren zwischen St. Lorenz Nord und der Altstadt. Hierdurch werden Ortsteile voneinander getrennt und es entsteht der Eindruck einer Randlage. Diese Randlage entspricht nicht der tatsächlichen zentralen Lage, in Relation zur Altstadt, wodurch die Lagequalitäten nicht ausreichend genutzt werden.
- Auf der Roddenkoppel sind größere Bereiche der Gewerbebauten sowie der Freiflächen untergenutzt, da die Auslastung entsprechend der stadträumlichen Lage niedrig ist. Einige Bereiche liegen gänzlich brach und werden in Art und Maß der baulichen Nutzung der stadträumlich zentralen Lage nicht gerecht. Dadurch kann dieses Gebiet seiner erdachten regionalplanerischen Funktion als siedlungsstruktureller Verdichtungsbereich nicht mehr nachkommen, wodurch ein funktionaler Mangel auftritt.

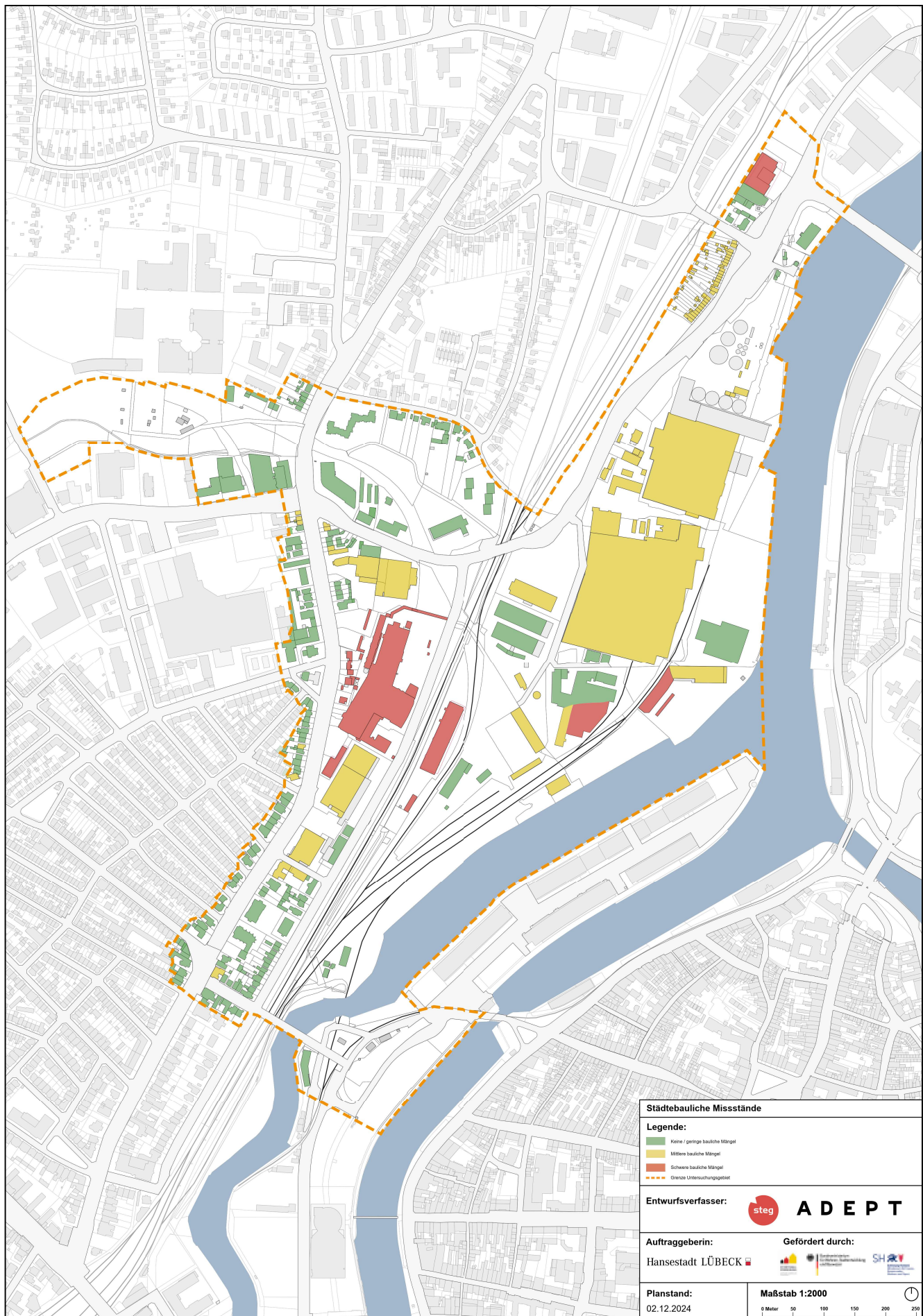


Abb. 32: Städtebauliche Missstände

- Die Freifläche auf dem ehemaligen Schlachthofgelände, die zur Katharinenstraße ausgerichtet ist, stellt eine große Brachfläche dar. Es ergeben sich gebäudeübergreifende Leerstände, die das gesamte Entwicklungsgebiet als mindergenutzte Konversionsfläche prägen. Dieser Bereich wird in Art und Maß der baulichen Nutzung seiner Funktion nicht gerecht und stellt ebenso einen funktionalen Mangel dar.

Grün- und Freiraum

- Die infrastrukturelle Ausstattung mit Grün- und Freiräumen ist sowohl für die Nutzungen im Untersuchungsgebiet als auch für die angrenzenden Wohnnutzungen in St. Lorenz Nord mangelhaft. Es bestehen sowohl qualitative Defizite in der Ausstattung des bestehenden Freiraums als auch ein quantitativer Mangel an Grün- und Freiräumen in Form von begehbaren Naherholungsflächen, wodurch sich sowohl Substanzschwächen als auch funktionale Missstände ergeben.
- Qualitative Mängel und damit einhergehende Substanzschwächen entstehen unter anderem durch die mehrspurigen Verkehrsachsen (Schwartauer Allee, Karlstraße, Einsiedelstraße), die zu einer geringen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum entlang dieser Achsen beitragen und Lärmemissionen ins Gebiet auslösen.
- Weitere Substanzschwächen ergeben sich dadurch, dass die vorhandenen Freiräume sich zumeist bandförmig entlang der Erschließungsstraßen erstrecken, wodurch die Grünflächen eher als Abstandsgrün und Transiträume charakterisiert werden und zumeist nicht begehbar sind. Öffentlich zugängliche Grünflächen fehlen mit Ausnahme eines kleinen Bereichs am Struckbach, vollständig. Insbesondere im Bereich der Schwartauer Allee / Ecke Marienstraße und der Schwartauer Allee / Karlstraße fehlen die straßenbegleitenden Grünflächen.
- Durch die Verwilderung und Undurchlässigkeit sowie die fehlende Gesamtvernetzung der Freiräume erzeugen die wenigen Grünräume eher eine Barrierewirkung. Daraus ergeben sich funktionelle Missstände in der Ausnutzung und Erlebbarkeit des Freiraumes.
- Weitere Funktionsschwächen finden sich auch im Struckbachtal: Der Struckbach ist durch seine teilweise unterirdische Führung der Öffentlichkeit nicht zugänglich. Zudem fehlt dem Struckbachtal eine Einbettung in ein übergeordnetes Freiraumnetz.
- Es besteht zusätzlich keine Vernetzung der benachbarten Quartiere durch Grünzüge und Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr, da mögliche grüne Wegeverbindungen durch fehlende Teilstücke zerschnitten werden.
- Die Zugänglichkeit zu den Wasserflächen am Stadtgraben und zur Trave ist mangelhaft. Die Wasserkanten liegen überwiegend auf privatem und/oder gewerblich ausgewiesenen Flächen, die zu großen Teilen untergenutzt oder brach liegen. Die möglichen Lagequalitäten werden nicht ausreichend ausgeschöpft.
- Es bestehen mehrere Altlastenverdachtsflächen im Untersuchungsgebiet, die insbesondere bei einem Eingriff in den Boden ein Handeln erfordern.

Verkehr und Mobilität

- Die Verkehrsinfrastruktur zeigt vielfältige Substanzschwächen auf: Geringe bauliche Mängel finden sich an der Fahrbahn der Marienstraße und dem südlichen Bereich der Schwartauer Allee: Bei beiden ist die Fahrbahnmarkierung in einem schlechten Zustand und die Fahrbahn teilweise uneben. Die bauliche Beschaffenheit der Fuß- und Radwege ist ebenfalls im südlichen Bereich der Schwartauer Allee mit leichten Mängeln versehen. Es finden sich Schlaglöcher und Unebenheiten auf den Radwegen und es kommt zu Konflikten mit dem ruhenden Verkehr. Die Fußwegeverbindung entlang der Katharinenstraße ist in einem schlechten Zustand, zudem fehlen ausgebildete Seitenbereiche.
- Die verkehrliche Erschließung und Durchwegung des Gebiets weist zudem Funktionsschwächen auf, die sowohl Autofahrende als auch Fußgänger:innen und Radfahrende beeinträchtigt.
- Die prioritäre MIV-Erschließung erfolgt im nördlichen und westlichen Bereich des Untersuchungsgebiets (Einsiedelstraße, Karlstraße, Katharinenstraße und Schwartauer Allee). Dadurch wird die Roddenkoppel mindererschlossen und erfährt eine Randlage. Durch diese Mindererschließung wird der MIV-Verkehr nicht optimal in das Gebiet verteilt, sondern ballt sich an wenigen Orten. Besonders störanfällig ist die Einsiedelstraße; bei Sperrung oder hohem Verkehrsaufkommen kann die Roddenkoppel nicht mit dem MIV erreicht werden.
- Die genannten Hauptverkehrsstraßen wirken als Barriere zwischen den Stadtteilen, sorgen für eine mangelhafte Aufenthaltsqualität und durchziehen das Gebiet mit Lärm- und Luftemissionen.
- Bezüglich der Straßenräume Schwartauer Allee, Einsiedelstraße und Karlstraße lassen sich die hohen Fahrgeschwindigkeiten (vor allem abends und nachts) und die Erschütterungen durch ein hohes Aufkommen an Schwerlastverkehr als weitere Funktionsschwächen beschreiben.
- An der Schwartauer Allee lässt sich zudem ein hohes Verkehrsaufkommen feststellen.
- Die mitten durch das Gebiet verlaufende Bahntrasse sorgt für einen zusätzlichen Lärmeintrag.
- Die vorhandene ÖPNV-Anbindung ist vor allem im Bereich der Roddenkoppel mangelhaft. Dies ist unter anderem durch die fehlende Ausnutzung des Geländes begründet.
- Bezüglich der Fuß- und Radwegerschließung fehlen durchgängige Wegeverbindungen in Ost-West-Richtung. Es gibt keine direkte Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr aus dem Gründerzeitviertel in St. Lorenz Nord zur Roddenkoppel sowie zum Stadtgraben und zur Trave. Die Wegeverbindung besteht lediglich über die Karlstraße / Einsiedelstraße, wodurch das Gebiet deutlich minder erschlossen ist (Funktionsschwäche).
- Auch die Erschließung zur Innenstadt ist schlecht ausgebildet; die Lübecker Altstadt kann nur über die Eric-War-

burg-Brücke im Norden oder die Marienbrücke im Süden erreicht werden. Sowie über die Fuß- und Radwegbrücke, die zur Eutiner Brücke führt. Die Erschließung bleibt damit deutlich hinter dem Potenzial zurück, die Roddenkoppel mit der Altstadt zu verknüpfen, wodurch ein funktionaler Mangel im Hinblick der Erschließung festzustellen ist.

- Die Brückenbauwerke im Untersuchungsgebiet sind in die Jahre gekommen und bedürfen kurz- bis mittelfristig einer Erneuerung. Für alle untenstehenden Brücken sind Ersatzneubauten geplant.

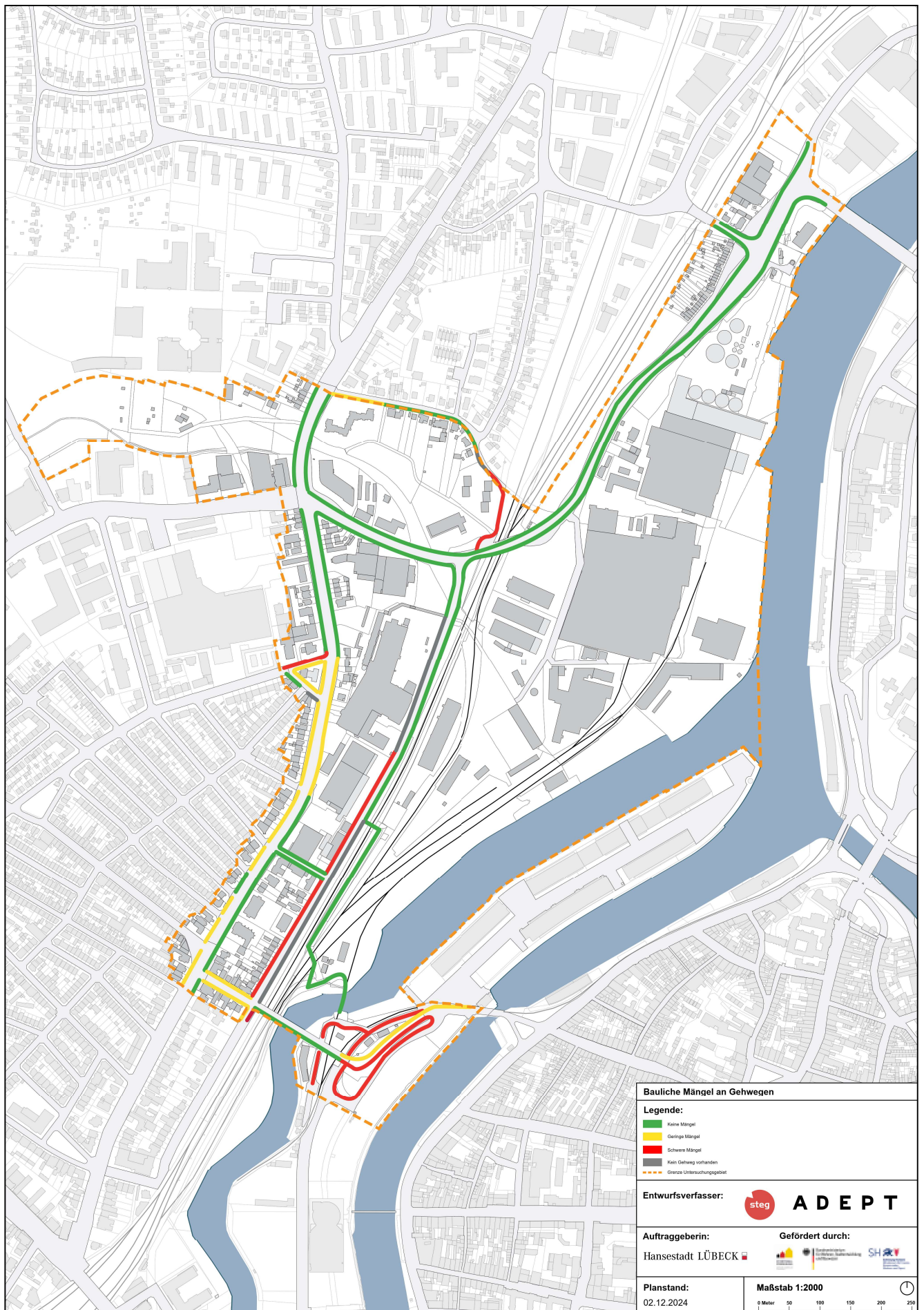


Abb. 33: Bauliche Mängel an Gehwegen

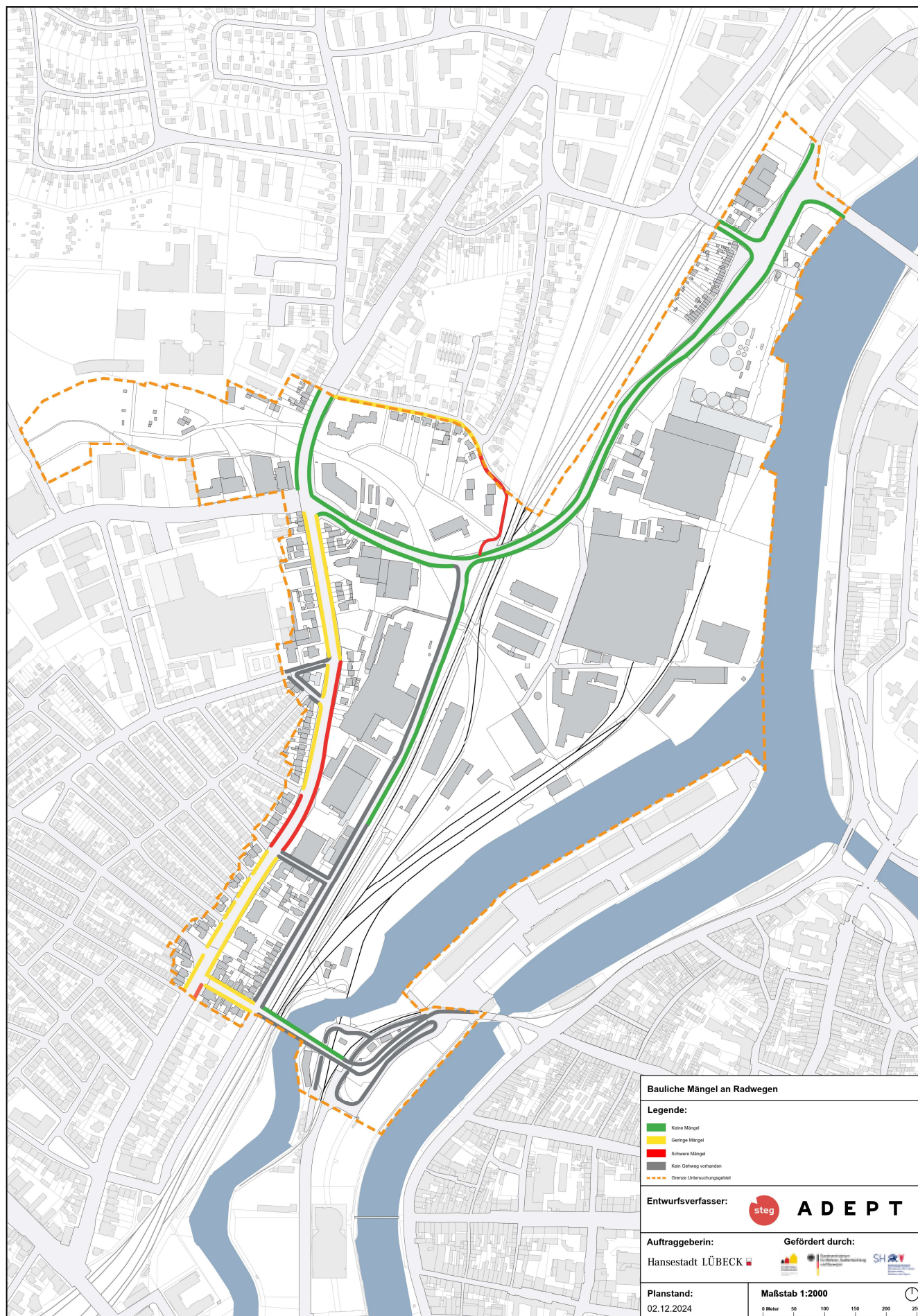


Abb. 34: Bauliche Mängel an Radwegen

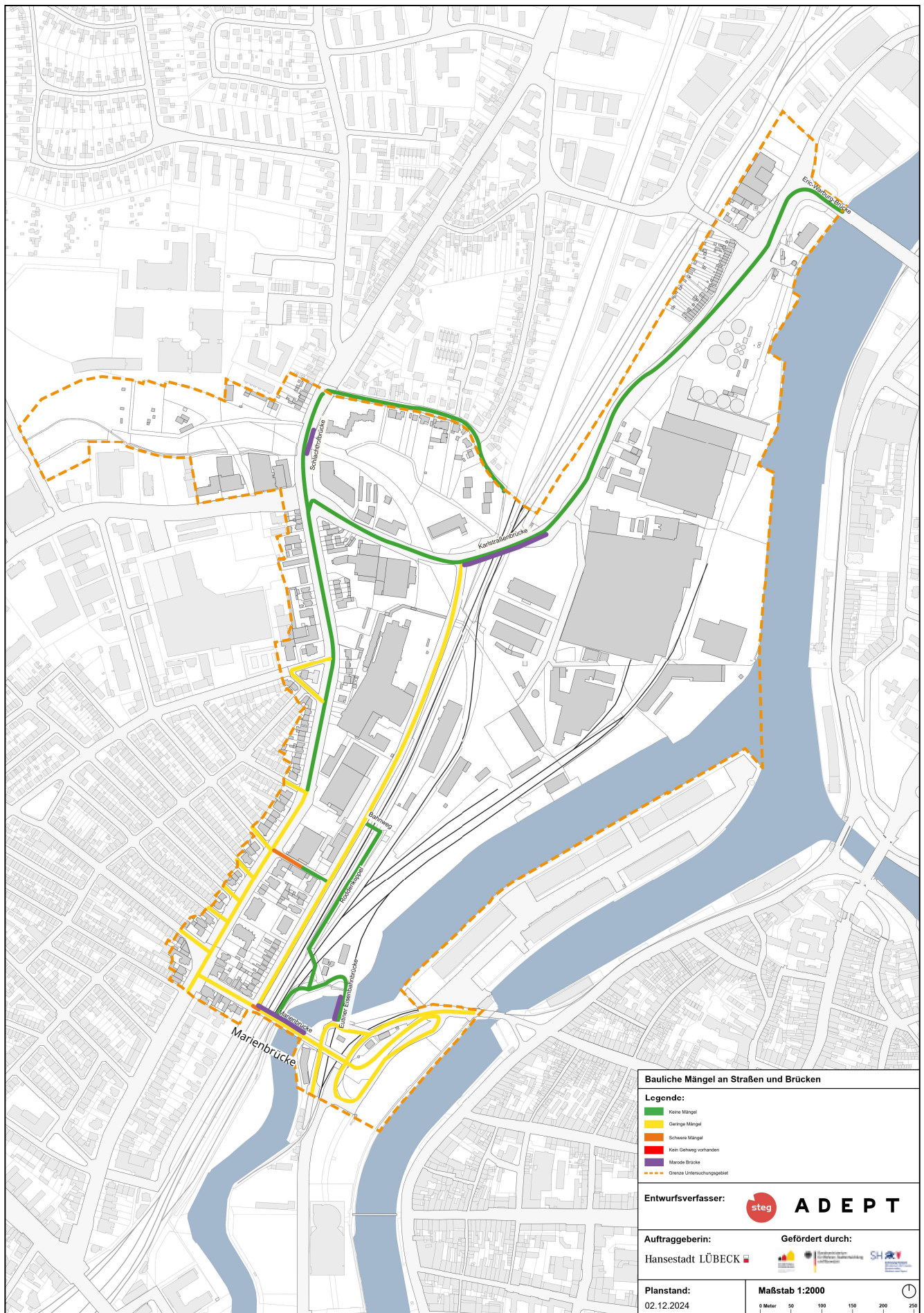


Abb. 35: Bauliche Mängel an Straßen und Brücken

Klimaschutz und Klimaanpassung

- Insgesamt befindet sich nur ein geringer Grünflächenanteil im Untersuchungsgebiet, der die Aufgaben von klimaangepassten Flächen (Retentionsfläche, Schutz vor Wärmeinseln etc.) übernehmen kann.
- Im nördlichen Teil befindet sich zwar ein schmaler Grünzug, der jedoch nicht durchgängig ist und nur geringe ökologische Qualitäten aufweist.
- Im Bereich der Roddenkoppel und des Schlachthofs ist der Versiegelungsgrad besonders hoch, entsprechend fehlen hier Retentions- und Verdunstungsflächen. Dies ist insbesondere aufgrund der Hochwassergefahr gemäß HQ200 kritisch zu sehen, da ca. die Hälfte der Flächen der Roddenkoppel als hochwassergefährdet eingestuft sind.
- Auf den großen Grundstücken östlich der Schwartauer Allee sowie überwiegend im Bereich Roddenkoppel wurden bislang keine oder wenige bauliche Maßnahmen an Gebäuden zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung vorgenommen.
- In jüngster Zeit wurde auf den LMG-Hallen eine große PV-Anlage installiert.
- Weitere Anpassungen im Bereich Klimaanpassung wurden im Bereich der Kulturwerft durch kleinräumige Flächenentsiegelung vorgenommen, in den übrigen Gebieten wurden keine oder nur kleinteilige Maßnahmen umgesetzt.

Gesellschaftliche / Öffentliche Infrastruktur und Kultur im Stadtteil

- Im Bereich der gesellschaftlichen Infrastruktur wurden im Untersuchungsgebiet keine nennenswerten städtebaulichen Missstände erkannt. Dies ist u.a. auch darin begründet, dass das Gebiet aufgrund seiner bisherigen, gewerblich-industriell geprägten Nutzung (bislang – bis zur Einrichtung insb. der Kulturwerft) keine Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen beherbergt.

Image und Wahrnehmung

- Durch große und langjährige Leerstände im Bereich des Schlachthofs und der Tudorhallen und die daraus resultierenden baulichen Missstände sind diese in der stadtweiten Wahrnehmung weitestgehend negativ behaftet.
- Durch die Kulturwerft ist der Bereich Roddenkoppel stärker in die öffentliche Wahrnehmung gerückt. Gemessen an der Größe des Gebiets sowie der zentralörtlichen Lage ist diese Wahrnehmung jedoch noch nicht angemessen ausgeprägt.

Misstände in der Gesamtbetrachtung

Insgesamt konnten im Untersuchungsgebiet Substanz- und Funktionsschwächen gemäß §136 BauGB in erheblicher Anzahl ermittelt werden. Die baulichen Substanzschwächen ballen sich auf der Roddenkoppel und am Schlachthof, wohingegen die baulichen Funktionsschwächen das gesamte Gebiet umfassen. Bezogen auf die Grün- und Freiraumstruktur konnten erhebliche Misstände festgestellt werden, die unter anderem auf eine fehlende qualitativ hochwertige Ausgestaltung, Vernetzung und Erlebbarkeit zurückzuführen sind. Die verkehrlichen Misstände umfassen neben den baulichen Mängeln insbesondere das Themenfeld der Erschließung; dabei ist sowohl die Gebietserschließung als auch die Wegebeziehung zur Innenstadt ein erheblicher Misstand.

Es gilt weiter zu prüfen, ob zur Behebung dieser genannten Misstände das Sanierungsrecht mit einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet notwendig ist und ob die weiteren Tatbestandsmerkmale der zügigen Durchführbarkeit und des öffentlichen Interesses gegeben sind. Dafür wird nachfolgend das integrierte Entwicklungskonzept dargestellt.



Abb. 36: Schwartauer Allee

3 Integriertes Entwicklungskonzept

Die vorbereitenden Untersuchungen (VU) haben die grundlegenden Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Gebiets Nordwest dargestellt. Dabei wurden neben der Verwaltung und fachlichen Öffentlichkeit auch die Grundeigentümer:innen, Mieter:innen, Pächter:innen und die allgemeine Öffentlichkeit in unterschiedlichen Formaten einbezogen. Die ermittelten zentralen Herausforderungen der VU sind:

- Bauliche Mängel, überwiegend auf der Roddenkoppel und dem Schlachthofareal
- funktionale Mängel durch mindergenutzte Flächen, nahezu ausschließlich auf der Roddenkoppel und dem Schlachthofareal
- eine nicht vorhandene Zugänglichkeit großer Areale, überwiegend auf der Roddenkoppel und dem Schlachthofareal
- ein Grün- und Freiflächendefizit (inkl. Sportinfrastruktur) im gesamten Untersuchungsgebiet, auch in der Versorgung der Nachbarquartiere
- eine mangelnde Erschließung, Anbindung und Durchwegung der Roddenkoppel und des Struckbachtals
- mit Ausnahme des Struckbachtals ein durchweg hoher Versiegelungsgrad und eine Wasserlage, die auf klimabedingte Veränderungen geringe Resilienz aufweist.

Aufgrund dieser städtebaulichen und funktionalen Missstände kann im Grundsatz eine Sanierungsnotwendigkeit begründet werden. Das Untersuchungsgebiet Nordwest, bietet große Entwicklungschancen, diese bestehenden Missstände zu beheben. Mindergenutzte und brachliegende Flächen und Gebäude beinhalten das Potenzial für eine Neustrukturierung und Umnutzung sowie der Errichtung neuer Wegeverbindungen zwischen Altstadt und St. Lorenz Nord. Die gute Standortqualität innerhalb Lübecks, in unmittelbarer Nähe zur Altstadt und dem Hauptbahnhof sowie die reizvolle Lage am Wasser lassen eine grundlegende Entwicklung als plausibel erscheinen. Dabei kann die vorhandene, historische Bausubstanz (auch aufgrund ihrer Dimension) ein Anknüpfungspunkt für neue Entwicklungen sein: Das „Werftquartier“ steht exemplarisch für mögliche zukünftige Entwicklungsrichtungen.

Die VU haben aber auch deutlich die Komplexität der Rahmenbedingungen aufgezeigt, die für eine mögliche Gebietesentwicklung maßgebend sind: So sind das Hochwasserrisiko, der Denkmalschutz in großen Teilbereichen, die Lärmemissionen und vorgesehene Maßnahmen an der Bahntrasse, die Pläne zum Ausbau der Gleisanlagen und zur Einrichtung eines zusätzlichen Bahnhaltepunkts

sowie die am Ort vorhandene und weiterhin bestehende Hafenbahnnutzung von „Gleisharfe“ und Waggonwerkstatt wesentliche „Eckfeiler“, die zu berücksichtigen sind. Diese Rahmenbedingungen schränken eine umfassende Konversion des Gebietes – im Sinne einer gesamten städtebaulichen Neuordnung – ein.

Hervorzuheben sind zudem die kommunalen Eigentumsverhältnisse im Gebiet und die Mitwirkungsbereitschaft weiterer Eigentümer:innen. Die geringe Flächenverfügbarkeit schränkt die Entwicklung im Rahmen der Städtebauförderung ein und erfordert die Mitwirkung von Dritten. Abstimmungen im Rahmen von VU und IEK haben gezeigt, dass sowohl im Bereich der nördlichen Roddenkoppel (LMG-Hallen, Lagerhausunternehmen) als auch der südlichen Roddenkoppel (Betriebsanlagen der „Hafenbahn / LPA“) kurzfristig keine Entwicklungsmöglichkeiten bestehen. Der Eigentümer der Schlachthof-Flächen an der Schwartauer Allee strebt selbst die Umsetzung der durch einen politischen Beschluss formulierten Entwicklungsziele an, was ursprünglich nachrichtlich in das IEK übernommen werden sollte. Zum Stand der IEK-Erstellung lag noch kein mit der Verwaltung abgestimmter Entwurf vor.

Diesen komplexen Rahmenbedingungen stehen die Anforderungen gegenüber, die von Gesetz- und Fördermittelgeber an städtebauliche Sanierungsverfahren bzw. an die Städtebauförderung gestellt werden: Demnach sind Gesamtmaßnahmen mit den enthaltenen Einzelfördermaßnahmen so zu definieren, dass sie zügig umsetzbar und zweckmäßig sind, d.h. grundsätzlich sollte die Gesamtmaßnahme Nordwest innerhalb von 15 Jahren abgeschlossen werden. Bei der Definition von Maßnahmen wurden die Aspekte der Realisierbarkeit, der Finanzierbarkeit (im Sinne der Städtebauförderung) und der Wirkung betrachtet.

Vor diesem Hintergrund, einschließlich entsprechender Abwägung und verwaltungsinterner Abstimmung wird ein Integriertes Entwicklungskonzept (IEK) aufgestellt, auf Teilräume der Roddenkoppel und des Struckbachtals konzentriert. Auf diese Weise wird ein räumliches Entwicklungskonzept definiert,

- dass Missstände zu beseitigen und Maßnahmen realisieren soll, die eine Aufwertung im öffentlichen Interesse begründen,
- in einem mittelfristigen Zeitraum als grundsätzlich realisierbar und im Kontext der Städtebauförderung finanzierbar gilt,

- eine Anstoßwirkung für eine weitere, umfassende Gebietsentwicklung entfalten kann und eine planerische Grundlage für ggf. weitere Konversion schafft und
- die Möglichkeit bietet, über inhaltliche Fortschreibungen auf übergeordnete und derzeit noch offene Planungen zum Gleisusbau, zur Einrichtung eines Bahnhalt punktes oder ggf. einer (Teil-)Verlagerung von Bahnflächen und deren räumliche Auswirkungen planerisch reagieren zu können.

Daher bildet das IEK zum einen konkret die (Förder-)Maßnahmen ab, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden

sollen und definiert so die Ausrichtung der Gesamtmaßnahme Nordwest. Zum anderen ist das IEK durchaus eine Grundlage / ein Raumgerüst für eine langfristige zukünftige Entwicklung von Nordwest, um modular weitere private und öffentliche Grundstücksentwicklungen mittel- bis langfristig in den Entwicklungsprozess integrieren zu können. Neben dem Ziel- und Maßnahmenkatalog ist daher auch eine unverbindliche langfristige Vision als Ausblick für eine mögliche Fortführung Bestandteil dieser Planung (siehe Kapitel 7 Langfristige Gebietsentwicklung).

3.1 Leitbild und Entwicklungsziele

Die in Kapitel 3 zusammengefassten zentralen Erkenntnisse der VU sind die Ausgangsbasis der Leitbildentwicklung: Ein zukünftiges Leitbild muss sich mit den vorgefundenen baulichen Mängeln auseinandersetzen und skizzieren, mit welchen Maßnahmen diese behoben werden können. Diese baulichen Mängel treten sowohl flächig, als auch punktuell insbesondere auf der Roddenkoppel und im Schlachthofareal auf. Auch gilt es Lösungen für eine bessere Flächennutzung und die Behebung funktionaler Mängel zu finden und insgesamt eine bessere Zugänglichkeit und Anbindung des Gebietes herzustellen. Es bedarf des Weiteren einer Auseinandersetzung mit der mangelhaften Grünraumversorgung und eine Verknüpfung von Grünstrukturen sowie Maßnahmen zur Klimaanpassung, damit das Gebiet auch zukünftig resilient auf die Folgen des Klimawandels reagieren kann. In einem ersten Schritt wurde ein Raumgerüst erstellt, welches grundsätzliche Aussagen zur Überwindung von Barrieren, Entwicklung von Grün- und Freiräumen und -Achsen sowie zur übergeordneten Erschließung und Öffnung zur Wasserkante skizziert. Innerhalb dieses Raumgerüsts können langfristig attraktive Quartiere entwickelt werden. Aus diesem Raumgerüst lassen sich fünf zentrale Entwicklungs- / Sanierungsziele ableiten, die zusammengekommen das Leitbild erzeugen.

Verbindungen ausbauen

Die fragmentierten Teilräume sollen besser miteinander verbunden werden, insbesondere durch die Stärkung der Durchwegbarkeit für den Fuß- und Radverkehr.

Grünraum herstellen

Das Defizit an Grünflächen soll durch die Schaffung neuer Grünräume behoben werden. Diese zusätzlichen Grünflächen sollen die Resilienz bei Extremwetterereignissen erhöhen und das Mikroklima verbessern.

Wasserkante zugänglich (und nutzbar) machen

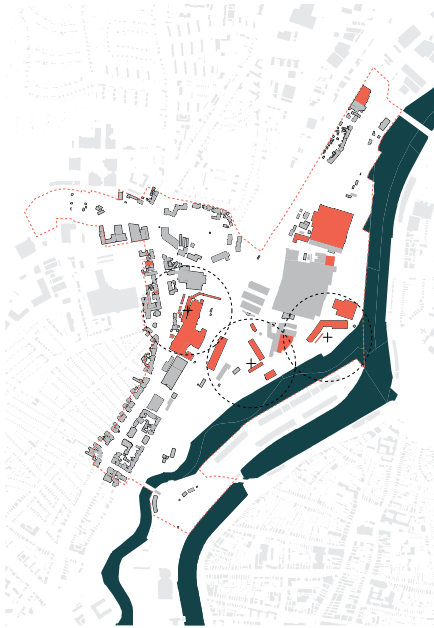
Die derzeit unzugängliche Hafenkante soll der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, um den ökologischen, denkmalpflegerischen und freizeitbezogenen Mehrwert dieser zentralen Fläche zu nutzen.

Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen

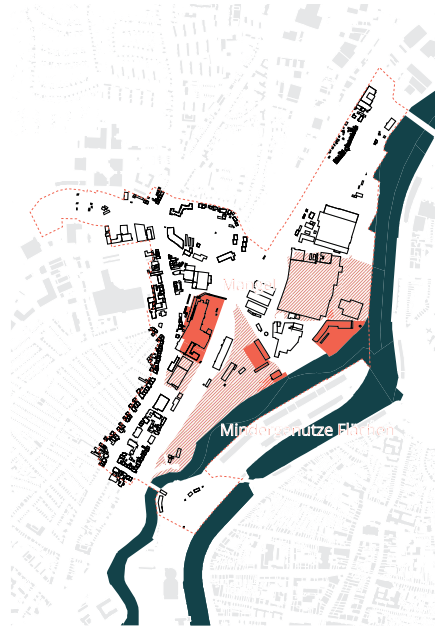
Die öffentlichen Freiräume im Entwicklungsgebiet sollen dem Defizit an Freizeit- und Begegnungsflächen entgegenwirken. Das Raumprogramm der Freiräume muss entsprechende Funktionen vorsehen.

Historische Werte erhalten und in Nutzung bringen

Die maritimen historischen Gebäude und Freiflächen sind identitätsstiftend für das Entwicklungsgebiet und die gesamte Stadt. Funktionale und bauliche Änderungen sollen diese Bestände einbeziehen, neu interpretieren und langfristig erhalten.



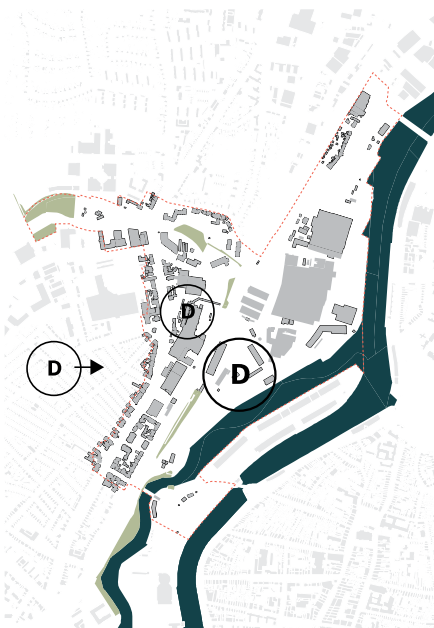
Baulicher Mangel (schwere und mäßige)



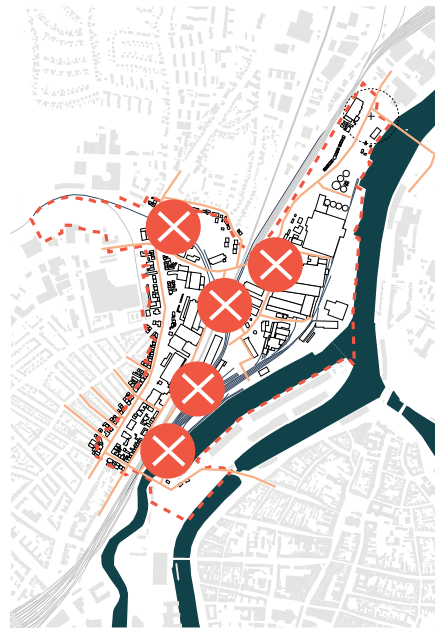
Funktionaler Mangel und mindergenutzte Flächen



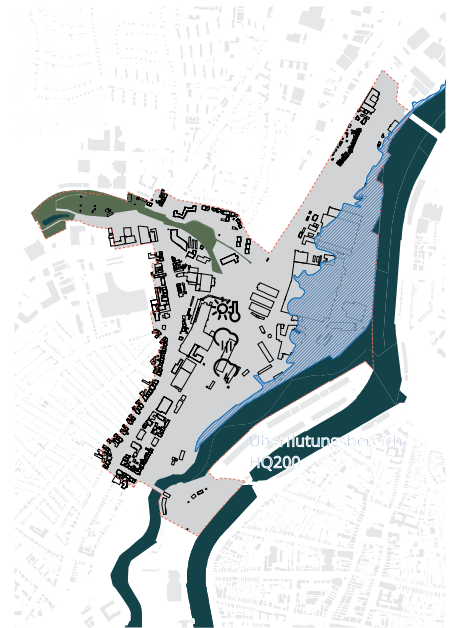
Unzureichende Zugänglichkeit



Grünflächendefizit

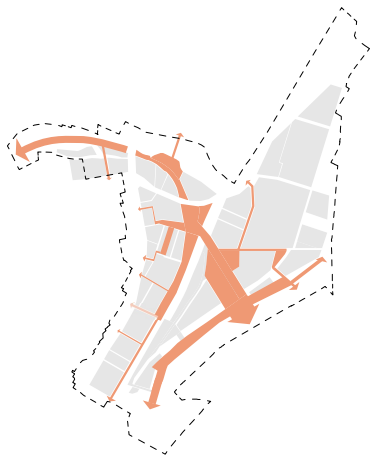


Mangelhafte Erschließung und Anbindung

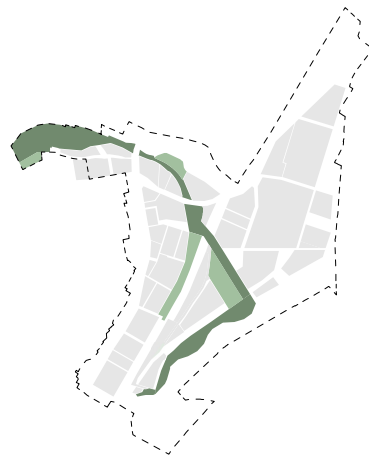
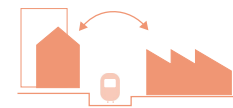


Mangelnde Klimaanpassung

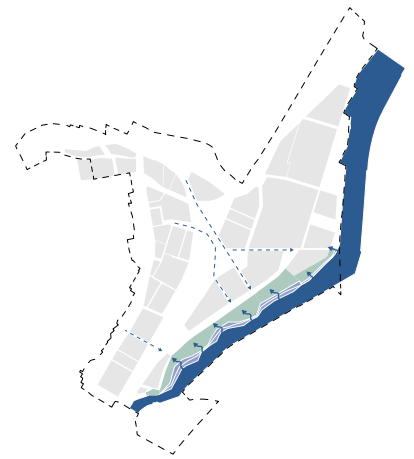
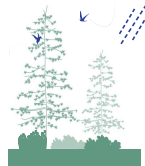
Abb. 37: Mängel im Untersuchungsgebiet



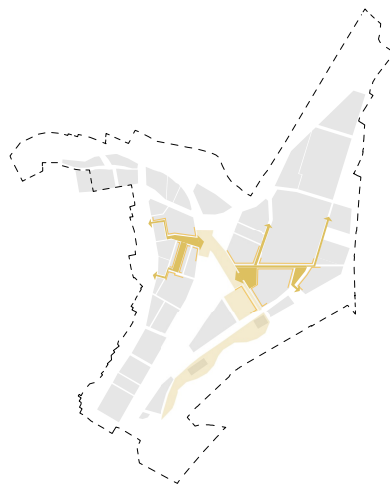
Verbindungen ausbauen



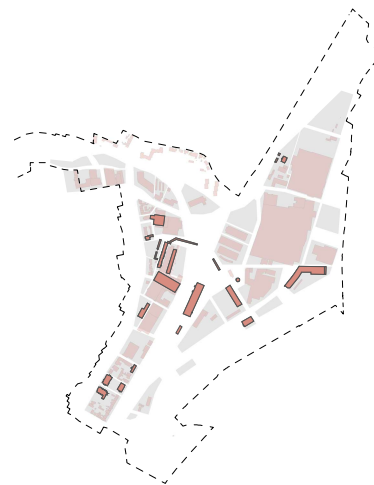
Grünraum herstellen, auf den Klimawandel reagieren



Wasserkante zugänglich (und nutzbar) machen



Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen



Historische Werte erhalten und in Nutzung bringen



Abb. 38: Leitbild für die Entwicklung

3.2 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

Das übergeordnete Ziel ist die Innenentwicklung des Gebiets mit direkter Verbindung in die umliegenden Quartiere. Dabei stehen die Bedarfe der lokalen und stadtweiten Bevölkerung im Mittelpunkt, wodurch sich das Gebiet Nordwest zu einem lebendigen, aktiven und atmosphärischen Raum für die Bürger:innen Lübecks wandeln kann.

Durch die Entwicklung der Hafenflächen erhält die Hansestadt Lübeck die Möglichkeit, ihre Lage am Wasser neu zu gestalten und ihre maritime Identität weiter hervorzuheben. In einer besonderen Atmosphäre kann das Wasser erlebbar und zugänglich gemacht werden, während die historische Bedeutung des Ortes bewahrt bleibt. Identitätsprägende Elemente der ehemaligen Nutzung werden erhalten, neu interpretiert und in die Entwicklung des neuen Raumes integriert.

Das IEK zielt darauf ab, den Zugang zum Wasser zu verbessern und die Uferbereiche nutzbar zu machen. Diese Maßnahmen könnten durch gezielte gebäudebezogene Nutzungen ergänzt sowie durch die Revitalisierung der Tudorhallen und des ehemaligen Werftgeländes unterstützt werden.

Bei der Entwicklung des Gebietes sind die Querschnittsthemen Klimaschutz und -folgenanpassung, Umweltschutz, Inklusion/Barrierefreiheit, Gender Mainstreaming und Digitalisierung von übergeordneter Bedeutung. Aufgrund des spezifischen, stadträumlichen Potenzials insbesondere für die städtische Wärme- und Stromplanung sollte bei allen Maßnahmen eine multifunktionale Flächennutzung, z.B. für die Erschließung des lokalen Geothermiepotenzials geprüft werden.

Das IEK für Nordwest besteht aus einem zusammenhängenden räumlichen Bild, welches die künftige Gebietsentwicklung aufzeigt. Dazu werden geeignete Maßnahmen definiert, die nachfolgend in einem separaten Maßnahmenkatalog dargestellt werden.

- M1 Wettbewerbsverfahren Wallhafen
- M2 Uferpromenade (inkl. Eutiner Brücke und Vorhaltung von Flächen für Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen)
- M3 Aktivitätspark
- M4 Einsiedelstraße
- M5 Schiffsbauplatz
- M6 Tudorhallen
- M7 Struckbachtal
- M8 Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen

Für die einzelnen Maßnahmen werden Entwicklungsziele definiert. Diese dienen zur Darstellung und Veranschaulichung der grundsätzlichen inhaltlichen Ausrichtung der Einzelmaßnahmen. Für alle Einzelmaßnahmen sind im weiteren Prozess entsprechende Objektplanungen – z.T. mit vorgeschalteten Wettbewerbsverfahren – durchzuführen, in denen die konkrete Gestaltung zu erarbeiten und abzustimmen ist.

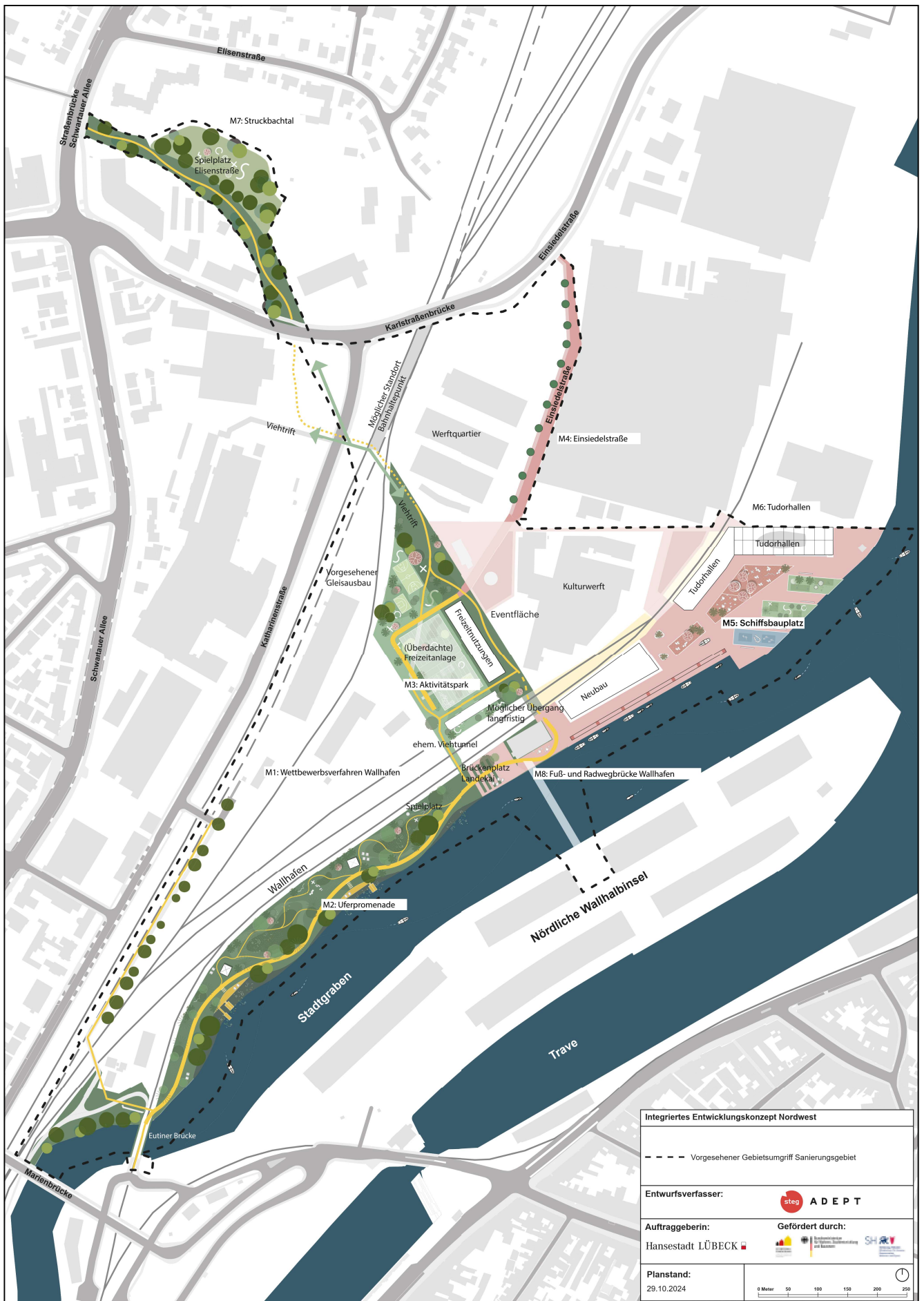


Abb. 39: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

M1

Wettbewerbsverfahren Wallhafen

Wesentliches Ziel der Gebietsentwicklung ist es, neue Verbindungen zu schaffen, Grün- und Freiräume herzustellen und die Wasserkante zugänglich zu machen. Dafür bietet der Bereich des Wallhafens große Potenziale – vorgesehen ist hier die Herstellung einer Uferpromenade, die idealerweise von der Eutiner Brücke bis zum Schiffsbauplatz führt.

Um die Ansprüche an eine ganzheitliche Entwicklung und einen qualitativ hochwertigen und multicodierbaren Freiraum zu erfüllen, der in diesem Fall mehrere Einzelflächen in unterschiedlichen Eigentumsverhältnissen umfasst, wird ein freiraumplanerischer Wettbewerb als übergeordnete Planung durchgeführt. Dieser soll voraussichtlich aus einem Realisierungsteil bestehen, der sich auf die Maßnahme 2 „Uferpromenade“ bezieht, und in einem Ideenteil konzeptionelle Ansätze für einen „Brückenschlag“ entwickelt. Inhaltlich zeigt diese Maßnahme umfassende Berührungspunkte zur Hafennutzung, zum Denkmalschutz und zur Klimaanpassung auf, sodass eine entsprechende fachlich inhaltliche Abstimmung erforderlich ist.

Der Bedarf an Grün- und Freiflächen wurde in der VU und anderen Planungsverfahren ermittelt. Die konzeptionelle Idee einer „neuen Uferkante“ entstand im Zukunftsforum unter Mitwirkung von Bürger:innen und externen Fachleuten. Auf diese Vorplanungen soll der Wettbewerb aufbauen und qualifizierte Planungsideen für die Umsetzung der Uferpromenade ermitteln. Das Wettbewerbsergebnis soll u.a. eine Grundlage für die Entwurfs- und Ausführungsplanung der Einzelmaßnahme Uferpromenade bilden – und die Entwicklung der weiteren Teilflächen steuern.

Aufgrund der vorhandenen Unterführung unter die Bahngleise ist bereits ein Mindestmaß an Anbindung der Uferpromenade zur Roddenkoppel gegeben. Ziel der Maßnahme sollte sein, darüber hinaus weitere Verbindungsmöglichkeiten zu schaffen und bestehende zu qualifizieren.

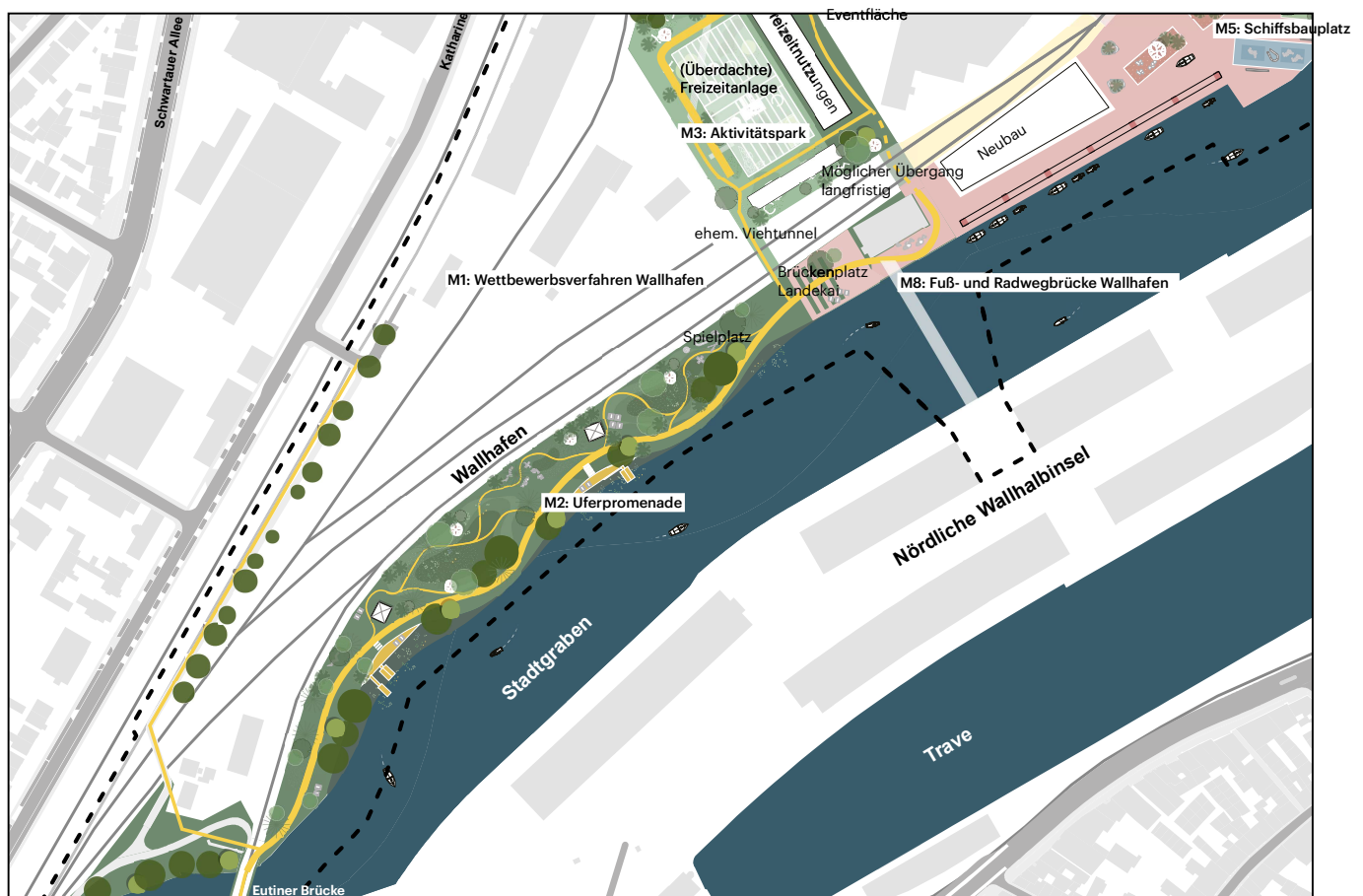


Abb. 40: Maßnahme 1: Wettbewerbsverfahren Wallhafen

M2

Uferpromenade

Entwicklungsziele

Kern der Entwicklung von Northwest ist die Herstellung einer Uferpromenade auf dem Gelände der aktuellen Holzverladung am Stadtgraben / Wallhafen. Die Fläche erstreckt sich dabei von der Marienbrücke unter Bezugnahme der Eutiner Brücke entlang des Stadtgrabens bis zum zukünftigen Schiffsbauplatz. Die geplante Uferpromenade bezieht auch private Grundstücke ein und besteht aus zwei Abschnitten: Der erste Abschnitt ist durch eine weiche Böschung und naturnahe Grünräume am Wasser gekennzeichnet, wohingegen der zweite Abschnitt mittels denkmalgerecht sanierten Kaimauern einen „harten“ maritimen Charakter besitzt und an die historische Werftnutzung erinnert und diese in Szene setzt. Daraus ergibt sich ein abwechslungsreicher neuer städtischer öffentlicher Raum, in dem vor dem Schiffsbauplatz auch eine private Bautätigkeit (ein Gebäude mit Gewerbe- und Freizeitnutzungen) eingebettet ist, wodurch sich die Passantenfrequenz erhöht. Die grüne Uferpromenade am Stadtgraben ist ein zukunftsweisendes und ökologisch nachhaltiges städtisches Entwicklungsprojekt. Mit umfassenden Ansätzen zielt das Projekt darauf ab, die Freiflächenqualität, das Mikroklima zu verbessern und die Uferbereiche zugänglich und erlebbar zu machen. Die Entwicklungsziele umfassen den Ausbau von Verbindungen, die Schaffung von

Grünräumen, die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Wasserkante sowie die Schaffung von Räumen für Begegnung und öffentliches Leben. Die Uferpromenade ist durch das Vorhalten von Flächen für einen möglichen Brückenschlag zur Nördlichen Wallhalbinsel und durch Sanierungsarbeiten an der Eutiner Brücke mit der Nördlichen Wallhalbinsel und der Altstadt verknüpft.

Bauliche Maßnahmen

Flächensanierung und Entsiegelung: Altlasten im Bereich der Uferpromenade werden saniert, um gesundheitliche und ökologische Risiken zu minimieren. Diese Maßnahme ist Voraussetzung für eine Nutzung als öffentliche Parkfläche. Eine großflächige Entsiegelung der Flächen wird durchgeführt, um die Regenwasserversickerung zu verbessern und somit die Hochwasserrisiken zu reduzieren. Dies trägt zudem zur Verbesserung des städtischen Mikroklimas bei.

Natürliche Modellierung der Uferkante: Die Umgestaltung der Uferkante erfolgt durch eine weiche Böschungskante, die naturnahe Lebensräume für Flora und Fauna schafft und die ökologische Vielfalt fördert.

Schwimmende Grünanlagen können installiert werden, um zusätzliche Lebensräume zu schaffen, die Wasserqualität zu verbessern und den Menschen einen erlebnisreichen Zugang zum Wasser zu verschaffen. Die Herstellung einer

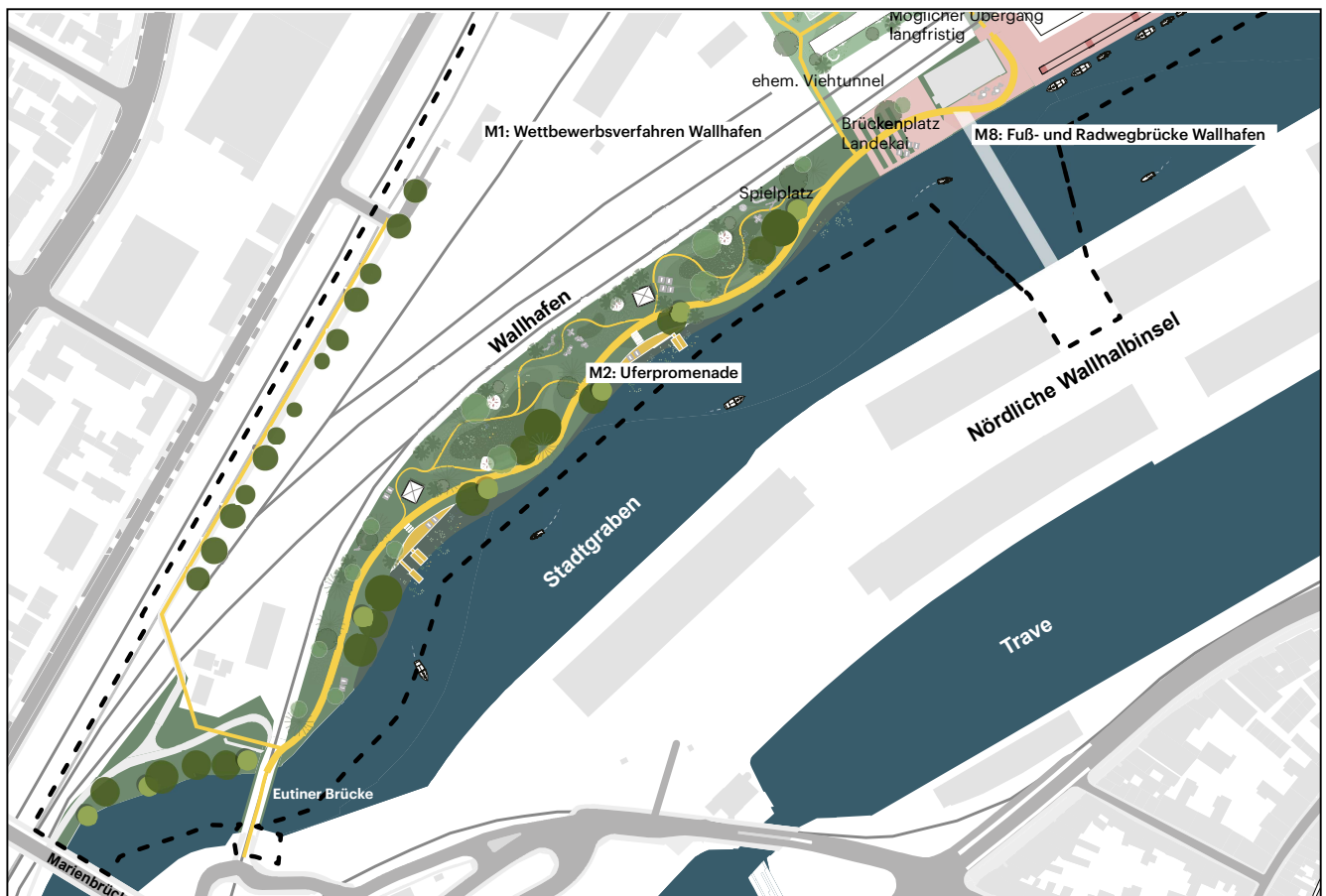


Abb. 41: Maßnahme 2: Uferpromenade

natürlich modellierten Uferkante schafft zusätzlich Kostenvorteile zur aufwändigen Kaimauersanierung und Instandhaltung, die mittelfristig erforderlich würde.

Bepflanzung und Anlegen von Außenflächen: Eine Bepflanzung, zum Teil extensiv, mit standortgerechten Pflanzenarten wird durchgeführt, um einen hohen ökologischen Wert zu gewährleisten und das Mikroklima positiv zu beeinflussen. Die neugestalteten Außenflächen bieten Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten für die Stadtbewohner:innen.

Wege für Fuß- und Radverkehr: Ein durchdachtes Wegenetz in offenporiger Ausgestaltung wird angelegt, das kombiniert Fußgänger:innen als auch Radfahrer:innen sichere und attraktive Verbindungen bietet. Diese Wege fördern die nachhaltige Mobilität und stärken die Anbindung an bestehende städtische Infrastrukturen.

Infrastruktur für Pavillons und Freizeitnutzung: Hausanschlüsse für Strom und Wasser können eingerichtet werden, um die Nutzung von Pavillons als Cafés, Freizeiteinrichtungen für Vereine oder Informationsstände zu ermöglichen. Die Pavillons bieten Raum für soziale Interaktionen und tragen zur Belebung des Uferbereichs bei, insbesondere bei schlechten Witterungsbedingungen oder in den Wintermonaten. Alternativ ist auch eine kommerzielle, gewerbliche Nutzung der Pavillons denkbar.

Anlage von Sitzmobiliar und Fitnessgeräten: Sitzgelegenheiten werden strategisch platziert, um Besucher:innen entspannte Aufenthaltsmöglichkeiten zu bieten und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Fitnessgeräte und andere Ausstattungselemente können die Nutzung durch Familien fördern und einen generationenübergreifenden Treffpunkt schaffen.

Ertüchtigung der Eutiner Brücke: Als primäre Erschließung ist die bestehende Eutiner Brücke zu ertüchtigen oder ggf. durch einen Neubau zu ersetzen, um den Erschließungsanforderungen gerecht zu werden und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Die grüne Uferpromenade am Stadtgraben stellt ein integratives Konzept dar, das ökologische, soziale und städtebauliche Aspekte miteinander verbindet. Durch die geplanten Maßnahmen werden nicht nur die Freiflächenverfügbarkeit und -qualität der Stadt erhöht, sondern auch ein wertvoller Beitrag zur Klimaanpassung und zur nachhaltigen Stadtentwicklung geleistet. Die neuen Grünflächen, die verbesserte Infrastruktur und die attraktiven Freizeitmöglichkeiten machen die Uferpromenade am Stadtgraben zu einem lebendigen und einladenden Ort für alle Bürger:innen.

M3

Aktivitätspark

Entwicklungsziele

Der Aktivitätspark ist das Herzstück der räumlichen Entwicklung in Nordwest. Er bietet vielfältige Möglichkeiten zur urbanen Entwicklung und Revitalisierung. Die Revitalisierung der Flächen um die Viehtrift und der ehemaligen Quarantänehalle zu einem modernen Aktivitätspark steht im Einklang mit der kommunalen Sportentwicklungsplanung und setzt auf ein breites, kleinteiliges Angebot an sportlichen Aktivitäten. Anstatt eines großen Sportfeldes sollen vielfältige, kleine Sportmöglichkeiten geschaffen werden, die Inklusion als zentrales Thema berücksichtigen. Angedacht sind unter anderem Slackline, Beach Volleyball, Basketball, Kraftsportbereiche wie Calisthenics, kleine Soccerfelder mit halbhoher Umrandung sowie Parcours-Elemente wie Klötze und möglicherweise auch ein Pumptrack.

Die aufsuchende Jugendarbeit spielt in diesem Kontext eine wichtige Rolle. Container bieten flexible Räumlichkeiten für Beratungen oder Treffen, während das Gelände selbst als Streetmekka gestaltet wird, was eine gute Verknüpfung von Sport und Jugendkultur ermöglicht. Diese Verknüpfung trägt zudem dazu bei, Vandalismus zu reduzieren und die soziale Kontrolle zu erhöhen.

Ein weiteres Highlight des Parks ist eine (teil-)überdachte Sport- und Skateanlage, möglicherweise als Freilufthalle konzipiert, die auch mit dem Denkmalschutz der abgebrannten Halle harmoniert. Hier gilt das Motto: „Trocken ist wichtiger als warm.“ Eine Bühne oder Tanzfläche unter Dach sowie die Umnutzung bestehender Garagen und Schrauberwerkstätten für Vereinsangebote und Jugendarbeit bereichern den Park zusätzlich.

Für Jogger:innen ist eine beleuchtete Laufstrecke eine attraktive Ergänzung, die den Park mit der Altstadt und der Lohmühle verbindet. Der Aktivitätspark fördert nicht nur die sportliche Vielfalt der Region, sondern wird auch zu einem inklusiven und kreativen Zentrum für alle Bürger:innen. Diese Maßnahme zielt darauf ab, das Areal durch den Ausbau von Verbindungen, die Schaffung von Grünräumen zur Reaktion auf den Klimawandel, die Bereitstellung von Räumen für Begegnungen und öffentliches Leben sowie den Erhalt und die Nutzung historischer Werte zu einem lebendigen Stadtraum zu transformieren. Durch die Schaffung neuer Wege und Verbindungen zur Uferkante und zu den umliegenden Stadtteilen wird die Erreichbarkeit verbessert und die Wegezeiten verkürzt sich zwischen den benachbarten Quartieren spürbar. Dies fördert die Nutzung des Parks und erleichtert den Zugang zu den verschiedenen freizeitbezogenen Einrichtungen.

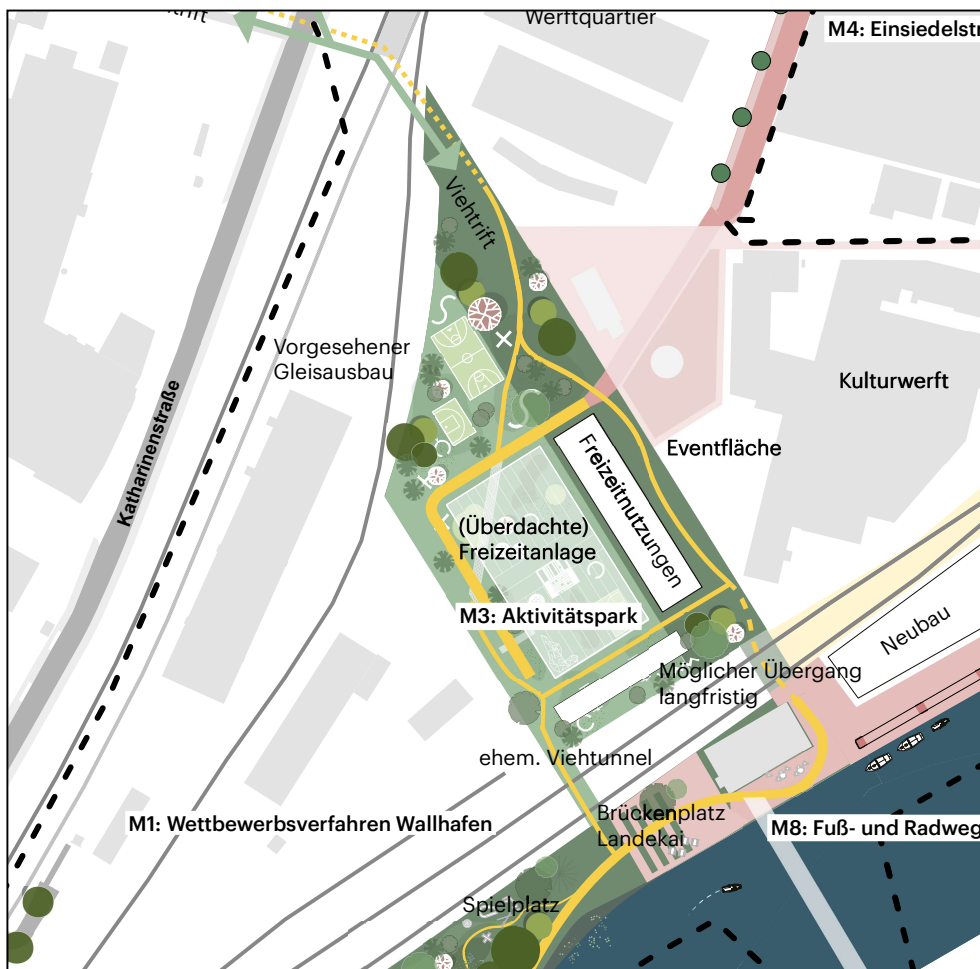


Abb. 42: Maßnahme 3: Aktivitätspark

Bauliche Maßnahmen

Flächenerwerb: Der erste Schritt besteht im Erwerb von Teilflächen, da sich nicht bei der gesamten Fläche um Grundstücke der Hansestadt Lübeck handelt. Dies ist Voraussetzung für weitere Schritte und um eine einheitliche Entwicklung und Gestaltung sicherstellen zu können.

Flächensanierung: Durch die gewerbliche Vornutzung ist von Altlasten auszugehen. Bevor mit dem Bau begonnen werden kann, müssen die Bodenbeschaffenheit überprüft und Altlasten entfernt werden. Hierbei sind verschiedene Varianten mit unterschiedlichen Kosten möglich, abhängig von einer Voruntersuchung und der ermittelten Kontamination des Geländes sowie von dem erforderlichen Bodeneingriff.

Denkmalgerechte Sanierung Backsteingebäude: Das bestehende Backsteingebäude wird in enger Abstimmung mit der Denkmalpflege saniert, um die historische Substanz zu erhalten und gleichzeitig moderne Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen. In dem Gebäude wären freizeitbezogene Einrichtung und Räume für sportliche Aktivitäten mit kleinerem Flächenbedarf, wie Tischtennis, Yoga oder Tanzen denkbar. Die sich an das Gebäude anschließende Brachfläche könnte durch eine (Teil-)Überdachung o.ä. wetterunabhängige Sport- und Freizeitangebote im Sinne einer Freilufthalle bzw. „Halle für Alle“ ermöglichen.

Sanierung und Ertüchtigung Viehtrift auf der östlichen Gleisseite

Gleisseite: Die auf dem Gelände befindlichen Teile der historischen Viehtrift können saniert und als markantes Teilstück in den Park integriert werden, um die historische Funktion und Ästhetik zu bewahren. In einer Fortschreibung des IEK kann über einen Brückenschluss mit Integration eines möglichen Bahnhofpunkts nachgedacht werden, wenn es seitens der DB AG und der NAH.SH konkrete Planungen für den Gleisusbau und den möglichen Bahnhofpunkt gibt.

Anlage von Sport-, Spiel- und Freizeitanlagen: Um den Park attraktiv für alle Altersgruppen zu gestalten, werden Sportplätze, Spielbereiche und Freizeiteinrichtungen errichtet. Diese fördern die körperliche Betätigung und das soziale Miteinander. Gemäß Sportentwicklungsplanung besteht Bedarf insbesondere an nicht vereinsbezogenen, niedrigschwelligen Sportangeboten in diesem Stadtraum.

Ggf. Errichtung einer Gebäudekubatur Neubau: Bei Bedarf wird ein neues Gebäude oder eine Teilüberdachung von Sportbereichen in Anmutung der abgebrannten Quarantänehalle errichtet, die sich harmonisch in das Gesamtkonzept einfügen und den historischen Kontext wieder herstellen. Damit soll ein witterungsunabhängig, ganzjährig nutzbares Angebot bereit gehalten werden, das zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten bietet, wie zum Beispiel ein Café, Toiletten, Veranstaltungsräume, eine Skateanlage sowie weitere Sport- und Freizeitangebote.

Anlage von Sitzmobiliar und sonstigen Ausstattungselementen

Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und sonstige Ausstattungselemente werden strategisch platziert, um den Komfort und die Sicherheit der Besucher:innen zu erhöhen.

Bepflanzung: Eine vielfältige Bepflanzung aus Bäumen, Sträuchern und Blumen wird vorgenommen, um die Biodiversität zu fördern, Schatten zu spenden und das gesamte Erscheinungsbild des Parks zu verschönern.

Der Aktivitätspark auf dem ehemaligen Quarantänegelande wird durch diese Maßnahmen zu einem lebendigen und multifunktionalen Raum, der historische Werte bewahrt und gleichzeitig moderne Anforderungen an städtische Sport-, Freizeit-, Grün- und Erholungsflächen erfüllt. Durch den sensiblen Umgang mit der Geschichte des Ortes und die Integration zeitgemäßer Elemente wird ein einzigartiger Ort der Bewegung, Begegnung und Erholung geschaffen, der sowohl ökologischen als auch sozialen Mehrwert bietet.

M4

Einsiedelstraße

Entwicklungsziele

Als weitere Maßnahme wird die Umgestaltung der Erschließungsanlage Einsiedelstraße verfolgt. Diese soll die verkehrsseitige Erschließung für den motorisierten Individualverkehr und die Anlieferung sowie eine qualitätsvolle Anbindung für den Fuß- und Radverkehr gewährleisten. Da dafür notwendige Flächenanteile im Einmündungsbereich in Privatbesitz liegen, muss im ersten Schritt eine Ordnungsmaßnahme durchgeführt werden.

Die angestrebte Erschließungsmaßnahme soll möglichst auf den Flurstücken der bestehenden Privaterschließung erfolgen, eine öffentliche Widmung der bisher als Privatstraße definierten Verkehrsflächen ist vorgesehen.

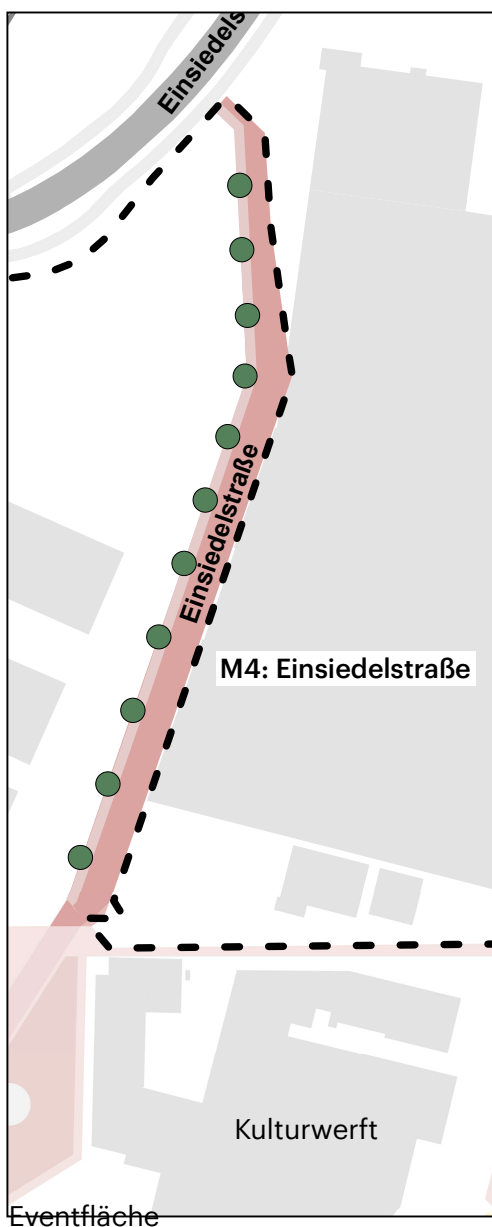


Abb. 43: Maßnahme 4: Einsiedelstraße

M5

Schiffsbauplatz

Entwicklungsziele

Die Revitalisierung des brachgefallenen Werftgeländes bietet die einmalige Möglichkeit, an einem exponierten Standort in Lübeck historische Werte zu bewahren und gleichzeitig moderne Anforderungen an städtische Kultur- und Freizeiträume zu erfüllen. Die Maßnahme zielt darauf ab, das Areal durch eine Platzgestaltung, die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Wasserkante, die Bereitstellung von Begegnungsräumen und die Erhaltung historischer Werte zu einem lebendigen Stadtraum zu transformieren. Durch eine sowohl klima-, als auch denkmalgerechte Platzgestaltung wird das ehemalige Gewerbeareal zum ersten Mal der Öffentlichkeit zugänglich und verkörpert im besonderen Maße Lübecks Historie als Werftstandort. Bei einer neuen multifunktionalen Flächennutzung ist die Nutzung von Geothermie zu prüfen. Zudem sollte die Errichtung einer Flusswasserwärmepumpe in Betracht gezogen werden. Regenwassermanagementsysteme werden integriert, um Überschwemmungen vorzubeugen. Die Uferbereiche werden so gestaltet, dass sie für die Öffentlichkeit zugänglich und nutzbar werden. Es entsteht eine Promenade mit Sitzgelegenheiten und Freizeitbereiche, die den direkten Kontakt zum Wasser ermöglichen und Erholung bieten. Der neu gestaltete Schiffsbauplatz soll vielfältige Begegnungsräume bieten mit offenen Flächen für Veranstaltungen und ruhigen Zonen für Erholung und Freizeitaktivitäten. Die Geschichte des Werftgeländes könnte durch die denkmalgerechte Sanierung und Nutzung der ehemaligen Werfthallen (Tudorhallen) gestärkt werden. Die sanierten Tudorhallen werden im Norden und Westen den Schiffsbauplatz einfassen und lassen damit eine spannende ehemalige Werftkulisse entstehen.

Die Tudorhallen als bauliche Anlage werden einer separaten Fördermaßnahme (siehe Maßnahme 6) zugeordnet, um die – derzeit noch offenen – Entwicklungsperspektiven des Gebäudes zu berücksichtigen.

Bauliche Maßnahmen

Flächenverfügbarkeit: Der erste Schritt besteht im Erwerb des Grundstücks, um die Entwicklung und Gestaltung im Rahmen der Städtebauförderung umsetzen zu können.

Flächensanierung: Vor der Realisierung müssen voraussichtlich Altlasten saniert und die Bodenbeschaffenheit überprüft werden, um eine sichere Nutzung zu gewährleisten. Durch die gewerbliche Vornutzung ist von umfangreichen Altlasten auszugehen.

Platzgestaltung unter Berücksichtigung historischer Bezüge, z.B. Entsiegelung im Bereich der ehemaligen Slipanlagen:

Historische Elemente, wie die ehemaligen Slipanlagen, können freigelegt und in die Platzgestaltung integriert werden, um die Geschichte des Geländes sichtbar zu machen. Gleichzeitig soll durch grüne und blaue Elemente die ehemalige Slipanlage stilisiert interpretiert werden.

Platzgestaltung unter Berücksichtigung historischer Bezüge, z.B. Verwendung von historischem Oberflächenmaterial: Historische Materialien, wie Pflastersteine werden wiederverwendet, um den historischen Charakter des Geländes zu erhalten.

Anlage von Sitzmobiliar und sonstigen Ausstattungselementen: Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und andere Ausstattungselemente werden strategisch platziert, um den Komfort und die Sicherheit der Besucher:innen zu erhöhen.

Kaimauerinstandhaltung: Die Kaimauern müssen nach eingehenden Untersuchungen instandgesetzt werden, um ihre strukturelle Integrität zu gewährleisten und die Uferbereiche sicher und attraktiv zu gestalten.

Durch die Revitalisierung des brachgefallenen Schiffsbauplatzes wird dieser Ort zu einem lebendigen und multifunktionalen Raum, der historische Werte bewahrt und gleichzeitig moderne Anforderungen an städtische Kultur- und Erholungsflächen erfüllt.

Durch den sensiblen Umgang mit der Geschichte des Ortes und die Integration zeitgemäßer Elemente wird ein einzigartiger Ort der Begegnung und Erholung geschaffen, der sowohl kulturellen als auch sozialen Mehrwert bietet.

Die Entwicklung der Maßnahme „Schiffsbauplatz“ ist als ambitioniert einzuschätzen und kann nur durch Mitwirkung des Eigentümers – alternativ Flächenerwerb durch die Hansestadt Lübeck sowie zusätzlich erheblicher finanzieller Mittel umgesetzt werden.

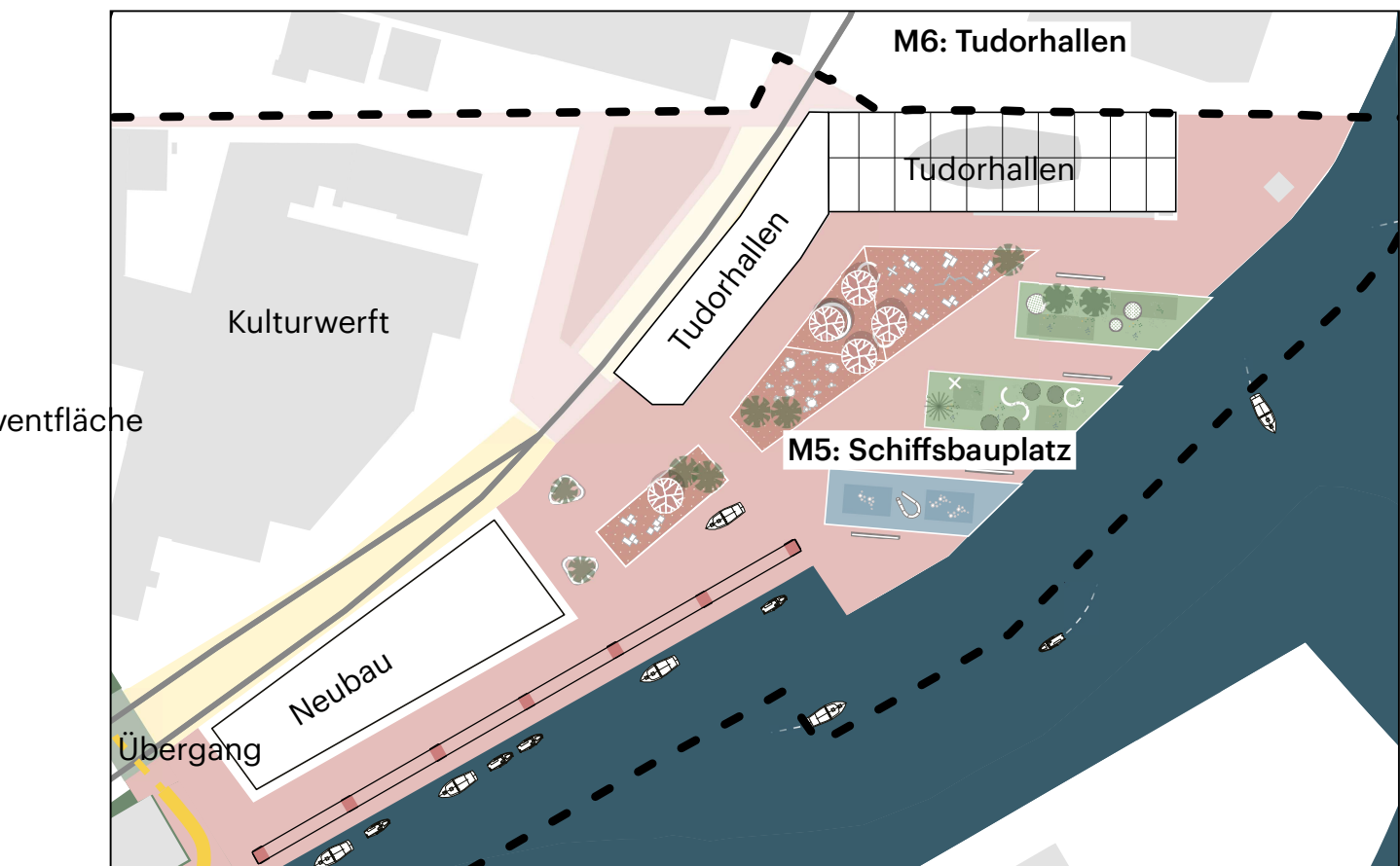


Abb. 44: Maßnahme 5: Schiffsbauplatz

M6

Tudorhallen

Entwicklungsziele

Als Ergänzung und Fortsetzung der Maßnahme Schiffsbauplatz ist die Revitalisierung der Tudorhallen geplant. Diese ehemaligen Werfthallen bieten grundsätzlich Raum für unterschiedliche kulturelle und freizeitbezogene Nutzungen. Ein Ansatz könnte sein, die östliche Halle potenziell in ein Museum für maritime Themen umzuwandeln. Ein konkretes Nutzungskonzept liegt jedoch nicht vor und wäre Teil einer Vorplanung. Eine kulturelle oder freizeitbezogene Nutzung würde die im benachbarten Areal bereits entstandene Transformation der Kulturwerft unterstützen. Da der bauliche Zustand der Tudorhallen augenscheinlich als äußerst schlecht zu bewerten ist, ist mit einer aufwändigen Sanierung mit Teilneubau zu rechnen. Alternativ wäre auch die Stilisierung und Sicherung der Tudorhallen als Ruine bei gleichzeitiger Entwicklung des Schiffsbauplatzes als Zwischenschritt oder langfristige Lösung denkbar. Dadurch könnte eine kostenintensive bauliche Ertüchtigung vermieden werden. Gebäudespezifische Nutzungen wären dann jedoch nicht möglich, was insbesondere die Nutzbarkeit des Ortes in den Wintermonaten oder bei schlechter Witterung einschränken würde. Bei einer neuen multifunktionalen Flächennutzung ist die Nutzung von Geothermie zu prüfen. Zudem sollte die Errichtung einer Flusswasserwärmepumpe in Betracht gezogen werden.

Flächenverfügbarkeit: Für beide oben genannten Herangehensweisen (die Sanierung der Tudorhallen oder die Nutzung als Ruinenkulisse) bedarf es für die Umsetzung entweder eine gemeinsame Verständigung mit dem Eigentümer, oder einen Flächenerwerb.

Flächensanierung:

Vor der Realisierung müssen voraussichtlich Altlasten saniert und die Bodenbeschaffenheit überprüft werden, um eine sichere Nutzung zu gewährleisten. Durch die gewerbliche Vornutzung ist von umfangreichen Altlasten auszugehen.

Sicherung der ehemaligen Werfthallen (Tudorhallen):

Diese historischen Strukturen, insbesondere die Fassaden, werden stabilisiert und gegen weitere Verfallschäden gesichert.

Denkmalgerechte Sanierung Tudorhallen für unterschiedliche kulturelle oder freizeitbezogene Nachnutzungen:

Die Hallen werden in enger Abstimmung mit der Denkmalpflege und den Trägern einer potenziellen Nachnutzung renoviert, um ihre historische Substanz zu erhalten und gleichzeitig moderne Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen. Die östliche Halle könnte zu einem Museum umgebaut werden, das die Geschichte des Schiffsbaus und der Werft dokumentiert und so die historische Bedeutung des Standorts bewahrt. Eine Nutzungsidee liegt noch nicht vor. Ein Konzept sowie ein belastbares Trägermodell sind zu entwickeln.

Die Entwicklung der Maßnahme Tudorhallen ist als ambitioniert einzuschätzen und kann nur durch Mitwirkung des Eigentümers – alternativ Flächenerwerb durch die Hansestadt Lübeck – sowie zusätzlich erheblicher finanzieller Mittel umgesetzt werden. Auf der Gegenseite würde ein bedeutendes Stück Stadt vor dem Verfall bewahrt und könnte den Menschen als ein einmaliges Highlight in der Stadtkulisse Lübecks zugänglich gemacht werden. Die Variante als Stilisierung der „Kulisse“ könnte alternativ Ziele der Revitalisierung des Areals erreichen, allerdings mit eingeschränktem Nutzungsprofil.

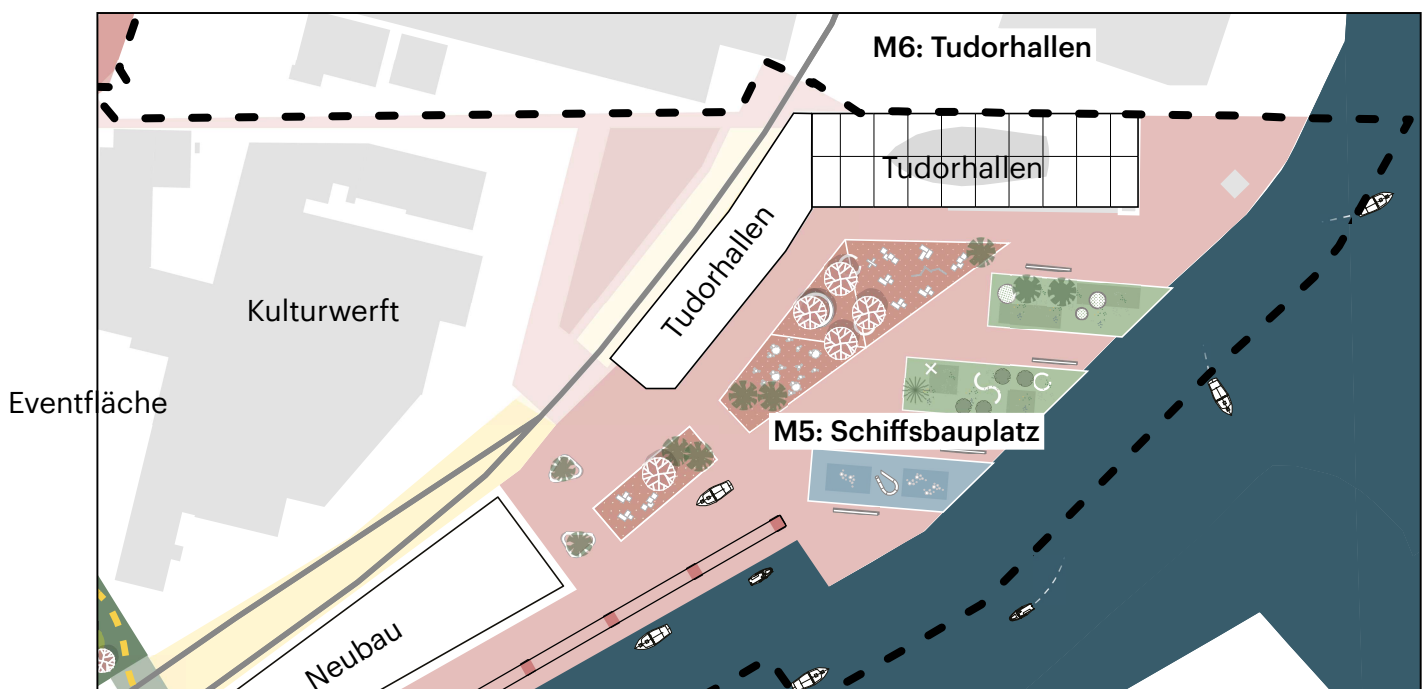


Abb. 45: Maßnahme 6: Tudorhallen

M7

Struckbachtal

Entwicklungsziele

Die Herstellung eines Fuß- und Radweges entlang einer Stadtnaturfläche im Struckbachtal bietet eine Gelegenheit, die Verbindung zwischen St. Lorenz Nord und Altstadt sowie Stadt und Natur zu stärken. Dabei werden sowohl ökologische als auch soziale Aspekte berücksichtigt, um einen multifunktionalen Raum für Erholung, Begegnung und historische Wertschätzung zu schaffen. Das Projekt verfolgt mehrere Entwicklungsziele, die durch konkrete Maßnahmen erreicht werden sollen.

Der Ausbau von Fuß- und Radwegen verbessert die Erreichbarkeit und Vernetzung in Nordwest zu den angrenzenden Stadtteilen und Freizeiteinrichtungen (wie zum Beispiel zum Stadion an der Lohmühle). Dies fördert die Nutzung und den Zugang zur Natur und schafft für den Fuß- und Radverkehr eine sichere, angenehme Wegeverbindung abseits eines Straßenraums. Durch die Schaffung von Grünflächen und klimafreundlichen Anpassungen wie Entwässerungsmulden wird das Gebiet ökologisch aufgewertet. Dabei sollte eine Renaturierung und Entrohrung des historischen Struckbach verfolgt werden, der in diesem Bereich verrohrt und unterir-

disch als Flutgraben geführt wird und im weiteren Verlauf in die Trave mündet. Diese Maßnahmen helfen, das Mikroklima zu verbessern, CO₂ zu binden und städtische Wärmeinseln zu reduzieren. Der Fuß- und Radweg wird so gestaltet, dass er vielfältige Begegnungsräume bietet. Spielplätze, Sitzgelegenheiten und Freizeitanlagen schaffen Orte für soziale Interaktionen und Erholung. Historische Eisenbahnrelikte und andere historische Elemente des Struckbachtals werden bewahrt und in die Gestaltung des Weges integriert. Dies fördert das Bewusstsein für die Geschichte des Gebiets und bereichert das Erlebnis der Besucher:innen.

Bauliche Maßnahmen

Vorbereitung der Fläche, Geländemodellierung: Zunächst wird das Gelände vorbereitet und modelliert, um eine stabile Basis für die weiteren Maßnahmen zu schaffen. Dabei werden die natürlichen Gegebenheiten berücksichtigt und angepasst. Die Entrohrung und Freilegung des Struckbachs ist zu prüfen.

Herstellung einer Fuß- und ggf. Radwegeverbindung: Es wird ein durchgängiger und gut ausgebauter Fuß- und Radweg hergestellt, der das Struckbachtal durchquert und an bestehende Wege anschließt. Die Wege werden barrierefrei und sicher gestaltet.



Abb. 46: Maßnahme 7: Struckbachtal

Ggf. Ausbildung der Wegeverbindung als Viadukt: Wo erforderlich, kann die Wegeverbindung auch als Viadukt ausgeführt werden, um Höhenunterschiede zu überwinden und eine neigungsunabhängige Verbindung zu gewährleisten. Dies erhöht die Zugänglichkeit und den Komfort für die Nutzenden und erhöht den unversiegelten Fußabdruck. Gleichzeitig kann so durch die Gestaltung ein besonderes Raumerlebnis in den Baumwipfeln hergestellt werden.

Wiederherstellung historischer Eisenbahnrelikte: Falls vorhanden können in Teilbereichen auch historische Eisenbahnrelikte wie Schienen, Brücken oder Signalanlagen restauriert und wegebegleitend, ggf. als Skulpturen, integriert werden. Diese Elemente dienen als Erinnerungstücke und verleihen dem Weg einen einzigartigen historischen Charakter.

Klimagerechte Anpassung, Anlage von Entwässerungsmulden bzw. -leitungen: Um auf den Klimawandel zu reagieren, werden Entwässerungsmulden und -leitungen angelegt, die Regenwasser effektiv ableiten oder ggf. speichern. Diese Maßnahmen schützen die Umgebung vor Überschwemmungen und verbessern die Wasserversorgung des Landschaftsraums.

Bepflanzungen: Eine vielfältige Bepflanzung aus standortgerechten Bäumen, Sträuchern sowie ein- und mehrjährigen Stauden wird vorgenommen, um die Biodiversität zu fördern, Schatten zu spenden und die gesamte Qualität des Erscheinungsbilds des Weges zu erhöhen.

Instandsetzung des bestehenden öffentlichen Spielplatzes: Der bestehende Spielplatz Elisenstraße wird modernisiert, um den aktuellen Sicherheitsstandards zu entsprechen und attraktive Spielmöglichkeiten für Kinder zu bieten. Ein neuer zweiter Zugang über eine zusätzliche Wegeverbindung erhöht die Sicherheit und verbessert die Zugänglichkeit.

Anlage von Sitzmobiliar und sonstigen Ausstattungselementen: Sitzgelegenheiten und weitere Ausstattungselemente werden entlang des Weges platziert, um den Komfort und die Aufenthaltsqualität für die Besucher:innen zu erhöhen.

Die Revitalisierung des Fuß- und Radweges im Struckbachtal wird durch diese Maßnahmen zu einem integrativen und lebendigen Raum, der sowohl die Natur als auch die Geschichte des Gebiets hervorhebt. Die Kombination aus ökologischen Anpassungen, historischen Elementen und moderner Infrastruktur schafft einen einzigartigen Ort, der Erholung, Bildung und Begegnung fördert. Durch den Ausbau der Verbindungen und die Schaffung attraktiver Grünräume wird das Struckbachtal zu einem wertvollen Bestandteil des Stadtteils und fördert maßgeblich die Anbindung der Roddenkoppel an St. Lorenz Nord.

M8

Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen

Entwicklungsziele

Um die Anbindung der Roddenkoppel an die Innenstadt weiter zu verbessern ist neben der Ertüchtigung der Eutiner Brücke auch die Herstellung einer zweiten neuen Brückenanlage für den Rad- und Fußverkehr vorgesehen. Diese zweite Brückenanlage würde die Roddenkoppel an der Landungsstelle des ehemaligen Seegrenzschlachthofs treffen und dort auf den konzeptionell benannten Brückenplatz / Landekai übergehen. Da viele Parameter, z.B. die Schiffbarkeit des Stadtgrabens und damit verbunden die notwendige Brückenhöhe noch zu klären sind, ist die räumliche und kostenseitige Auswirkung nur grob einzuschätzen.

Ein Brückenschlag an dieser Stelle könnte evtl. einen wichtigen Beitrag für den Ausbau des Fernwärmenetzes leisten. Eine Querung des Wallhafens könnte dazu beitragen, ggf. Altstadtbereiche zu erschließen und eine hydraulische Stabilität des in Planung befindlichen Wärmenetzes zu gewährleisten.

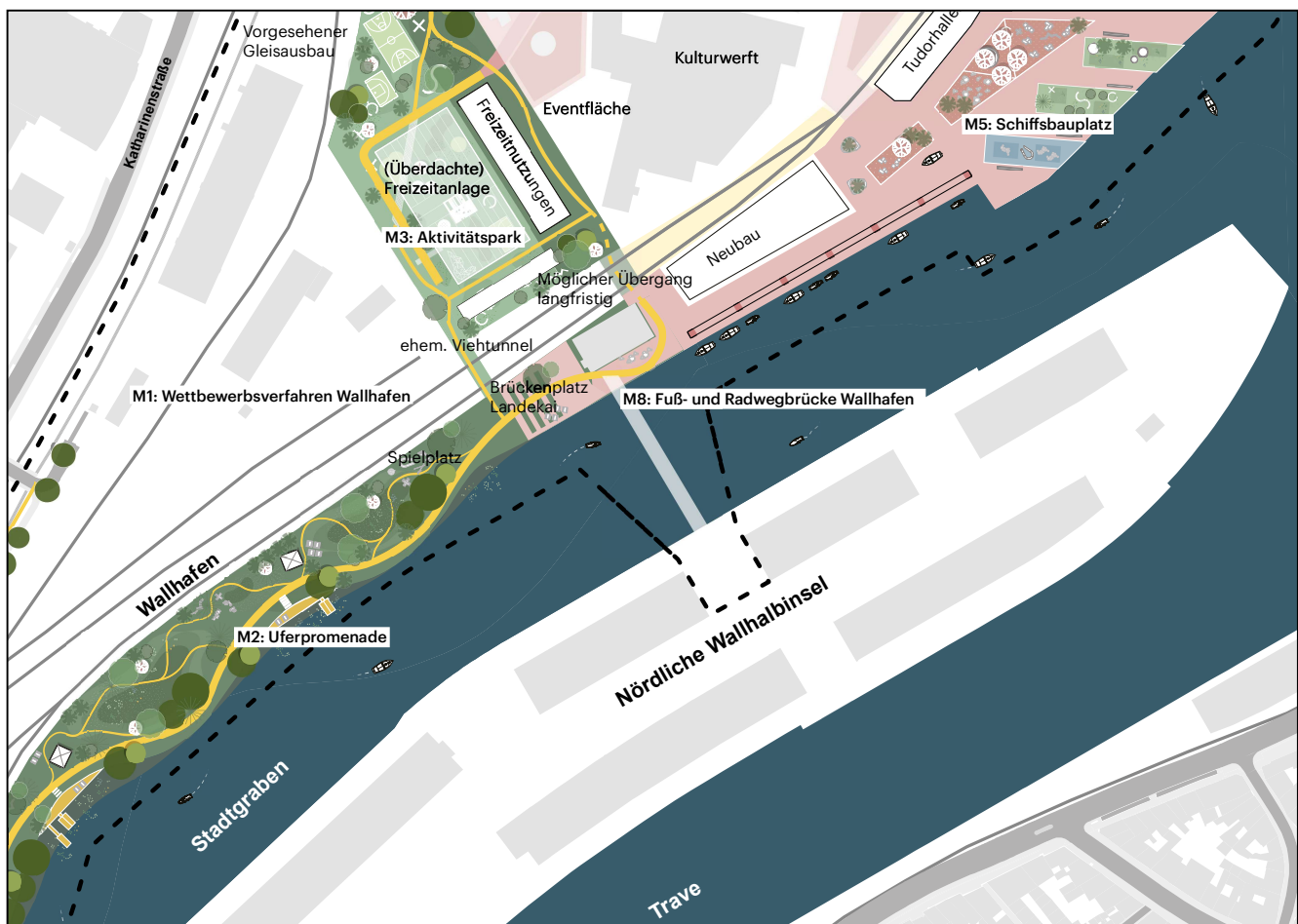


Abb. 47: Maßnahme 8: Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen

3.3 Maßnahmenkatalog

Mit dem IEK werden geeignete Maßnahmen definiert, mit denen eine Gebietsentwicklung angestoßen und die übergeordneten Entwicklungsziele der städtebaulichen Gesamtmaßnahme Nordwest erreicht werden sollen. Folglich gilt das IEK als städtebauliche Planung und ist als Arbeits- und Steuerungsinstrument zu begreifen (siehe A 5.6.1. StBauFR 2015 SH). Im Fokus stehen bei den Rahmenbedingungen der Gesamtmaßnahme Nordwest (Eigentumsverhältnisse, Entwicklungsperspektiven, Mitwirkungsbereitschaft von Eigentümer:innen) die Maßnahmen der Städtebauförderung, die von der Hansestadt Lübeck umzusetzen sind. Insgesamt werden nur solche Maßnahmen aufgenommen, die als geeignet und grundsätzlich realisierbar angesehen werden (siehe Kapitel 3).

Der nachfolgende Maßnahmenkatalog stellt diese Maßnahmen steckbriefartig dar und nimmt Bezug auf die Zielsetzungen, die Maßnahmeninhalte sowie die kommunalen Zuständigkeiten bei Planung, Bau und Trägerschaft und benennt Prioritäten der Umsetzung, zeitliche Perspektiven und Kostenansätze. Die Kostenansätze werden in Kapitel 4 vertiefend betrachtet.

Die Prioritäten der Einzelmaßnahmen leiten sich ab aus ihrer Bedeutung und Wirkung, die sie im Kontext der Gebietsentwicklung entfalten können. Die Einzelmaßnahmen Uferpromenade und Aktivitätspark sind beispielsweise von zentraler Bedeutung für die angestrebte Gebietsentwicklung und in der Realisierung mit hoher Priorität eingestuft: Diese Maßnahmen können die Erschließung und Vernetzung des Gebiets grundlegend verbessern und in ihrer Nutzung hinsichtlich Freizeit, Sport und Aufenthalt einen Mehrwert für die Stadtbevölkerung entfalten. Somit geben die Prioritäten auch einen gewissen (idealtypischen) zeitlichen Ablauf vor. Dennoch sind die Maßnahmen modular zu begreifen, d.h. es bestehen keine bedingten Abhängigkeiten untereinander. Die Maßnahmen sind grundsätzlich eigenständig / einzeln umsetzbar, falls sich z.B. zeigen sollte, dass andere Maßnahmen verzögert oder gar nicht realisiert werden können. Nicht zuletzt soll die Priorisierung eine gewisse Richtschnur in der Maßnahmenbearbeitung bieten, da die Realisierung aller Maßnahmen von der Mittelzuweisung für die Gesamtmaßnahme abhängen wird und zum jetzigen Zeitpunkt nicht belastbar prognostiziert werden kann, wie die Zuwendungen ausfallen.

Auch ist der Kontext anderer, übergeordneter Planungen und Bauvorhaben zu berücksichtigen: Die Planungen zum Gleisausbau und zum möglichen Bahnhofpunkt – oder der Ersatzneubau der Karlstraßenbrücke können aufgrund ihrer räumlichen Auswirkungen die zeitlichen Perspektiven der Einzelmaßnahmen beeinflussen.

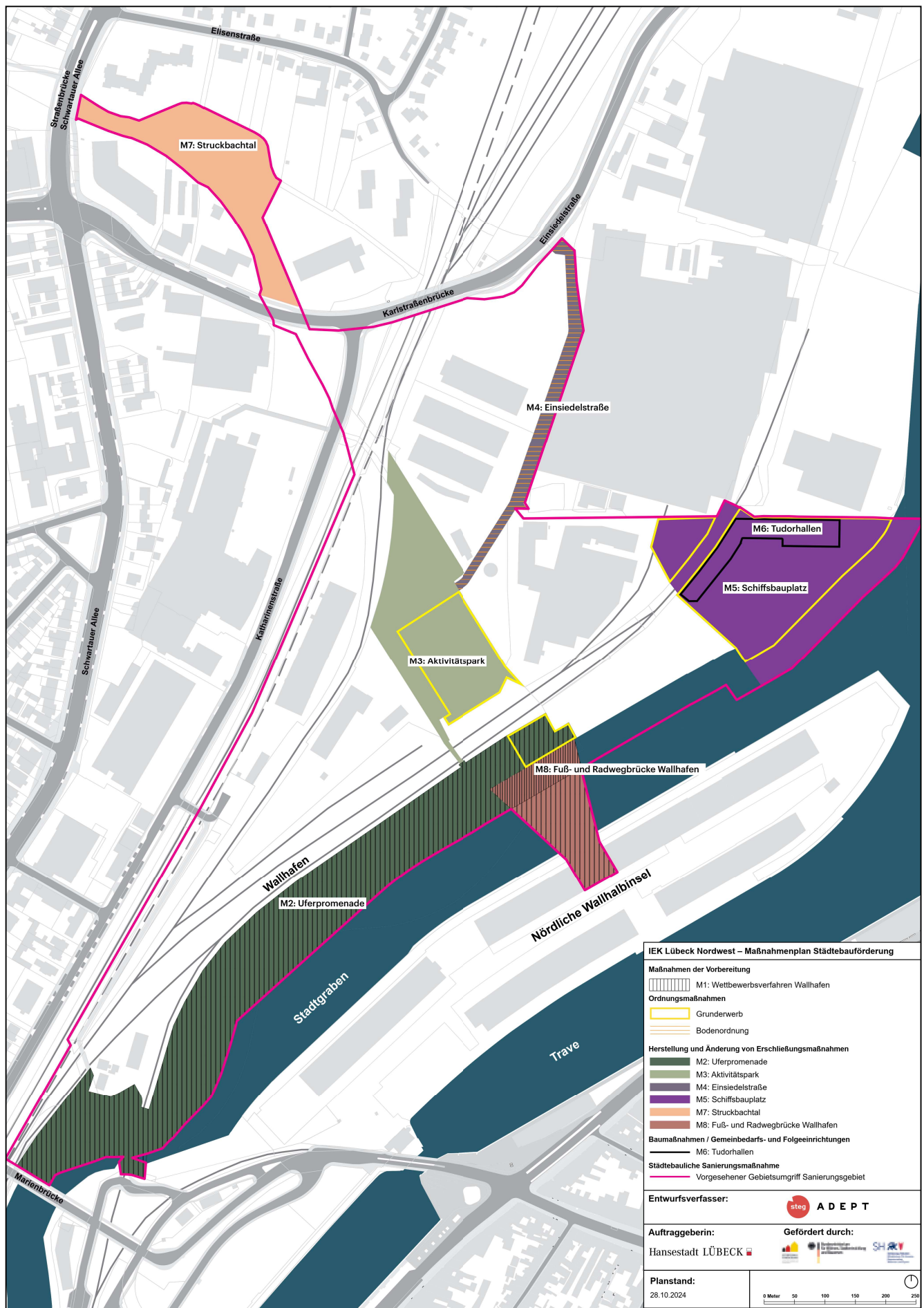


Abb. 48: Maßnahmenplan

Maßnahme 1 Wettbewerbsverfahren Wallhafen	
Sanierungsziele	Durchführung eines freiraumplanerischen Wettbewerbs als Bestandteil der städtebaulichen Planung gemäß § 140 Nr. 4 BauGB
Beschreibung	Wesentliches Ziel der Gebietsentwicklung ist es, neue Verbindungen zu schaffen, Grün- und Freiraum herzustellen und die Wasserkante zugänglich zu machen. Dafür bietet der Bereich des Wallhafens große Potenziale – vorgesehen sind hier die Herstellung einer Uferpromenade, die idealerweise von der Eutiner Brücke bis zum Schiffsbauplatz führt, und die Anbindung des Aktivitätsparks und der möglichen Fuß- und Radwegbrücke zur Nördlichen Wallhalbinsel (siehe folgende Maßnahmen) mitdenkt. Um die Ansprüche an einen qualitativ hochwertigen und multicodierbaren Freiraum zu erfüllen, der in diesem Fall mehrere Einzelflächen in unterschiedlichen Eigentumsverhältnissen umfasst, wird ein freiraumplanerischer Wettbewerb als übergeordnete Planung durchgeführt. Dieser soll voraussichtlich aus einem Realisierungsteil bestehen, der sich auf die Einzelmaßnahme „Uferpromenade“ bezieht, und in einem Ideenteil konzeptionelle Ansätze für einen Brückenschlag aufzeigt. Inhaltlich zeigt diese Maßnahme umfassende Berührungspunkte zur Hafennutzung, zum Denkmalschutz und zur Klimaanpassung auf, sodass eine entsprechende fachlich-inhaltliche Abstimmung erforderlich ist.
Ziele	- Erarbeitung von Entwurfsideen für die Entwicklung der Wasserkante zur Qualifizierung der Planung - Auswahl eines Wettbewerbssiegers, der die anschließende Realisierungsplanung ausführt
Priorität	I
Zeitraum	2026-2027
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Federführung	Planung und Durchführung der Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (UNV) Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle
Gebietsgröße	ca. 39.000 m ²
Kosten	300.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (gemäß B 1.1 StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	Der Bedarf an Grün- und Freiflächen wurde in der VU und anderen Planungsverfahren ermittelt. Die konzeptionelle Idee einer „neuen Uferkante“ entstand im Zukunftsforum unter Mitwirkung von Bürger:innen und externen Fachleuten. Auf diese Vorplanung soll der Wettbewerb aufbauen und qualifizierte Planungsideen für die Umsetzung der Uferpromenade ermitteln. Das Wettbewerbsergebnis soll die Grundlage für die Entwurfs- und Ausführungsplanung der Einzelmaßnahme Uferpromenade bilden – und die Entwicklung der weiteren Teilflächen steuern. Aufgrund der vorhandenen Unterführung unter die Bahngleise ist bereits ein Mindestmaß an Anbindung der Uferpromenade zur Roddenkoppel gegeben. Ziel der Maßnahme sollte sein, darüber hinaus weitere ausgebaute Verbindungsmöglichkeiten zu schaffen.

Maßnahme 2 Uferpromenade	
Sanierungsziele	• Verbindungen ausbauen • Grünraum multifunktional herstellen • Flächenentsiegelung als Maßnahme zur Anpassung an den Klimawandel • Wasserkante zugänglich und nutzbar machen • Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen
Beschreibung	Die Umnutzung des Hafengebiets am Wallhafen bietet ein große Entwicklungspotenzial und soll als öffentliche Promenade die Erschließung des Gebiets grundlegend verbessern. Der mögliche Bereich für eine Umgestaltung im Rahmen der Städtebauförderung erstreckt sich dabei entlang des Stadtgrabens / Wallhafens ab Höhe Marienbrücke bis hin zum historischen Landekai des ehemaligen Seegrenzschlachthofs. Die Einbeziehung der Eutiner Brücke in die Maßnahme ist zu prüfen. Diese Maßnahme bietet die Möglichkeit, aus einer versiegelten Hafenkante eine ökologisch nachhaltige, grüne Uferpromenade zu entwickeln. Die Einzelmaßnahme zielt darauf ab, die Freiflächenqualität und das Mikroklima in Nordwest zu verbessern und die Uferbereiche und Wasserflächen zugänglich und erlebbar zu machen. Die Entwicklungsziele umfassen den Ausbau von Verbindungen, die Schaffung von Grünräumen, die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Wasserkante sowie die Schaffung von Räumen für Begegnung und öffentliches Leben. Die Belange von Hafen und Hafenbahn (Nutzung Wallhafen, Kaianlagen, Gleisharfe), Klimaanpassung und Denkmalschutz sind bei der Maßnahmenplanung zu berücksichtigen. Im Rahmen der Maßnahme ist die Zielsetzung zu verfolgen, die Promenade über die Flächen eines Dritten in nordöstlicher Richtung fortzuführen. Hierzu sind Abstimmungen und rechtliche Sicherungen erforderlich, um einen baulichen Anschluss herstellen zu können. Das freiraumplanerische Wettbewerbsverfahren bildet hierzu die Grundlage (siehe Maßnahme 1).
Ziele	• Wegeverbindungen und Aufenthaltsräume am Wasser schaffen • Aktivitäten im Freien fördern • Uferkante erlebbar machen
Priorität	I
Zeitraum	2028-2036
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr
Federführung	Planung und Durchführung der Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (UNV) Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle
Gebietsgröße	ca. 34.000 m ²
Kosten	18.300.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	Aktuell findet am Roddenkoppelkai ein Holzumschlag statt, der gem. HEP bis 2030 aus der Nutzung fällt. Für eine bauliche Umnutzung des Areals ist eine Abstimmung erforderlich, um Zuständigkeiten und Perspektiven dieser aktuellen Hafenanlage zu klären. Ein Grunderwerb des räumlich unmittelbar anschließenden Grundstücks durch die Hansestadt Lübeck ist zu verfolgen, um eine durchgehend öffentlich nutzbare Uferpromenade herzustellen.

Maßnahme 3 Aktivitätspark	
Sanierungsziele	• Mangel an Flächen für Freiraum und Sport beheben • Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen • Historische Werte erhalten und in Nutzung bringen • Verbindungen ausbauen • Grünraum multifunktional herstellen • Flächenentsiegelung als Maßnahme zur Anpassung an den Klimawandel
Beschreibung	Der Aktivitätspark bietet vielfältige Möglichkeiten zur freiraumplanerischen Entwicklung und Revitalisierung der Roddenkoppel. Die Maßnahme zielt darauf ab, das Gebiet durch die Ansiedlung neuer Nutzungen und den Ausbau von Verbindungen, Entsiegelung und der Schaffung von Grünräumen sowie den Erhalt und die Nutzung historischer Werte zu einem lebendigen Stadtraum zu transformieren. Im Mittelpunkt steht dabei die Bereitstellung von Räumen für (Freizeit-)Sport und Bewegung, Begegnungen und öffentliches Leben: Gemäß der kommunalen Sportentwicklungsplanung sollen kleinteilige Sportflächen/-angebote realisiert werden, die grundsätzlich allen Bevölkerungsgruppen offenstehen, spontan genutzt und neben sportlichen Aktivitäten auch als Treffpunkte und Kommunikationsorte dienen sollen. Eine solche innovative und niedrigschwellige Ausrichtung kann auf benachbarte Stadtgebiete ausstrahlen und die Versorgung mit Sportangeboten verbessern. Potenziale für eine solche Umnutzung bieten insbesondere brachliegende Flächen in dem zentralen Teilbereich der Roddenkoppel. Die vorhandene Brachfläche, die seit dem Brand des Quarantänestalls besteht und von zwei Seiten baulich durch weitere ehemalige Stallungen eingefasst wird, könnte in geeigneter Weise baulich gefasst werden und durch (Teil-)Überdachungen o.ä. wetterunabhängige Sport- und Freizeitangebote im Sinne einer Freilufthalle bzw. „Halle für Alle“ schaffen. Zugleich könnte eine solche Rekonstruktion denkmalgerecht die Kubatur der ehemaligen Quarantänehalle erlebbar machen. Die ehemaligen Stallungen könnten – mit entsprechender Umnutzung – Räume für ergänzende, kleinteilige Vereinsangebote, aufsuchende Jugendarbeit und weitere geeignete Nutzungen bieten. Hinsichtlich der Erschließung des Gebiets sollte der Aktivitätspark eine wichtige „Scharnierfunktion“ übernehmen und Möglichkeiten der Querung der Bahntrasse berücksichtigen, um diese wesentliche Barriere im Gebiet perspektivisch aufzulösen, wenn Maßnahmen zum Gleisausbau und zur Einrichtung eines Bahnhofepunkts umgesetzt werden.
Ziele	• Vielfältige Sport- und Freizeitangebote schaffen und den öffentlichen Raum beleben • Attraktive Wegeverbindung zwischen Einsiedelstraße und neuer Uferpromenade herstellen • Durch eine überdachte Halle ein ganzjähriges, witterungsunabhängiges Freizeitangebot für die Umgebung schaffen.
Priorität	I
Zeitraum	2028-2033
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Schule und Sport
Federführung	Planung und Durchführung Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (UNV) Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege Hansestadt Lübeck, Bereich Jugendarbeit Hansestadt Lübeck, Bereich Fachbereichsdienste, Kulturbüro Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Gebietsgröße	ca. 15.000 m ²
Kosten	9.400.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	Zur Umsetzung der Maßnahme ist ein Grunderwerb von einzelnen Flächen durch die Hansestadt Lübeck zu verfolgen. Das freiraumplanerische-inhaltliche Konzept ist über ein Wettbewerbsverfahren zu ermitteln, hierzu ist eine umfassende, interdisziplinäre Abstimmung mit den zuständigen Verwaltungsbereichen erforderlich.

Maßnahme 4 Einsiedelstraße	
Sanierungsziele	• Verbindungen ausbauen
Beschreibung	Die Umgestaltung der Einsiedelstraße soll die öffentliche Erschließung der Roddenkoppel für den motorisierten Individualverkehr und den Fuß- und Radverkehr gewährleisten. Hierzu ist eine entsprechende Ordnungsmaßnahme durchzuführen, da die Flächen aktuell als Privatstraße gewidmet sind bzw. sich in Teilbereichen im Besitz Dritter befinden.
Ziele	• Eine öffentliche Wegeverbindung schaffen • Eine sichere Fuß- und Radverkehrsverbindung schaffen
Priorität	I
Zeitraum	2028-2030
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr
Federführung	Planung und Durchführung Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle
Gebietsgröße	ca. 3.500 m ²
Kosten	1.400.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	Die Einsiedelstraße wird als private Erschließung von den Anrainern der Roddenkoppel genutzt. Eine öffentliche Anbindung soll die Erschließung der zukünftigen Entwicklung sicherstellen. Die Maßnahmenumsetzung ist zeitlich/baulich in Abhängigkeit zu dem Ersatzneubau der Karlstraßenbrücke zu betrachten.

Maßnahme 5 Schiffsbauplatz	
Sanierungsziele	• Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen • Freiraum herstellen • Wasserkante zugänglich und nutzbar machen • Historische Werte erhalten und einer Nutzung zuführen
Beschreibung	Die Revitalisierung des brachgefallenen Werftgeländes mit den sogenannten Tudorhallen bietet die einmalige Möglichkeit, an einem exponierten Standort in Lübeck historische Werte zu bewahren. Die Maßnahme zielt darauf ab, das Areal durch die Schaffung eines öffentlichen Platzes, die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Wasserkante und den Erhalt historischer Werte zu einem lebendigen Stadtraum zu transformieren. Durch eine denkmalgerechte Platzgestaltung wird das ehemalige Gewerbeareal erstmalig der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und verkörpert im besonderen Maße Lübecks Historie als Werftstandort. Es entstehen Promenaden, Sitzgelegenheiten und Freizeitbereiche, die den direkten Kontakt zum Wasser ermöglichen und Erholung bieten. Der neu gestaltete Schiffsbauplatz soll vielfältige Begegnungsräume bieten, darunter offene Flächen für Veranstaltungen, Sporteinrichtungen und ruhige Zonen für Erholung und Freizeitaktivitäten. Bei einer multifunktionalen Flächennutzung ist die Nutzung von Geothermie zu prüfen. Zudem sollte die Errichtung einer Flusswasserwärmepumpe in Betracht gezogen werden. Die Tudorhallen als bauliche Anlage werden einer separaten Fördermaßnahme (siehe Maßnahme 6) zugeordnet, um die derzeit noch offenen Entwicklungsperspektiven – des Gebäudes zu berücksichtigen.
Ziele	• Einen bedeutenden Ort der Lübecker Industriekultur bewahren und öffentlich machen • Aufenthaltsgelegenheiten schaffen • Elemente des Wassers und des Schiffsbaus räumlich erlebbar machen
Priorität	II
Zeitraum	2030-2035
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr
Federführung	Planung und Durchführung Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle
Gebietsgröße	ca. 22.000 m ²
Kosten	5.900.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	Der Schiffsbauplatz ist ein bedeutender Ort der Lübecker Industriekultur. Das Gelände ist derzeit nicht öffentlich zugänglich und – in Verbindung mit den baulich verfallenden Tudorhallen – optisch in einem schlechten Zustand. Im VU- und IEK-Prozess war keine Mitwirkungsbereitschaft des Eigentümers gegeben. Die Maßnahme wird aufgrund ihrer besonderen geschichtlich-städtebaulichen Relevanz im IEK abgebildet. Zur Umsetzung der Maßnahme ist ein Grunderwerb durch die Hansestadt Lübeck zu verfolgen. Das freiraumplanerische-inhaltliche Konzept ist über ein Wettbewerbsverfahren zu ermitteln, hierzu ist eine umfassende Abstimmung mit den zuständigen Verwaltungsbereichen erforderlich.

Maßnahme 6		Tudorhallen
Sanierungsziele	• Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen • Historische Werte erhalten und in Nutzung bringen	
Beschreibung	In Verbindung mit der Herstellung des Schiffsbauplatzes (Maßnahme 5) sollte die Revitalisierung der Tudorhallen verfolgt werden, weil diese denkmalgeschützten Werftanlagen historisch von herausragender Bedeutung sind und aktuell baulich verfallen. Grundsätzlich bieten die Hallen an diesem exponierten Standort Potenziale für unterschiedliche kulturelle und freizeitbezogene Nutzungen. Ein konkretes, tragfähiges Nutzungskonzept wäre in einem integrierten Prozess abzustimmen. Aufgrund des baulichen Zustands ist mit einer aufwändigen Sanierung oder einem Teilneubau zu rechnen. Ein anderer Entwicklungsansatz könnte sein, die Tudorhallen als „bauliche Kulisse“ – ohne Nutzung – für den Schiffsbauplatz wiederherzustellen. Die Nutzung von Geothermie ist zu prüfen. Zudem sollte die Errichtung einer Flusswasserwärmepumpe in Betracht gezogen werden.	
Ziele	• Ein bedeutendes Gebäude der Lübecker Industriekultur bewahren und nutzbar machen • Einen Raum für kulturelle, gastronomische und freizeitbezogene Nutzungen schaffen • Elemente des Schiffsbaus räumlich erlebbar machen	
Priorität	III	
Zeitraum	2030-2035	
Trägerschaft	offen	
Federführung	Planung und Durchführung Baumaßnahme: Sanierungsträger	
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege Hansestadt Lübeck, Fachbereich Kultur und Bildung Hansestadt Lübeck, Bereich Gebäudemanagement Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle	
Gebietsgröße	3.500 m ² (Grundfläche)	
Kosten	29.200.000,00 € brutto	
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.2.5 Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen StBauFR SH 2015 SH)	
Sachstand	Der bauliche Zustand der Tudorhallen ist augenscheinlich als äußerst schlecht zu bewerten – ein baulicher Verfall ist festzustellen. Im VU- und IEK-Prozess war keine Mitwirkungsbereitschaft des Eigentümers gegeben. Die Maßnahme wird aufgrund ihrer besonderen geschichtlich-städtebaulichen Relevanz im IEK abgebildet. Zur Umsetzung der Maßnahme ist ein Grunderwerb durch die Hansestadt Lübeck zu verfolgen. Ein mögliches Nutzungskonzept für eine Revitalisierung der Tudorhallen liegt derzeit nicht vor.	

Maßnahme 7		Struckbachtal
Sanierungsziele	• Verbindungen ausbauen • Grünraum herstellen • Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen • Historische Werte erhalten und in Nutzung bringen	
Beschreibung	Die Herstellung eines Fuß- und Radweges im Struckbachtal bietet eine Gelegenheit, die Verbindung zwischen St. Lorenz Nord und der Altstadt zu stärken. In der Machbarkeitsstudie für Radschnellwege wurde das Struckbachtal als Teilabschnitt des möglichen Streckenverlaufs abgebildet. Bei einer Umgestaltung des Struckbachtals sind sowohl ökologische als auch soziale Aspekte zu berücksichtigen. Auf sichere, angenehme Wegeverbindungen abseits des Straßenraums ist zu achten. Durch die Schaffung von Grünflächen und klimafreundlichen Anpassungen wie Entwässerungsmulden kann das Gebiet ökologisch aufgewertet werden. Grundlegende Zielsetzung ist die Renaturierung und Entrohrung des historischen Struckbach, der in diesem Bereich verrohrt und unterirdisch als Flutgraben geführt wird und im weiteren Verlauf in die Trave mündet. Diese Maßnahmen können helfen, das Mikroklima zu verbessern, CO² zu binden und städtische Wärmeinseln zu reduzieren. Der städtische Spielplatz Elisenstraße wird in die Maßnahme einbezogen und aufgewertet. Bei der Umgestaltung des Struckbachtals können ggf. historische Eisenbahnrelikte und andere historische Elemente des Struckbachtals in die Gestaltung integriert werden.	
Ziele	• Eine ökologisch sensitive Wegeverbindung schaffen • Eine angenehme Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr herstellen • Elemente der ehemaligen Bahngleise sichtbar werden lassen	
Priorität	III	
Zeitraum	2032-2035	
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr	
Federführung	Planung und Durchführung Baumaßnahme: Sanierungsträger	
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (UNV) Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle	
Gebietsgröße	ca. 10.000 m ²	
Kosten	3.900.000,00 € brutto	
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen StBauFR SH 2015 SH)	
Sachstand	Das Struckbachtal bietet sich für eine Wegeverbindung durchs Grüne an. Ein Projektantrag für ein Bundesprogramm zur Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel, der 2021 gestellt wurde, war nicht erfolgreich. Dieser kann aber als Grundlage für die weitere Konzeption und Ausgestaltung herangezogen werden. Die Maßnahmenumsetzung ist zeitlich/baulich in Abhängigkeit zu dem Ersatzneubau der Karlstraßenbrücke zu betrachten.	

Maßnahme 8 Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen	
Sanierungsziele	• Verbindungen ausbauen
Beschreibung	Um die Anbindung der Roddenkoppel an die Innenstadt weiter zu verbessern, ist neben der Ertüchtigung der Eutiner Brücke auch die Herstellung einer zweiten neuen Brückenanlage für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen. Diese zweite Brückenanlage würde die Roddenkoppel an der Landungsstelle des ehemaligen Seegrenschlachthofs treffen und dort auf den konzeptionell benannten Brückenplatz/Landekai treffen. Da viele Parameter, z.B. die Schiffbarkeit des Stadtgrabens und damit verbunden die notwendige Brückenhöhe, noch zu klären sind, ist die räumliche, zeitliche und kostenseitige Auswirkung nur grob einzuschätzen. Ein Brückenschlag an dieser Stelle könnte evtl. einen wichtigen Beitrag für den Ausbau des Fernwärmenetzes leisten. Eine Querung des Wallhafens könnte dazu beitragen, ggf. Altstadtbereiche zu erschließen und eine hydraulische Stabilität des in Planung befindlichen Wärmenetzes zu gewährleisten.
Ziele	• Eine öffentliche Wegeverbindung schaffen • Eine sichere Fuß- und Radverkehrsverbindung schaffen
Priorität	III
Zeitraum	2035-2038
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr
Federführung	Planung und Durchführung Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle
Gebietsgröße	ca. 6.500 m ² (Suchraum)
Kosten	12.500.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	Eine Brückenverbindung wurde im B-Plan-Verfahren Nr. 01-77-00 „Nördliche Wallhalbinsel“ thematisiert. Für die Herstellung einer möglichen Brückenanlage über den Stadtgraben wurden auf der Wallhalbinsel Flurstücke für die Anbindung in der Bauleitplanung reserviert. Eine Aktion des ArchitekturForumLübeck e.V. hat 2019 durch eine temporäre Brückenanlage die Potenziale einer solchen Verbindung verdeutlicht.



Abb. 49: Blick auf den Hafenbereich im Untersuchungsgebiet

4 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Für eine erfolgreiche Umsetzung des IEK sollen Städtebauförderungsmittel eingeworben werden, um die Finanzierung der öffentlichen Maßnahmen sicherzustellen. Hierfür wird im Folgenden eine Kostenübersicht aufgezeigt, die die erwarteten Ausgaben und Einnahmen gegenüberstellt. Die planerische Basis wird durch das IEK (vgl. Kapitel 3) dargestellt.

4.1 Annahmen und Vorgehensweise

Zum Zeitpunkt der VU wurden die in der Kostenübersicht aufgestellten Positionen auf Grundlage von pauschalen Ansätzen und geschätzten Massen überschlägig kalkuliert. Die Kosten wurden dabei auf Basis von Erfahrungswerten aus der Vergangenheit (Kostensammlung, Baukostenindizes usw.) ermittelt. Die Kostenschätzungen entsprechen dem übergeordneten, bestehenden Konkretisierungsgrad des IEK.

In der Kostenübersicht werden ausschließlich die Investitionskosten dargestellt, die bei der Realisierung der vorgesehenen Maßnahmen auf Seiten der öffentlichen Hand anfallen. Dies umfasst Investitionen in Grün- und Freizeitanlagen, soziale und technische Infrastruktur (Sportanlagen, Verkehrsanlagen) und einzelne hochbauliche Anlagen. Nicht enthalten sind Entwicklungs- und Hochbaukosten für solche Maßnahmen, deren Umsetzung durch Dritte zu tragen sein wird. Aufgrund der Planungstiefe des IEK kann bei der Begriffsdefinition der Kostenübersicht nicht auf die Definitionen der DIN 276 oder anderer Normen zurückgegriffen werden, da dies einen weitreichenden Konkretisierungsgrad erfordern würde. Nicht erfasst werden die Kosten des laufenden Betriebs und der ständigen Unterhaltung der neu geschaffenen Infrastruktureinrichtungen oder Gebäude.

In diesem Bericht werden nur die Kosten dargestellt, die durch die Umsetzung des IEK für die Hansestadt Lübeck entstehen würden (Verursacherprinzip). Kosten für Maßnahmen, die vor der Voruntersuchung bereits beschlossen wurden (z.B. für den Ausbau / die Sanierung von Verkehrsanlagen), die durch andere Planungen in das Gebiet hineinragen (z.B. Ausbau des Radschnellwegs) oder nicht im Gebiet

liegen und deren Ursache demnach nicht in der Umsetzung des IEK liegt, werden ausgeschlossen, auch wenn räumliche oder zeitliche Zusammenhänge vermutet werden könnten.

Die Kosten werden statisch, bezogen auf einen Stichtag, dargestellt. Die Kosten für die Umsetzung sind jedoch dynamisch – im weiteren Verlauf der Entwicklung wird die Kostenaufstellung daher Veränderungen unterliegen, die z.B. ausgelöst werden können, wenn:

- sich einzelne Maßnahmen inhaltlich / planerisch verändern,
- sich der geschätzte Realisierungszeitpunkt verzögert und dadurch Inflation und Baupreissteigerungen anders betrachtet werden müssen,
- sich bereits geplante Maßnahmen als nicht realisierbar erweisen,
- neue rechtliche oder planerische Entwicklungen Umlanungen erfordern
- u.v.m.

Dies bedeutet, dass die Kostenaufstellung im weiteren Verlauf immer wieder den aktuellen Planungen und Gegebenheiten angepasst und die vorliegenden Zahlen weiterentwickelt werden müssen. Die Schätzung der statischen Kosten erfolgte im Juni 2024 auf Basis von Erfahrungswerten zum Stand 2023. Alle Maßnahmen werden in Bezug auf dieses Jahr (2023) geschätzt (= Basiskosten, vgl. Kapitel 4.2).

Es werden keine Finanzierungskosten (Zinsen, Bearbeitungsgebühren für Darlehen etc.) angesetzt. Die Basiskosten werden brutto aufgeführt.

4.2 Kostenaufstellung

Die mit den Verwaltungsstellen abgestimmten Basiskosten stellen die Summe verschiedener Einzelkostenpositionen dar, die notwendig sind, um ein bestimmtes Werk zu erstellen (z.B. Herstellung eines m² Fahrbahn oder einer Leuchte). Dieser Wert wird auf die Anzahl (z.B. m²-Gesamtzahl für Fahrbahnen, Anzahl Leuchten insgesamt) oder die aus dem IEK überschlägig gemessenen Flächen bezogen, so dass die für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen entstehenden Kosten abgebildet werden können. Es handelt sich dabei um eine erste überschlägige und grobe Ermittlung von möglichen Kosten mit dem Stand Juni 2024. Die Basiskosten stellen die Grundlage für die Kostenübersicht dar, die nach bestimmten Kostenarten gegliedert ist.

Basiskosten

Die Basiskosten werden entsprechend der Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein aufgliedert:

- 1. Maßnahmen der Vorbereitung:** Dies umfasst die Kosten für die Durchführung der VU und Aufstellung des IEK, für (übergeordnete) städtebauliche Planungen wie z.B. Wettbewerbe und Bauleitplanverfahren sowie für sonstige Voruntersuchungen und Gutachten.
- 2. Maßnahmen der Durchführung:** Dies umfasst Ordnungsmaßnahmen, wie Kosten für Bodenordnung und Grunderwerb, ggf. das Umsetzen von Betrieben, die Freilegung von Grundstücken (Beseitigung baulicher Anlagen, Entsorgung belasteter Böden, Beseitigung sonstiger Anlagen), die Gebäuderestwertentschädigung bei der Beseitigung baulicher Anlagen sowie die Herstellung und/oder Änderung von Erschließungsanlagen (Straßen, Geh- und Radwege, Modernisierung von Kaianlagen, Herstellung von Grün- und Freizeitanlagen).
- 3. Baumaßnahmen:** Dies umfasst die Modernisierung bestehender baulicher Anlagen, die Herstellung von hochbaulichen und weiteren baulichen Maßnahmen.

Preissteigerungen

Die ermittelten Basiskosten werden aufgrund der schrittweisen Umsetzung der Maßnahmen erst in den folgenden Jahren anfallen, weshalb davon auszugehen ist, dass sich die tatsächlichen Werte aufgrund der allgemeinen Preissteigerung, aufgrund der Steigerung von Baukosten sowie der Kostensteigerung für bestimmte Roh- und Hilfsstoffe erhöhen werden. Daher werden auf die Basiskosten Preissteigerungen aufgeschlagen. Um die Höhe zu ermitteln, werden folgende Tatsachen herangezogen und Annahmen getroffen:

- Das Inflationsziel der Europäischen Zentralbank (EZB) sieht einen Wert in Höhe von 2 % jährlich vor. Der Preissteigerungsindex der letzten Jahre (ab 2022) betrug

im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr aufgrund der allgemeinen politischen Entwicklungen eher 5 bis 10 %, hat sich jedoch in 2024 wieder reduziert. Vor dem Hintergrund der aktuellen Geldpolitik der EZB ist davon auszugehen, dass der Inflationswert weiterhin der Zielmarke von 2 % folgen soll und dass sich die Preissteigerung in den kommenden Jahren diesem Wert von oben annähert.

- Die Preissteigerungen im Baugewerbe schwankten. Sie lagen vor einigen Jahren bei rund 3 bis 7 % jährlich (je nach Bausektor) und somit höher als die Inflation. Durch die hohe Inflation sind in den vergangenen zwei Jahren die Zinssätze stark gestiegen, was die Baukosten erhöhte und somit die Bautätigkeiten erheblich reduzierte. Es ist davon auszugehen, dass die Bautätigkeit mit sinkender Inflation wieder zunimmt und die Preissteigerungen auf einem ähnlichen Niveau wie vor der Krise liegen werden.
- Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen wird für die Preissteigerungen, die sich aus der Inflation und der Entwicklung der Baukosten ergeben, ein unterer Wert von 3 % und ein oberer Wert von 7 % angenommen. Diese beiden Werte definieren den Korridor, in dem die Kosten voraussichtlich liegen werden. Daher wird für die Kalkulation der Baukosten eine gemittelte Preissteigerung von 5% jährlich angenommen.

Die Werte aus der nachstehenden Tabelle sind entsprechend dieser Preissteigerungen hochgerechnet, je nachdem, für welches Jahr die Baumaßnahmen zu erwarten sind.

4.3 Kostenfinanzierung: Ausgaben und Einnahmen

In einer Kosten- und Finanzierungsübersicht hat die Gemeinde die Kosten einer Gesamtmaßnahme aufzuzeigen, die ihr voraussichtlich entstehen, und ihre Vorstellungen über die Kostendeckung darzulegen. Die unter den o.g. Rahmenbedingungen ermittelten Kosten ergeben die folgende Kosten- und Finanzierungsübersicht für die im Maßnahmenkatalog

dargestellten Einzelmaßnahmen der Städtebauförderung. Diese Einzelmaßnahmen werden in der Kosten- und Finanzierungsübersicht keinen konkreten Fördertatbeständen der geltenden Städtebauförderungsrichtlinien zugeordnet, sind aber in sich so definiert und räumlich abgegrenzt, dass sie allesamt grundsätzlich förderfähig sind.

Ausgaben

Maßnahmen der Vorbereitung	
Vorbereitende Untersuchungen und Erstellung IEK	300.000,00 €
Wettbewerbsverfahren Wallhafen	300.000,00 €
Städtebauliche Planung / Bauleitplanung	600.000,00 €
Summe brutto in €	1.200.000,00 €

Maßnahmen der Durchführung	
Ordnungsmaßnahmen	
Erwerb von Grundstücken	2.600.000,00 €
Sonstige Maßnahmen der Bodenordnung	100.000,00 €
Uferpromenade	18.300.000,00 €
Aktivitätspark	9.400.000,00 €
Einsiedelstraße	1.400.000,00 €
Schiffsbauplatz	5.900.000,00 €
Struckbachtal	3.900.000,00 €
Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen	12.500.000,00 €
Baumaßnahmen	
Tudorhallen	29.200.000,00 €
Summe brutto in €	83.300.000,00 €

Maßnahmen der Abwicklung	
Sanierungs- und Entwicklungsträger	3.000.000,00 €
Öffentlichkeitsarbeit	80.000,00 €
Sonstige Maßnahmen der Abwicklung	20.000,00 €
Summe brutto in €	3.100.000,00 €

Summe gesamt brutto in €	87.600.000,00 €
---------------------------------	------------------------

Einnahmen

Einnahmearten	
Erhaltene Zuwendungen (Bundes- und Landesmittel)	450.000,00 €
Von der Gemeinde bereitgestellte Eigenmittel	50.000,00 €
Ausgleichsbeträge (geschätzt)	500.000,00 €
Ergänzende Förderprogramme (geschätzt)	2.400.000,00 €
Eigenanteile, die von der Gemeinde zur Finanzierung nicht zuwendungsfähiger Ausgaben zu erbringen sind (geschätzt)	1.500.000,00 €
Eigenanteile, die von der Gemeinde aufgrund des begrenzten Fördermitteleinsatzes zu erbringen sind (geschätzt)	21.200.000,00 €
Summe brutto in €	26.100.000,00 €

Zusammenfassung Ausgaben und Einnahmen / Finanzierungsbedarf

Gesamtkosten brutto in €	87.600.000,00 €
Gesamteinnahmen brutto in €	26.100.000,00 €
vsl. Finanzierungsbedarf, der aus Mitteln der Städtebauförderung getragen werden soll (Differenz zwischen Ausgaben und Einnahmen) brutto in €	61.500.000,00 €

Für die Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme ist die Hansestadt Lübeck auf Mittel aus der Städtebauförderung angewiesen, da die Hansestadt Lübeck die Kosten einer solchen städtebaulichen Sanierungsmaßnahme nicht aus eigenen Mitteln finanzieren kann. Daher steht die Umsetzung der Maßnahmen aus dem IEK unter dem Vorbehalt der Unterstützung durch Städtebauförderungsmittel.

Die Gesamtkosten für die Einzelmaßnahmen der Gesamtmaßnahme Nordwest liegen bei prognostizierten rund 87,6 Mio. € brutto. Diesen stehen geschätzte Einnahmen von rund 26,1 Mio. € brutto gegenüber – von denen die Hansestadt Lübeck aufgrund förderrechtlicher Regelungen als zusätzliche Eigenanteile bereits etwa 87%, also 22.750.000 € tragen müsste. Diese zusätzlichen kommunalen Eigenanteile sind einerseits bei sogenannten Maßnahmen der Abwicklung (d.h. bei der Beauftragung eines Sanierungs- und Entwicklungsträgers) zu leisten, da die Förderfähigkeit solcher Ausgaben nur zu 50% besteht. Andererseits sind die Förderquoten für besondere baulich-investive Fördertatbestände begrenzt.

Der offene Finanzierungsbedarf beträgt somit 61,5 Mio. € brutto. Es ist nicht zu erwarten, dass ein Finanzierungsbedarf in dieser Höhe über Mittel der Städtebauförderung getragen werden kann. De facto gibt es keinen kommunalen Anspruch auf Städtebauförderungsmittel. Die finanzielle Ausstattung der Städtebauförderungsprogramme ist abhängig von Bundes- und Landeshaushalten, zudem erfolgt die Verteilung von Zuwendungen nach bedarfsorientierten Einzelfallentscheidungen durch den Fördermittelgeber.

Die Städtebauförderung wird gemeinsam i.d.R. zu je einem Drittel von Bund, Land und Kommune getragen. In einer theoretischen Annahme bezogen auf den o.g. offenen Finanzierungsbedarf würde die reguläre Anteilsfinanzierung

33%, also 20.500.000 € betragen. Da eine solche 100%ige Finanzierung über unguemittel jedoch nicht zu erwarten ist, kann dieser Wert nur als rechnerische Mindestgröße angesehen werden.

Somit liegt der Eigenanteil der Hansestadt Lübeck bei insgesamt mindestens 42.750.000 €, dürfte aber nach Schätzungen unter Einbezug der aktuellen Situation der Städtebauförderung in Schleswig-Holstein mit ca. 65.000.000 € anzusetzen sein. Wenn die Hansestadt Lübeck eine weiterführende Programmumsetzung anstrebt, ist eine haushalterische Ordnung von kommunalen Mittel in dieser Höhe herzustellen.

Der Fördermittelgeber sieht für 2026 die Einführung neuer Städtebauförderungsrichtlinien für Schleswig-Holstein vor. Die Förderfähigkeiten und/oder -quoten von Einzelmaßnahmen können sich in den neuen Richtlinien verändern.

5 Verfahrensrechtliche Abwägung

Das Besondere Städtebaurecht bietet Kommunen verschiedene Verfahren an, um städtebauliche Missstände zu beheben und Entwicklungs- und Sanierungsziele im Rahmen einer zeitlich und räumlich begrenzten und klar definierten

Maßnahme umzusetzen. Voraussetzung für die Anwendung dieser Instrumente ist die Erfüllung der Ausgangsvoraussetzungen gemäß § 136 BauGB, die im folgenden Abschnitt überprüft werden.

5.1 Einheitliche Vorbereitung, Durchführung und qualifiziertes öffentliches Interesse

Gemäß § 136 (1) BauGB können für folgende Sanierungsmaßnahmen die Instrumente des Sanierungsrechts angewandt werden:

- Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen in Stadt und Land, deren einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegen.
- Es muss sich somit um eine Sanierungsmaßnahme handeln, die einheitlich vorbereitet und zügig durchgeführt wird (Gesamtmaßnahme) und deren Umsetzung im öffentlichen Interesse liegt.

Prüfung des Belangs „Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen in Stadt und Land“

Städtebau ist die vorausschauende Ordnung insbesondere des baulichen Geschehens in Stadt und Land, einschließlich der dazugehörigen Bodennutzungen nicht baulicher Art für Freizeit und Erholung. (vgl. hierzu: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Handwörterbuch der Raumordnung 2005, Seite 1054 ff.). Im IEK (vgl. Kapitel 3) werden entsprechende städtebauliche Maßnahmen aufgezeigt, die neben baulichen Anlagen auch nichtbauliche Anlagen für Freizeit und Erholung aufzeigen, so dass mit der Umsetzung des IEKs städtebauliche Maßnahmen im Sinne des BauGB angestrebt werden.

Sanierungsmaßnahmen setzen voraus, dass städtebauliche Missstände bestehen, was mit Kapitel 2.15 aufgezeigt wurde, und, dass die städtebaulichen Maßnahmen zur Behebung der Missstände beitragen, was mit Kapitel 3.3 aufgezeigt wurde (vgl. Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger § 136 Rn. 33).

Mit der Vorgabe „in Stadt und Land“ wird dargestellt, dass die Maßnahme nicht auf besondere Bereiche einer Kommune beschränkt ist, sondern generell in allen Bereichen einer Kommune angewandt werden kann.

Dieser Belang ist somit erfüllt.

Prüfung des Belangs „Einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung“

Für die Anwendung des Sanierungsrechts ist eine einheitliche Vorbereitung und zügige Umsetzung erforderlich. Die einheitliche Vorbereitung der Sanierungsmaßnahme umfasst eine integrierte Betrachtung aller Interessen und fachlichen Belange, die in einem Entwicklungskonzept aufgezeigt werden. Diese einheitliche Vorbereitung wurde mit der Durchführung der VU und der in diesem Prozess durchgeführten integrierten Betrachtung und Abwägung aller Belange sichergestellt. Mit dem IEK wurden einheitliche Sanierungsziele definiert, die verortet wurden und für deren Umsetzung Maßnahmen definiert sind. Die Ergebnisse dieses Prozesses werden mit diesem Untersuchungsbericht integriert dokumentiert.

Für eine zügige Umsetzung der Sanierungsmaßnahme soll diese gemäß § 142 (3) BauGB innerhalb einer Frist von 15 Jahren umgesetzt werden. Die Umsetzung des IEK kann entsprechend der Kapitel 3.3 und 6 im Rahmen dieser Frist realisiert werden. Zur Umsetzbarkeit der Sanierungsmaßnahme innerhalb des Zeitraums wird das vorgeschlagene Sanierungsgebiet deutlich kleiner gefasst als das Untersuchungsgebiet der VU, weil so die Abhängigkeiten zu weiteren, derzeit noch offenen Planungsmaßnahmen (z.B. FFBQ) reduziert werden können. Außerdem werden im Maßnahmenkatalog nur mögliche Fördermaßnahmen der Städtebauförderung definiert, die als geeignet und grundsätzlich umsetzbar angesehen werden.

Dieser Belang ist erfüllt, wenn ausreichend Städtebaufördermittel zur Verfügung stehen.

Prüfung des Belangs „Besonderes öffentliches Interesse“

Um die Anwendung von Instrumenten des Besonderen Städtebaurechts begründen zu können, bedarf es eines Nachweises für ein qualifiziertes öffentliches Interesse. Ein reines öffentliches Interesse oder das Vorliegen von städtebaulichen Missständen sind nicht ausreichend. Ein qualifiziertes öffentliches Interesse kann dann nachgewiesen werden, wenn abzusehen ist, dass die Behebung der vorgefundenen städtebaulichen Missstände im öffentlichen Interesse stehen, allerdings nicht alleinig mit den Möglichkeiten des Allgemeinen Städtebaurechts angegangen werden können.

Die Bandbreite der städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet und die Notwendigkeit der Behebung wurden in Kapitel 2.15 beschrieben. Eine Neustrukturierung und Aufwertung von Nordwest dient dem Gemeinwohl, da sich die bestehenden städtebaulichen Missstände negativ auswirken. Eine Neustrukturierung und Weiterentwicklung dieser zentralen Flächen bieten zudem das Potenzial, die öffentliche Erreichbar- und Erlebbarkeit der heute kaum zugänglichen

Wasserlagen gegenüber der Altstadt (Stadtgraben und Trave) zu ermöglichen und zu verbessern. Hierdurch kann für den gesamten Stadtraum westlich der Altstadt eine bessere Anbindung an die Wasserlagen sichergestellt werden. Darüber hinaus kann die innere Erschließung der Flächen erhöht und es können private bauliche Aktivitäten angeregt werden.

Aufgrund der spezifischen Eigentümersituation (ein Großteil der entwicklungsrelevanten Flächen befinden sich in Privatbesitz) und dem Bedarf nach Investitionen in öffentliche Infrastrukturen (siehe Kapitel 2) muss die Kommune zur Umsetzung Rechtsinstrumente anwenden, mit denen sie eine einheitliche Gesamtentwicklung in Nordwest gewährleisten kann. Zur Umsetzung dieser erforderlichen öffentlichen Investitionen bedarf es der ergänzenden Anwendung des Besonderen Städtebaurechts, wodurch sich ein qualifiziertes öffentliches Interesse für die Gebietsentwicklung begründen lässt.

5.2 Behebung städtebaulicher Missstände

Das Vorliegen städtebaulicher Missstände gemäß § 136 (2) und (3) BauGB wurde in Kapitel 2.15 nachgewiesen.

5.3 Wahl der Verfahrensart

Das Untersuchungsgebiet wurde 2019 in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ aufgenommen, weshalb entsprechende Passagen des Baugesetzbuches in Verbindung mit der Städtebauförderungsrichtlinie des Landes Schleswig-Holstein von 2015 bei der Auswahl der passenden Gebietskulisse, der Wahl des Verfahrens und der Gebietsabgrenzung zu beachten sind.

Gemäß der Richtlinie können obengenannte Städtebauförderungsgebiete von der Gemeinde u.a. als Stadtumbaugebiet gemäß § 171 b BauGB oder als Sanierungsgebiet durch Satzung nach § 142 BauGB festgestellt werden. Die städtebauliche Gesamtmaßnahme kann auch aus mehreren Stadtumbaugebieten und/oder Sanierungsgebieten bestehen.

Beim Stadtumbaugebiet liegt der Fokus auf der Anpassung von städtebaulichen Strukturen in Gebieten, die durch einen hohen Funktionsverlust gekennzeichnet sind. Mittels eines IEK werden zentrale Entwicklungsziele definiert, die durch den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln in die Realisie-

rung gebracht werden können. Mittels eines Städtebaulichen Sanierungsgebiets können städtebauliche Missstände mit Ordnungs- und öffentlichen Baumaßnahmen sowie flankierenden bodenrechtlichen Instrumenten behoben werden. Demnach können aufgestellte Sanierungsziele durch Städtebauförderungsmittel finanziert und mit zusätzlichen bodenrechtlichen Sonderrechten in ihrer Umsetzung und Wirkung verstärkt werden. Der Einsatz der flankierenden Instrumente (z.B. erweiterte Genehmigungsvorbehalte und eine Verpflichtung zur Zahlung von Ausgleichsbeiträgen) richtet sich nach der Wahl des Sanierungsverfahrens. Das Baugesetzbuch unterscheidet zwei unterschiedliche Sanierungsverfahren:

- Beim **vereinfachten Sanierungsverfahren** gilt grundsätzlich ein Genehmigungsvorbehalt u.a. bei der Errichtung, Änderung und Nutzungsänderung von baulichen Vorhaben. Demnach bedarf es bei oben genannten Vorhaben neben der bauordnungsrechtlichen- auch einer sanierungsrechtlichen Genehmigung. Diese erweiterten

Genehmigungsvorbehalte können in der Sanierungssatzung gemäß § 144 ganz oder teilweise ausgeschlossen werden. In vereinfachten Verfahren ist zudem die Verpflichtung zur Zahlung von Ausgleichsbeiträgen (verpflichtender Beitrag zum Ausgleich sanierungsbedingter Bodenwertsteigerungen) ausgeschlossen; die §§ 152-156a BauGB finden keine Anwendung. Demnach leisten die Grundstückseigentümer:innen mittels Erschließungsbeiträgen nach § 127 Abs. 2 BauGB ihren Beitrag an den Erschließungsmaßnahmen. Alle Grundstücke werden mit einem Sanierungsvermerk und dem Hinweis versehen, dass es sich um ein vereinfachtes Verfahren handelt. Außerdem erhält die Gemeinde ein Vorkaufsrecht gemäß § 24 Abs.1 S.1 Nr.1.BauGB.

- Beim **umfassenden Sanierungsverfahren** sind Genehmigungsvorbehalte hingegen obligatorisch, diese können nicht in der Sanierungssatzung ausgeschlossen werden. Wie im vereinfachten Verfahren erhält die Gemeinde ein allgemeines Vorkaufsrecht bei Kauf und Verkauf von Grundstücken nach § 24 Abs.1 S.1 Nr.1 BauGB. Des Weiteren werden alle Grundstücke mit einem Sanierungsvermerk versehen. Die entsprechenden Grundstückseigentümer:innen werden ausgleichszahlungsbeitragspflichtig. Gemäß den §§ 152-156a BauGB sollen dadurch die anfallenden Sanierungskosten anteilig durch die Zahlung von Ausgleichsbeiträgen beglichen und damit die sanierungsbedingte Bodenwertsteigerung abgeschöpft werden. Die Ausgleichsbeiträge werden nach Abschluss des Sanierungsverfahrens fällig.

Die Wahl der Verfahrensart wird durch die räumlichen Gegebenheiten und den vorgefundenen städtebaulichen Missständen, den Zielen und Zwecken der Sanierung und insbesondere durch die Einschätzung, inwiefern durch die Vorbereitung und Durchführung der Sanierung mit erwartbaren Bodenwertsteigerungen zu rechnen ist, bestimmt. Die Gemeinde hat bei der Verfahrenswahl einen großen Ermessensspielraum, sie kann das für den Kontext zweckmäßige Verfahren wählen und muss lediglich plausibel begründen, aus welchen Gründen die §§ 152-156a BauGB Anwendung oder nicht Anwendung finden sollen. Wird mit der Sanierung der Fokus auf die bauliche Sanierung und Modernisierung der Bestandsbebauung gesetzt und wird keine tiefergehende Neuordnung der Flächen angestrebt, sind in der Regel erhebliche Bodenwertsteigerungen nicht zu erwarten. In einem solchen Falle kann sich das vereinfachte Sanierungsverfahren eignen, bei dem die bodenrechtlichen Vorschriften nach §§ 152-156a BauGB keine Anwendung finden. Wird hingegen zusätzlich die Umstrukturierung des Gebietes beabsichtigt, kann von sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen ausgegangen werden – hier kann das umfassende Verfahren sinnvoll sein. Beruhen die Bodenwertsteigerungen im Wesentlichen auf der Herstellung, Erweiterung, Verbesserung oder Erneuerung von Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 Abs. 2 BauGB, so eignen sich sowohl das vereinfachte als auch das umfassende Verfahren.

Für die komplexen Herausforderungen im Untersuchungsgebiet erscheint die Ausweisung eines oder mehrerer Stadtumbaugebiete nicht zielführend. Stadtumbaugebieten fehlen zentrale kommunale Eingriffsmöglichkeiten (z.B. ein kommunales Vorkaufsrecht und Genehmigungsvorbehalte), um eine abgestimmte und integrierte Gebietsentwicklung auch auf privaten Flächen zu realisieren. Stattdessen wird die Ausweisung eines Sanierungsgebietes vorgeschlagen, wodurch die beschriebenen Maßnahmen mittels des Einsatzes von Städtebauförderungsmitteln, unter dem Schutzschirm bodenrechtlicher Instrumente, innerhalb eines Zeitrahmens von 15 Jahren umgesetzt werden können.

Wie in Kapitel 3 dargestellt, umfassen die beschriebenen Sanierungsziele und Maßnahmen neben der baulichen Sanierung und Modernisierung von Einzelobjekten eine umfassende Neustrukturierung. Die Neustrukturierung erfolgt unter anderem mittels der Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen, die Freilegung von Grundstücken oder auch Maßnahmen der Bodenordnung und gegebenenfalls des Grunderwerbs. Aus heutiger Sicht sind durch diese genannten Sanierungsmaßnahmen Bodenwertsteigerungen zu erwarten. Diese Bodenwertsteigerungen treten insbesondere durch eine verbesserte Gebietserschließung (mittels neuer zentraler Erschließung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sowie für den MIV) und der Brachflächenentwicklung auf derzeit noch privatem Grund (z.B. die Entwicklung des Schiffsbauplatzes sowie des Aktivitätsparkes) auf, wodurch sich dieser Standort zu einem vitalen Kultur-, Sport- und Erlebnisort entwickeln wird. Damit die erwartbaren Bodenwertsteigerungen nicht zu spekulativen Grundstücksveräußerungen führen, bedarf es der Anwendung der §§ 152-156a BauGB, inklusive der Option, vom Vorkaufsrecht Gebrauch zu machen.

Aus diesen genannten Gründen wird das umfassende Sanierungsverfahren für das Untersuchungsgebiet als zweckmäßig und zielführend angesehen. In einer entsprechenden Sanierungssatzung gemäß § 142 BauGB gilt es den entsprechenden Umgriff des Sanierungsgebiets einzugrenzen und zu beschreiben, auf die Sanierungsziele zu verweisen und die Dauer der Städtebaulichen Sanierung festzulegen. Die Städtebauliche Sanierung sollte grundsätzlich innerhalb von 15 Jahren abgeschlossen werden. Aufgrund der Verpflichtung der Grundstückseigentümer:innen zur Zahlung von Ausgleichsbeiträgen, entfällt die Zahlungsverpflichtung von Erschließungsbeiträgen.

5.4 Abgrenzung Sanierungsgebiet

Gemäß des Bundesverfassungsgerichtsurteils 1336 von 1999 wird durch die Abgrenzung eines Sanierungsgebiets eine planerische Entscheidung getroffen, die dem Abwägungsgebot unterliegt und einen Beurteilungsspielraum der Gemeinde enthält. Ob große oder kleine Sanierungsgebiete zu bilden sind, hängt von den spezifischen Umständen eines Gebiets ab. Im Sinne des § 142 (1) 2 BauGB muss der Umgriff eines Sanierungsgebiets so gewählt werden, dass eine Sanierung zweckmäßig ist und nicht durch eine zu enge oder weite Grenzziehung behindert wird.

Die Analyse hat gezeigt, dass im gesamten Untersuchungsgebiet städtebauliche Missstände nach § 136 (2) BauGB vorliegen (vgl. Kapitel 2.15.). Dabei unterscheiden sich diese allerdings in ihrer Ausdehnung und ihrer Behebbarkeit. Während auf der Roddenkoppel und am Struckbachtal eine Vielzahl von Eigentümer:innen bestehen, ist das zentrale Schlachthofareal zwischen Schwartauer Allee und der Bahntrasse durch einen Eigentümer geprägt.

Für das Schlachthofareal bestehen bereits städtebauliche Vorplanungen, die der entwicklungsbereite Grundeigentümer eingeleitet hat. Für dieses Gebiet liegt ein kommunalpolitischer Beschluss für eine Entwicklung vor, die vom Grundeigentümer zu tragen ist. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die vorhandenen städtebaulichen Missstände durch die angestrebten Investitionen des privaten Grundeigentümers behoben werden können und sich diese Fläche mithilfe der kommunalen Bauleitplanung und ohne Sanierungsrecht entwickeln lässt. Die auf den Nachbargrundstücken entlang der Schwartauer Allee bestehenden Missstände erscheinen in Art und Umfang hingegen zu gering und es können keine zusammenhängenden Sanierungsziele definiert werden, um eine Sanierungsmaßnahme zu begründen. Somit eignet sich das Gebiet zwischen Schwartauer Allee und Bahntrasse derzeit nicht für eine Sanierungsmaßnahme nach §§ 136 ff. BauGB.

Da grundsätzliche Mängel vor allem auf dem Schlachthofareal erkannt wurden, deren Behebung prinzipiell auch im öffentlichen Interesse liegen können (Schaffung von Wohn- und Arbeitsstätten, Schaffung von Grünanlagen, Erhalt denkmalgeschützter Strukturen, Überwindung von Barrieren und Schaffung von Wegebeziehungen etc.), kann bei ausbleibender Entwicklung durch den Eigentümer eine Aufnahme in ein Sanierungsgebiet zu einem späteren Zeitpunkt durchaus angezeigt sein.

Die aufgestellten Sanierungsziele treffen hingegen auf eine komplexe Bestandsstruktur. Zum einen sind die erkannten Missstände vielschichtig, wie z.B. die besondere Beachtung von Belangen der Denkmalpflege und des Hochwasserschutzes, der Bedarf an der Herstellung öffentlicher Grünanlagen sowie die angestrebte Verbesserung der Zuwegungen zum Wasser. Zum anderen umfasst dieser Bereich eine Mehrzahl

von Eigentümer:innen mit unterschiedlichen Entwicklungsinteressen, so dass für die Herstellung der im IEK benannten öffentlichen Infrastrukturen öffentliche Investitionen sowie eine Bodenordnung (z.B. Grundstücksankauf zur Herstellung der Erschließung) zur Umsetzung des Allgemeinwohls erforderlich werden. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, für den Bereich der Roddenkoppel das Sanierungsrecht anzuwenden, um die Umsetzung der Sanierungsziele sicherstellen zu können.

Der vorgeschlagene Gebietsumgriff umfasst einen schmalen Streifen auf der Nördlichen Wallhalbinsel, um eine Wegeverbindung vom Drehbrückenplatz über die Eutiner Brücke bis in das Sanierungsgebiet schaffen zu können. Ebenso sollen hier die Zugänglichkeit zum Wasser und die Renaturierung der Uferkante umgesetzt werden. Des Weiteren umfasst das Gebiet zentrale Flächen auf der Roddenkoppel, die zur Schaffung von Grün- und Freizeitanlagen sowie zur Umsetzung von Wegeverbindungen in die benachbarten Quartiere erforderlich sind. In diesem Bereich sind u.a. zur Herstellung der öffentlichen Erschließung der Grundstücke bodenrechtliche Maßnahmen erforderlich.

Um den Stadtraum nordwestlich des Untersuchungsgebiets besser anbinden zu können und eine durchgehende Wegeverbindung insbesondere für den Fuß- und Radverkehr sicherstellen zu können, wird darüber hinaus ein Teil des Struckbachtals in das Sanierungsgebiet aufgenommen. Im Sinne einer zügigen Durchführbarkeit der Maßnahme und aufgrund von Abhängigkeiten zu übergeordneten Planungen (z.B. FFBQ) beschränkt sich das vorgeschlagene Sanierungsgebiet auf diesen Gebietszuschnitt. Der dargestellte Gebietsumgriff resultiert aus der o.g. fachlich-inhaltlichen Bewertung – zur Einleitung eines umfassenden Sanierungsverfahrens und Abgrenzung eines Sanierungsgebiets gem. § 142 BauGB ist ein kommunalpolitischer Beschluss durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck erforderlich, der den zuständigen Gremien separat und nach Beschlussfassung des vorliegenden Berichts zu VU und IEK vorgelegt wird.

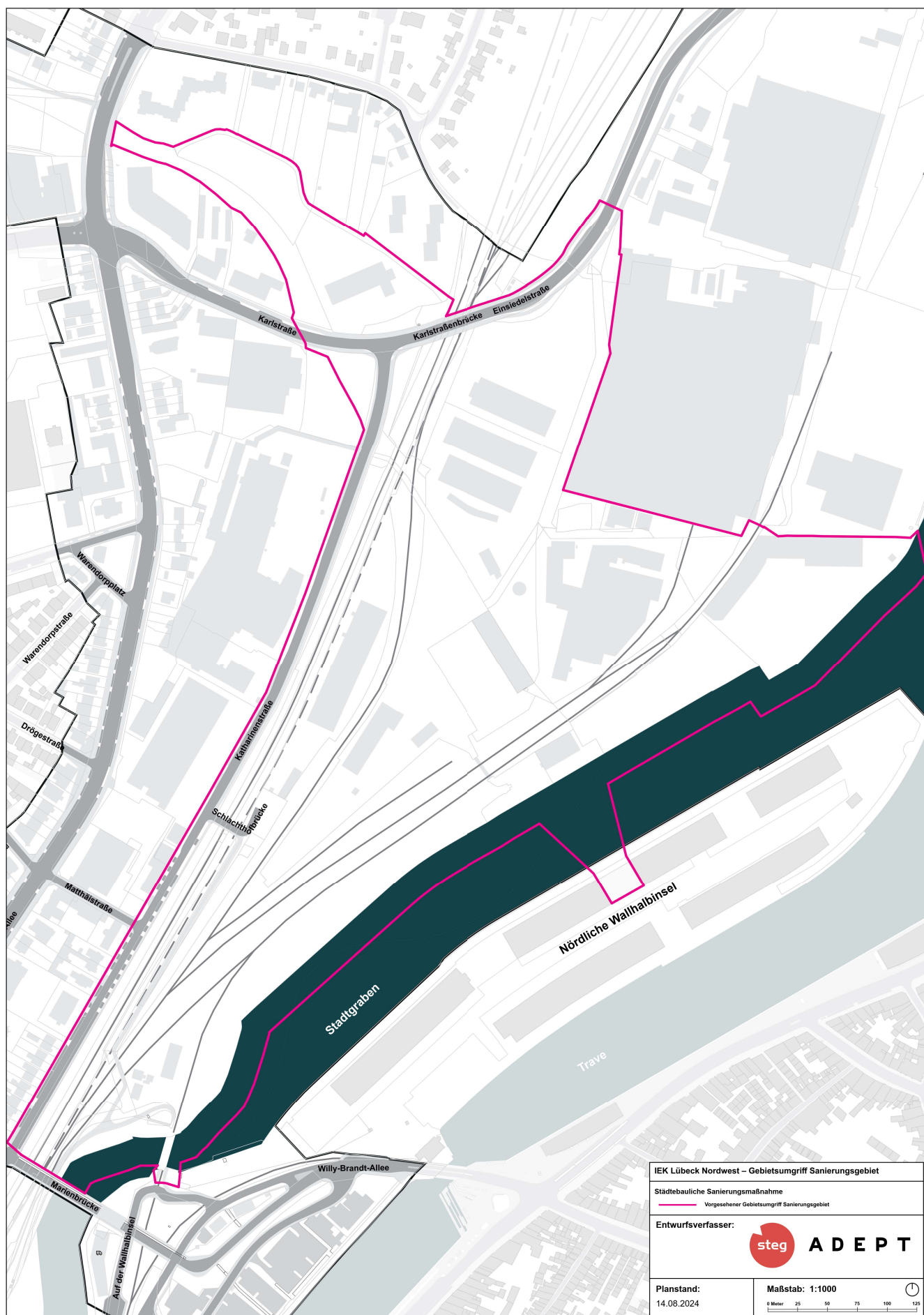


Abb. 50: Vorgesehener Gebietsumgriff des Sanierungsgebietes

5.5 Nachteilige Auswirkungen und Durchführbarkeit

Sollte die Einleitung eines städtebaulichen Sanierungsverfahrens erfolgen, lassen die vorgesehene Abgrenzung des Sanierungsgebiets und die beabsichtigten Sanierungsmaßnahmen nach heutigem Stand nicht erkennen, dass nachteilige Auswirkungen auf die Bestandseigentümer:innen und ihre persönlichen Lebensumstände eintreffen könnten. Lediglich in den Bereichen, in denen ein Flächenenerwerb privater Grundstücke erforderlich wird, um die Sanierungsmaßnahme zügig und im Interesse der Hansestadt Lübeck

umzusetzen, wird es Auswirkungen auf einzelne private Grundeigentümer:innen geben. Die Hansestadt Lübeck steht im Austausch mit diesen Grundeigentümer:innen, so dass mögliche nachteilige Auswirkungen erkannt werden und diesen begegnet werden kann. Im Laufe des Sanierungsverfahrens wird die Hansestadt Lübeck oder gegebenenfalls ein Sanierungsträger diese Auswirkungen überprüfen. Bei Bedarf gilt es mittels eines Sozialplans diese Auswirkungen abzufedern.

5.6 Beteiligung

Im Rahmen der VU sind alle von der Maßnahme Betroffenen frühzeitig zu beteiligen. Hierzu heißt es in § 137 BauGB:

„Die Sanierung soll mit den Eigentümern, Mietern, Pächtern und sonstigen Betroffenen möglichst frühzeitig erörtert werden. Die Betroffenen sollen zur Mitwirkung bei der Sanierung und zur Durchführung der erforderlichen baulichen Maßnahmen angeregt und hierbei im Rahmen des Möglichen beraten werden.“

Gemäß § 137 BauGB soll demnach die beabsichtigte städtebauliche Sanierung mit den Personen, die vor Ort Eigentum haben, pachten oder mieten oder eine sonstige Betroffenheit haben, möglichst frühzeitig erörtert werden. Die Betroffenen sollen zur Mitwirkung bei der Sanierung und zur Durchführung der erforderlichen baulichen Maßnahmen angeregt und hierbei im Rahmen des Möglichen beraten werden.

Alle Betroffenen haben darüber hinaus eine Auskunftspflicht. Hierzu heißt es in § 138 BauGB:

*„(1) Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstige zum Besitz oder zur Nutzung eines Grundstücks, Gebäudes oder Gebäudeteils Berechtigte sowie ihre Beauftragten sind verpflichtet, der Gemeinde oder ihren Beauftragten Auskunft über die Tatsachen zu erteilen, deren Kenntnis zur Beurteilung der Sanierungsbedürftigkeit eines Gebiets oder zur Vorbereitung oder Durchführung der Sanierung erforderlich ist. An personenbezogenen Daten können insbesondere Angaben der Betroffenen über ihre persönlichen Lebensumstände im wirtschaftlichen und sozialen Bereich, namentlich über die Berufs-, Erwerbs- und Familienverhältnisse, das Lebensalter, die Wohnbedürfnisse, die sozialen Verflechtungen sowie über die örtlichen Bindungen, erhoben werden.
[...]"*

Vor diesem Hintergrund wurden zu Beginn der Maßnahme alle Eigentümer:innen aufgefordert, Auskünfte über ihren Grundbesitz mittels Fragebogen zu übermitteln. Mit den Grundeigentümer:innen, die über größeren Grundbesitz im zentralen Bereich des Untersuchungsgebiets verfügen, wurden zudem persönliche Gespräche geführt.

Wie in Kapitel 1.2 dargestellt, wurde allen von der Maßnahme Betroffenen eine frühzeitige Gelegenheit zur Mitwirkung sowie zur Klärung von Fragen geboten. Neben den skizzierten Maßnahmen erfolgten hierfür mehrere Informations- und Beteiligungsveranstaltungen, auf denen sowohl Informationen zum Verfahren vermittelt und Raum für Rückfragen zum Verfahren gegeben wurde, als auch Beteiligungsmöglichkeiten an der Entwicklung der Sanierungsziele geboten wurden. Hieran wirkten unterschiedliche Verwaltungsebenen der Hansestadt Lübeck mit.

Im Rahmen einer VU müssen darüber hinaus gemäß § 139 BauGB Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt werden:

1. Der Bund, einschließlich seiner Sondervermögen, die Länder, die Gemeindeverbände und die sonstigen Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts sollen im Rahmen der ihnen obliegenden Aufgaben die Vorbereitung und Durchführung von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen unterstützen.
2. § 4 Absatz 2 und § 4a Absatz 1 bis 3 und 5 sind bei der Vorbereitung und Durchführung der Sanierung auf Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sinngemäß anzuwenden. Die Träger öffentlicher Belange haben die Gemeinde auch über Änderungen ihrer Absichten zu unterrichten.

3. Ist eine Änderung von Zielen und Zwecken der Sanierung oder von Maßnahmen und Planungen der Träger öffentlicher Belange, die aufeinander abgestimmt wurden, beabsichtigt, haben sich die Beteiligten unverzüglich miteinander ins Benehmen zu setzen.

Somit sind auch alle Dienststellen und Träger öffentlicher Belange in die Maßnahme einzubeziehen.

Hierfür erfolgte eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) vom 16.03.2022 bis 22.04.2022, die zu Beginn der Maßnahme zur Stellungnahme aufgefordert wurden. Die bis zum Fristende abgegebenen Stellungnahmen öffentlicher Aufgabenträger wurden in einer Matrix zusammenfassend dargestellt (siehe Anhang). In einer zweiten Beteiligungsrunde vom 25.04.2025 bis 28.05.2025 konnten alle TöBs zum IEK Stellung nehmen.

Die Ergebnisse sämtlicher Beteiligungsschritte sind in die VU und die Erarbeitung des IEK eingeflossen und wurden im Rahmen dieser abgewogen. Somit wurde die durch §§ 137 bis 139 BauGB vorgegebene Beteiligung der Betroffenen umgesetzt.



Abb. 51: Holzverladung am Stadtgraben

6 Zeit- und Maßnahmenplan

Die Umsetzung der Sanierungsmaßnahme soll gemäß § 142 (3) BauGB eine Frist von 15 Jahren nicht überschreiten. Es ist davon auszugehen, dass im Falle einer positiven Entscheidung des Landes Schleswig-Holstein eine Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ bis Ende 2026 erfolgen kann. Hieraus ergibt sich ein Zeitraum von 2026 bis 2041, in dem die Sanierung umgesetzt werden könnte.

Die in Kapitel 3.3 skizzierten Maßnahmen werden nach heutigem Stand folgende Umsetzungszeiträume aufweisen:

Maßnahme 1 Wettbewerbsverfahren Wallhafen

Priorität I
Zeitraum 2026-2027

Maßnahme 2 Uferpromenade

Priorität I
Zeitraum 2028-2036

Maßnahme 3 Aktivitätspark

Priorität I
Zeitraum 2028-2033

Maßnahme 4 Einsiedelstraße

Priorität I
Zeitraum 2028-2030

Maßnahme 5 Schiffsbauplatz

Priorität II
Zeitraum 2030-2035

Maßnahme 6 Tudorhallen

Priorität III
Zeitraum 2030-2035

Maßnahme 7 Struckbachtal

Priorität III
Zeitraum 2032-2035

Maßnahme 8 Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen

Priorität III
Zeitraum 2035-2038

Das Wettbewerbsverfahren (M1) bildet die planerische Grundlage und soll als erste Maßnahme umgesetzt werden. Auf den Ergebnissen aufbauend können die Planungen sowie die Umsetzung der Uferpromenade (M2) und anschließend des Aktivitätsparks (M3) eingeleitet werden. Bis zur Fertigstellung dieser Maßnahmen muss die Erschließung über die Einsiedelstraße (M4) realisiert werden, so dass hier ein gewisser zeitlicher Zusammenhang besteht.

Die Maßnahmen zur Realisierung des Schiffsbauplatzes (M5) sowie die Sanierung der Tudorhallen (M6), die Herstellung der Wegeverbindung im Struckbachtal (M7) und die mögliche Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen werden im Laufe der 2030er Jahre folgen.

Monitoring

Zur weiteren Prozesssteuerung der weiterführenden Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme ist ein Monitoring einzusetzen, welches sowohl den Umsetzungsplan der vorgesehenen Einzelmaßnahmen der Städtebauförderung als auch die Entwicklungen im Sanierungsgebiet kontinuierlich darstellt, dokumentiert und mit den Zielsetzungen des IEK abgleicht. Mit einer Aktualisierung und Fortschreibung in einem geeigneten Turnus können Erfolge, Hemmnisse und Handlungsbedarfe identifiziert werden. Im Mittelpunkt steht dabei eine strukturierte Bewertung der Wirksamkeit und Zielerreichung von städtebaulichen Maßnahmen, um bei Bedarf auch Anpassungen vornehmen eine verlässliche Maßnahmenplanung und -priorisierung aufstellen zu können.

Für das Monitoring ist im nächsten Schritt ein entsprechendes Konzept aufzustellen, wobei sowohl quantitative als auch qualitative Daten heranzuziehen sind. Die Datenverfügbarkeit und die Darstellungs-/Berichtsform des Monitorings ist zu klären. Darüber hinaus ist eine Teilnahme am Monitoringsystem des Bundes für die Programmumsetzung der Städtebauförderung („e-Monitoring“ und „Begleitinformation“) verpflichtend.

7 Langfristige Gebietsentwicklung

Die Umsetzung der IEK-Maßnahmen innerhalb des vorgeschlagenen Sanierungsgebiets schaffen die Voraussetzungen für eine langfristige, weitergehende Stadtentwicklung in Nordwest. Durch die angestrebten Sanierungsmaßnahmen in der Einsiedelstraße und an der Uferpromenade werden die planerischen Voraussetzungen geschaffen, perspektivisch weitere Flächenentwicklungen zu ermöglichen, wenn sich die Rahmenbedingungen oder die Mitwirkungsbereitschaft von Eigentümern ändern. Die Maßnahmen des IEK sind daher mit Blick auf eine weitere Entwicklung des Gebiets Nordwest konzipiert, die als Option im Plan „Langfristige Gebietsentwicklung“ dargestellt werden.

LMG-Flächen

Die Flächen der LMG bieten das Potenzial, in zentraler Lage Flächen für zeitgenössisches Gewerbe, Kultur, Bildung oder Verwaltung zu schaffen. Dafür sind umfangreiche Veränderungen unter Beachtung des Denkmalschutzes an den Bestandsgebäuden notwendig. Durch die Schaffung von Lichtschächten oder Innenhöfen können die Hallen für neue Nutzungen umgestaltet werden. Der Hafenkran an der Untertrave bietet das Potenzial, eine besondere Landmarke für das gesamte Gebiet Lübeck Nordwest zu werden.



Abb. 52: Langfristige Gebietsentwicklung

Gleisharfe

Die Gleisflächen auf der Roddenkoppel, die größtenteils unbebaut sind, eröffnen grundsätzlich die Möglichkeit, ein neues Quartier zu entwickeln, das aufgrund der Lärmimmissionen aus dem Umfeld einen Schwerpunkt auf gewerbliche Nutzungen legen müsste. Wohnnutzungen könnten ergänzend nur in besonderen Lagen mit Schutzmaßnahmen vorgesehen werden, um die Entstehung eines mischgenutzten Quartiers mit einer aktiven Tag- und Nachtbelebung zu ermöglichen. Die Integration von Eisenbahnrelikten sollte dabei als gestalterisches und stilprägendes Element aufgegriffen werden. Voraussetzung für diese Entwicklung wäre eine Verlagerung der Hafenbahn an andere Standorte, da die Infrastruktur grundsätzlich für die Hafenentwicklung erforderlich ist (vgl. Kapitel 2.9 Verkehr).

Schlachthofareal

Die Entwicklung des Schlachthofareals wird derzeit durch den privaten Eigentümer angestrebt. Das IEK nimmt die Ziele dieser Entwicklung auf und setzt angestrebte Wegeverbindungen fort, so dass beide Entwicklungen aufeinander reagieren können und eine gute Vernetzung der umliegenden Quartiere ermöglicht wird. Sollte die Entwicklung des Schlachthofareals nicht durch den privaten Investor erfolgen, kann das Sanierungsgebiet zu einem späteren Zeitpunkt um das Schlachthofareal erweitert werden, um eine zusammenhängende Planung zu ermöglichen (siehe Kapitel 5.4 Abgrenzung Sanierungsgebiet).

Lärmschutz

Als Voraussetzung für die Entwicklung der Roddenkoppel ist die Schaffung eines Lärmschutzes notwendig, um die Emissionen der Fernbahnlinie, die perspektivisch die Hauptroute für den Skandinavienverkehr sein wird, einzudämmen und rechtlich zulässige Grenzwerte in der Lärmplanung einzuhalten. Eine Möglichkeit wäre die Aufschüttung eines künstlichen Walls/Deiches, der eine nach Südwesten orientierte Hanglage ausbilden kann und neben dem Lärmschutz auch Freizeitnutzungen ermöglicht sowie ökologische Effekte mit sich bringt.

Mehr Verbindungen

Durch eine erweiterte Entwicklung von Nordwest würde die Verbindungsachse zwischen Altstadt und St. Lorenz Nord weiter gestärkt werden. Durch zusätzliche, von Menschen frequentierte Nutzungsbausteine kann dieser Raum vollends zum Leben erweckt werden, was dem Ziel einer nachhaltigen Innenentwicklung von urbanen Räumen entspricht.

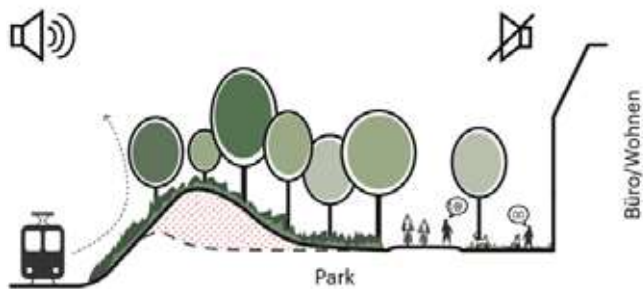


Abb. 53: Symbolhafte Darstellung Gestaltung Lärmschutzwall



Abb. 54: Holzhafen, Nördliche Wallhalbinsel und Burgtor

8 Zusammenfassung und Ausblick

Die vorliegende Publikation ist das Ergebnis einer umfassenden, vorbereitenden planerischen Auseinandersetzung mit den Flächen der Gesamtmaßnahme Nordwest. Die VU und das IEK schaffen inhaltliche, förderrechtliche und städtebauliche Grundlagen und Voraussetzungen für die mögliche Einleitung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme im Rahmen der Städtebauförderung.

Grundsätzlich weist das Gebiet allein aufgrund seiner zentralen Lage, vorhandener Flächen und des Wasserbezugs ein großes Entwicklungspotenzial auf. Die VU stellen im Ergebnis erhebliche städtebauliche und funktionale Missstände fest, die über ein Verfahren der städtebaulichen Sanierung behoben werden können. Allerdings ist ebenfalls herauszustellen, dass sich wesentliche Teilbereiche in aktiver gewerblicher Nutzung befinden und sowohl private als auch übergeordnete, öffentliche Entwicklungen bzw. Entwicklungsabsichten vorhanden sind, die das Gebiet – außerhalb einer möglichen Städtebauförderkulisse – prägen werden: Dazu zählen die erfolgreiche Etablierung des Werftquartiers mit Kultur- und Kreativgewerbe, der vorgesehene Gleisausbau mit der avisierten Einrichtung eines Bahnhalt punkts oder die angestrebte Umnutzung des Schlachthofareals.

Die im Bericht dargestellten Rahmenbedingungen – u.a. die Funktion der Gleisharfe, die Planungen zur Bahntrasse, der Denkmalschutz, die Eigentümerstruktur sowie das Hochwasserrisiko und die Emissionsbelastungen – sind komplex und ermöglichen keine Gebietsentwicklung im Sinne einer umfassenden städtebaulichen Neuordnung. Daher wurde ein IEK aufgestellt, welches die Gegebenheiten berücksichtigt und sich auf die Teilräume Roddenkoppel und Struckbachtal konzentriert. Es definiert eine konzeptionelle Zielsetzung und geeignete Maßnahmen, die (modular aufgebaut) eine weitere Konversion befördern können und zeigt eine langfristige Entwicklungsperspektive auf.

Die große Herausforderung liegt jedoch in der Umsetzung dieses Konzepts: Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind unrentierbar und aufwändig in Planung und Realisierung. Damit lösen sie einen hohen Investitionsbedarf aus. Für die Realisierung ist die Hansestadt Lübeck auf Mittel der Städtebauförderung (oder andere Fördermittel) angewiesen, da diese Kosten aufgrund der Haushaltslage nicht aus eigenen Mitteln finanziert werden können. Weiterhin erfordert die Konzeptumsetzung die Einleitung eines umfassenden Sanierungsverfahrens. Ein solches Verfahren bringt weitreichende Rechte und Pflichten mit sich und kann nur eingeleitet werden, wenn Zweckmäßigkeit und Durchführbarkeit gegeben sind.

Die Umsetzbarkeit des Konzepts – also die weitere Durchführung der Gesamtmaßnahme Nordwest – ist im aktuellen Kontext der Städtebauförderung in Schleswig-Holstein und vor dem Hintergrund des Zügigkeitsgebot von 15 Jahren zu betrachten. Für die Einordnung in den gesamtstädtischen kommunalen Handlungsrahmen gilt es zudem, den gesellschaftlichen, sozialen und ökologischen Mehrwert dieser Maßnahmen zu beurteilen. Auch wenn es gelänge, bei der gegebenen Unsicherheit über Mittelzuwendungen eine kooperative Finanzierung der dargestellten Maßnahmen über die Städtebauförderung abzubilden, wäre der kommunale Finanzierungsbedarf mit einem Volumen von mindestens 40 Mio. € weiterhin beträchtlich. Eine Abwägung dieser Belange muss die Grundlage für die kommunalpolitische Entscheidung zur weiterführenden Umsetzung der Städtebauförderung in der Gesamtmaßnahme Nordwest und einer nachfolgenden Einleitung eines Sanierungsverfahrens sein.

Sollte nach dieser Entscheidung keine städtebauliche Sanierung im Rahmen der Städtebauförderung verfolgt werden, kann das vorliegende IEK mit seiner konzeptionellen Ausrichtung als vorbereitende, planerische Grundlage für eine künftige Gebietsentwicklung dienen, wenn sich – derzeit noch offene – Planungs- und Entwicklungsabsichten Dritter konkretisieren oder sich alternative Fördermöglichkeiten eröffnen.

9 VERZEICHNISSE

9.1 Abbildungsverzeichnis

Titel	Blick auf das Untersuchungsgebiet	1
	Quelle: steg Hamburg mbH	
Abb. 1	Blick auf den Gleisbereich der Roddenkoppel	6
	Quelle: steg Hamburg mbH	
Abb. 2	Untersuchungsgebiet	9
	Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	
Abb. 3	Projektorganisation	10
	Quelle: steg Hamburg mbH	
Abb. 4	Beteiligung im Planungsverfahren	12
	Quelle: steg Hamburg mbH	
Abb. 5	Schwarzplan	14
	Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	
Abb. 6	Bestandsnutzungen	15
	Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	
Abb. 7	Historische Karte Struckbachtal 1796	17
	Quelle: Hansestadt Lübeck	
Abb. 8	Blick von der Nördlichen Wallhalbinsel auf die Roddenkoppel	18
	Quelle: steg Hamburg mbH	
Abb. 9	Fassade der Tudorhallen	18
	Quelle: steg Hamburg mbH	
Abb. 10	Städtebauliche Entwicklung	20
	Quelle: Hansestadt Lübeck	
Abb. 11	Schlachthofareal an der Katharinenstraße	22
	Quelle: steg Hamburg mbH	
Abb. 12	Brücke für den Transport von Vieh zum Schlachthofgelände	22
	Quelle: steg Hamburg mbH	
Abb. 13	Bebauungspläne und Erhaltungssatzung	27
	Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	
Abb. 14	Planungsrecht	28
	Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	
Abb. 15	Ausschnitt aus dem UNSECO-Welterbebereich	31
	Quelle: Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“, Hansestadt Lübeck	
Abb. 16	Vorhandene fernwärmeleitung	31
	Quelle: Hansestadt Lübeck	
Abb. 17	Hafenentwicklungsplan	32
	Quelle: Arbeitsgruppe Hafenentwicklung Lübeck auf Einladung der LPA	
Abb. 18	Denkmalschutz / baulich-historisch erhaltenswerte Baustubstanz	37
	Quelle: steg Hamburg mbH	
Abb. 19	Statistische Gebiete	39
	Quelle: Hansestadt Lübeck	
Abb. 20	Eigentumsverhältnisse	44
	Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	
Abb. 21	Verkehrszahlen im Untersuchungsraum	47
	Quelle: Verkehrsuntersuchung 2016	

Abb. 22	Schwartauer Allee Quelle: steg Hamburg mbH	49
Abb. 23	Einsiedelstraße Quelle: steg Hamburg mbH	49
Abb. 24	Eutiner Eisenbahnbrücke Quelle: steg Hamburg mbH	51
Abb. 25	Katharinenstraße Quelle: steg Hamburg mbH	51
Abb. 26	Verkehrsbeziehungen Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	53
Abb. 27	Übergeordnete Verkehrswege Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	54
Abb. 28	Gesellschaftliche Infrastruktur Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	58
Abb. 29	Grün- und Wasserflächen Quelle: Entsorgungsbetriebe Lübeck	60
Abb. 30	Blick von der Trave auf die gewerbliche Fläche in Lübeck-Nordwest Quelle: steg Hamburg mbH	61
Abb. 31	Grundwasser und Entwässerung Quelle: Entsorgungsbetriebe Lübeck	68
Abb. 32	Städtebauliche Missstände Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	69
Abb. 33	Bauliche Mängel an Gehwegen Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	72
Abb. 34	Bauliche Mängel an Radwegen Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	73
Abb. 35	Bauliche Mängel an Straßen und Brücken Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	74
Abb. 36	Schwartauer Allee Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	77
Abb. 37	Mängel im Untersuchungsgebiet Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	79
Abb. 38	Leitbild für die Entwicklung Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	80
Abb. 39	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	82
Abb. 40	Maßnahme 1: Wettbewerbsverfahren Wallhafen Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	83
Abb. 41	Maßnahme 2: Uferpromenade Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	84
Abb. 42	Maßnahme 3: Aktivitätspark Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	86
Abb. 43	Maßnahme 4: Einsiedelstraße Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	88

Abb. 44	Maßnahme 5: Schiffbauplatz	89
	Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	
Abb. 45	Maßnahme 6: Tudorhallen	90
	Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	
Abb. 46	Maßnahme 7: Struckbachtal	91
	Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	
Abb. 47	Maßnahme 8: Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen	93
	Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	
Abb. 48	Maßnahmenplan	95
	Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	
Abb. 49	Blick auf den Hafenbereich im Untersuchungsgebiet	104
	Quelle: steg Hamburg mbH	
Abb. 50	Vorgesehener Gebietsumgriff des Sanierungsgebietes	113
	Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	
Abb. 51	Symbolhafte Darstellung Gestaltung Lärmschutzwall	116
	Quelle: ADEPT ApS	
Abb. 52	Langfristige Gebietsentwicklung	118
	Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	
Abb. 53	Symbolhafte Darstellung Gestaltung Lärmschutzwall	119
	Quelle: ADEPT ApS	
Abb. 54	Holzhafen, Nördliche Wallhalbinsel und Burgtor	120
	Quelle: steg Hamburg mbH	

9.2 Quellenverzeichnis

Arbeitsgruppe Hafenentwicklung Lübeck (2019): Ergebnisbericht der gemeinsamen Beratung (Juli bis Dezember 2019). Unter: <https://bekanntmachungen.luebeck.de/dokumente/d/955/inline>

ArchitekturForumLübeck e.V. (1998): Lübeck Roddenkoppel. Stadtentwicklung eines Hafenareals. Unter: <https://www.architekturforum-luebeck.com/publikationen/>

Entsorgungsbetriebe Lübeck (2025): Abfuhrplan 2025. Unter: <https://www.entsorgung.luebeck.de/files/Abfuhrplan/abfuhrplan-eb1-web.pdf>

Hansestadt Lübeck (2010): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK). Unter: <https://bekanntmachungen.luebeck.de/dokumente/d/941/inline>

Hansestadt Lübeck (2011): Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“. Unter: <https://bekanntmachungen.luebeck.de/dokumente/d/955/inline>

Hansestadt Lübeck (2015): Wohnungsmarktbericht. Unter: <https://bekanntmachungen.luebeck.de/dokumente/d/948/inline>

Hansestadt Lübeck (2015): Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030.

Hansestadt Lübeck (2016): Verkehrsuntersuchung 2016.

Hansestadt Lübeck (2023): Der Lübecker Masterplan Klimaschutz. Auf dem Weg zur Treibhausgasneutralität 2040. Unter: https://www.luebeck.de/files/stadtentwicklung/Klimaschutz/maks/HLKL_MAKSBericht2023_A4_INNEN_RZKOR2_ES.pdf

Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen (2010): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK). Unter: <https://bekanntmachungen.luebeck.de/dokumente/d/941/inline>

Hansestadt Lübeck, Klimaleitstelle & Stadtwerke Lübeck Innovation GmbH (2024): Kommunale Wärme- und Kälteplanung für die Hansestadt Lübeck. Planungsgrundlage für eine treibhausgasneutrale Versorgung. Unter: https://www.luebeck.de/files/stadtentwicklung/Klimaschutz/KWP/2025_01_27_KWP-Bericht_HL.pdf

Institut für Kooperative Planung und Sportentwicklung GbR (2021): Sport und Bewegung in Lübeck 2035. Unter: <https://www.luebeck.de/files/stadtentwicklung/sportentwicklung/Abschlussbericht%20Sportentwicklung-final.pdf>

Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement GmbH (2018): Standortentwicklung Lübeck Nordwest. Ergebnisse der Veranstaltung vom 23. März 2018.

KWL GmbH & Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH (2012): Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck. Endbericht.

Land Schleswig-Holstein (2021): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein. Fortschreibung 2021. Unter: https://www.schleswig-holstein.de/mm/downloads/MILIG/LEP/Text_LEP-SH_2021_A_B%29.pdf

Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein (2015): Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (StBauFR SH).

Hansestadt LÜBECK

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
5.610.3 Altstadt/Welterbe/Stadtteilplanung
Mühlendamm 12 | 23552 Lübeck
(0451) 115
nordwest@luebeck.de
www.luebeck.de