

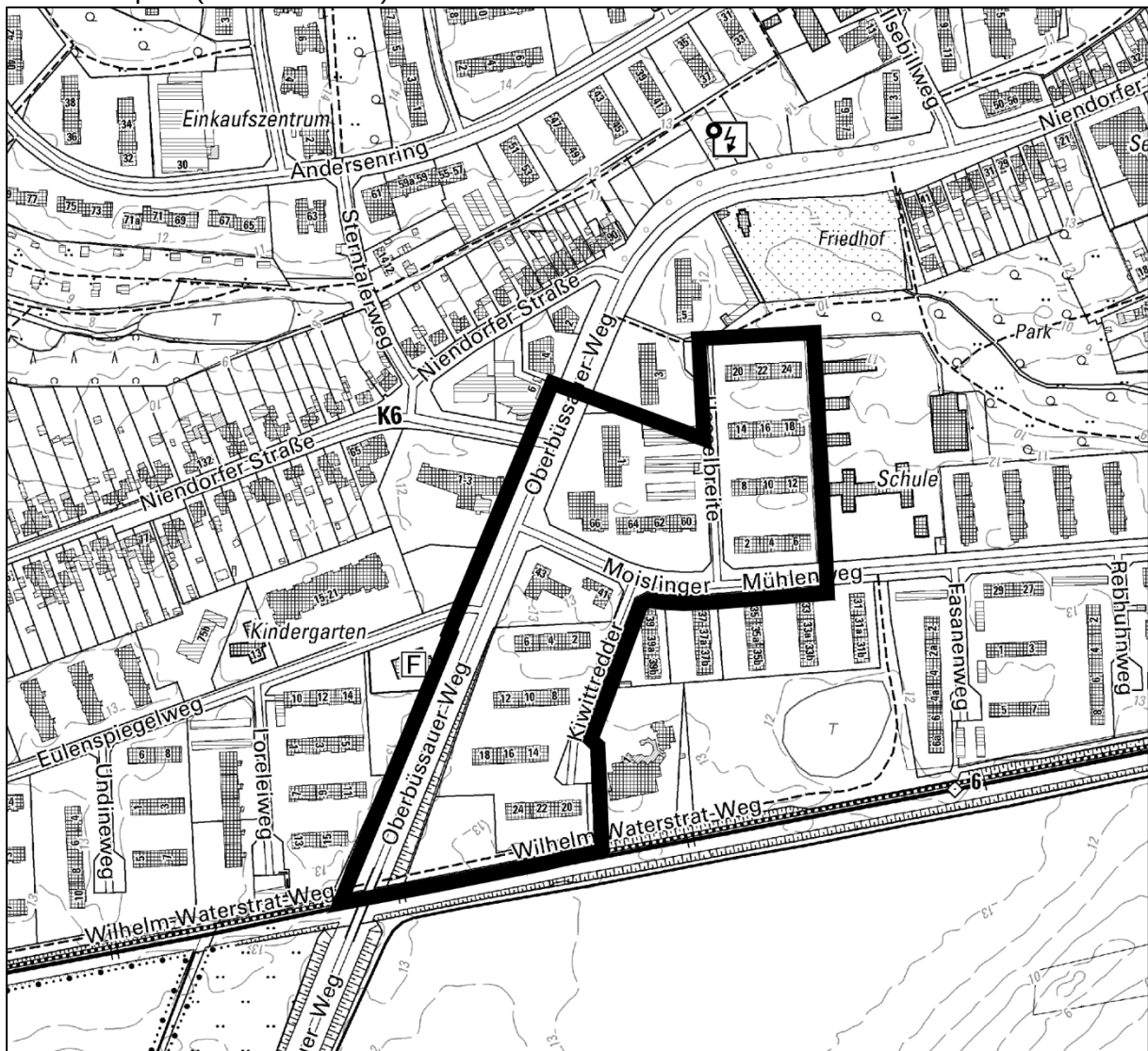
BEGRÜNDUNG

zum

Bebauungsplan 21.01.00 - Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling -

Ausfertigung

Übersichtsplan (ohne Maßstab)



Plangrundlage:

Auszug aus Topographischer Karte des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation
Schleswig-Holstein

Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
1.1	Lage und Abgrenzung des Plangebietes	5
1.2	Anlass und Erfordernis der Planaufstellung	5
1.3	Planungsrechtliches Verfahren	6
2.	Ausgangssituation	7
2.1	Bisherige Entwicklung und Nutzung	7
2.2	Natur und Umwelt	11
2.2.1	Topografie	11
2.2.2	Landschaftsbild und Erholung	11
2.2.3	Vegetation	11
2.2.4	Natur- und Artenschutz	15
2.2.5	Boden- und Grundwasserverhältnisse	19
2.2.6	Belange des Immissionsschutzes	20
2.3	Standorteignung nach Klimaschutzkriterien	22
2.4	Eigentumsverhältnisse	24
2.5	Bisheriges Planungsrecht	24
3.	Übergeordnete Planungen	24
3.1	Ziele und Grundsätze der Landesplanung	24
3.2	Darstellungen des Flächennutzungsplanes	25
3.3	Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)	25
3.4	Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030	26
3.5	Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2024	26
3.6	Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept	26
3.7	Landschaftsrahmenplan Planungsraum III 2020	27
3.8	Gesamtlandschaftsplan der Hansestadt Lübeck	28
3.9	UNESCO-Welterbe-Managementplan	28
3.10	Klimaanpassungskonzept 2020	28
3.11	Lärmaktionsplan	29
4.	Ziele und Zwecke der Planung	30
4.1	Städtebauliches Konzept	30
4.2	Flächenbilanz	36

5.	Inhalt der Planung	36
5.1	Art der baulichen Nutzung	36
5.1.1	Allgemeines Wohngebiet	36
5.1.2	Urbanes Gebiet	37
5.1.3	Sonstige Sondergebiete	38
5.2	Fläche für den Gemeinbedarf	40
5.3	Maß der baulichen Nutzung und überbaubare Grundstücksflächen	40
5.4	Erschließung	41
5.4.1	Öffentliche Straßenverkehrsflächen	41
5.4.2	Stellplätze, Fahrradstellplätze	42
5.4.3	Geh- und Leitungsrechte	42
5.4.4	Ver- und Entsorgung	42
5.5	Immissionsschutz	49
5.6	Grün, Natur und Landschaft	52
5.6.1	Grünflächen	53
5.6.2	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	54
5.6.3	Pflanz- und Erhaltungsbindung	54
5.7	Gestaltung	55
5.8	Nachrichtliche Übernahme	57
5.9	Hinweise	57
6.	Wesentliche Auswirkungen der Planung	57
6.1	Auswirkungen auf die Wohnraumversorgung	57
6.2	Wohnfolgebedarfe	58
6.3	(Sonstige) Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen	58
6.4	Verkehrliche Auswirkungen	59
6.5	Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur	60
6.6	Auswirkungen auf die Umwelt	61
6.6.1	Auswirkungen auf Natur- und Landschaft	61
6.6.2	Auswirkungen auf Tiere / Arten- und Lebensgemeinschaften	63
6.6.3	Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen	68
6.6.4	Berücksichtigung des Hochwasserschutzes	69
6.6.5	Sonstige Umweltauswirkungen	70
6.7	Auswirkungen auf ausgeübte und zulässige Nutzungen	70

7.	Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes	70
8.	Finanzielle Auswirkungen	70
8.1	Ausgaben (Kosten und Finanzierung)	70
9.	Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten	71
9.1	Verfahrensübersicht	71
9.2	Rechtsgrundlagen	72
9.3	Fachgutachten	72

1. Einleitung

1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplanes liegt im Stadtteil Moisling, Stadtbezirk Alt-Moisling/Genin und umfasst das künftige Zentrum des Stadtteiles Moisling östlich des Oberbüssauer Weges von der Niendorfer Straße bis zur südlich angrenzenden Bahnstrecke Hamburg-Lübeck.

Das ca. 5,4 ha große Plangebiet wird

- im Norden durch die Bebauung der Hasselbreite 3 und des öffentlichen Grünzuges „Moislinger Mühlenweg / Auf der Kuppe“,
- im Westen durch den Oberbüssauer Weg,
- im Süden durch die Bahnlinie Lübeck – Hamburg sowie den Moislinger Mühlenweg;
- im Osten durch die Straße Kiwittredder und das Schulgelände der Schule Moislinger Mühlenweg

begrenzt.

Der Geltungsbereich umfasst hierbei die Flurstücke 13/2 (tlw.), 13/4, 13/8, 13/12, 13/29 (tlw.), 13/56, 13/57, 13/62, 13/80, 13/81, 13/84 (tlw.), 13/101, 13/110 und 13/111 (tlw.) der Flur 5 Gemarkung Moisling

1.2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung

Der Stadtteil Moisling in seiner heutigen Ausprägung als Großwohnsiedlung entwickelte sich in den 1960er-/70er-Jahren durch eine umfängliche Stadterweiterung im Rahmen der Arrondierung des historischen Dorfkerns durch die „Neue Heimat“. Der hier realisierte Städtebau der gegliederten und aufgelockerten Stadt lässt sich auch deutlich im Planungsgebiet der künftigen „Neuen Mitte“ ablesen. Der Wohnbaubestand entspricht in seiner Nutzung und Gestaltung überwiegend der (ursprünglichen) städtebaulichen Planung und Realisierung. Die charakteristischen Kennzeichen sind die für die Zeit typischen Siedlungsstrukturen mit parallel angeordnetem viergeschossigem Zeilengeschosswohnungsbau ergänzt durch einzelnstehende Punkthochhäuser sowie deren Arrondierung durch Einfamilienhausgebiete mit kleinen Grundstücken. Gegliedert werden diese Bereiche durch die für diesen Siedlungstyp charakteristisch und prägenden großzügigen Grün- und Freiräume gemäß dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt.

Die Hansestadt Lübeck strebt im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Sozialer Zusammenhalt“, ehemals „Soziale Stadt“ und seit Oktober 2024 überführt in das Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ eine städtebauliche und funktionale Neuordnung des Stadtteils Moisling an. In diesem Zusammenhang wurden bereits umfangreiche Sanierungsmaßnahmen geplant und realisiert. Bauliche Veränderungsabsichten der Eigentümer:innen sowie der Bahnhofstempel Moisling eröffnen mit der geplanten „Neuen Mitte“ die Chance zur Aufwertung des gesamten Stadtteils.

Die „Neue Mitte“ ist im Stadtteil Moisling ein wesentlicher Baustein des Städtebauförderungsprogramms „Sozialer Zusammenhalt“, an dem sich die Hansestadt Lübeck im Rahmen des Programms „Soziale Stadt“ seit 2012 mit der Gesamtmaßnahme Moisling beteiligt. Die Gesamtmaßnahme wurde 2024 von dem Programm „Soziale Stadt“ in die neue Programmkulisse „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ überführt. In den nächsten Jahren werden, um den

Stadtteil aufzuwerten, weitere öffentliche und private Investitionen in ein integriertes Maßnahmenprogramm fließen. In dem angestrebten Stadtteilentwicklungsprozess übernimmt die Neuordnung für die „Neue Mitte Moisling“ die Schlüsselrolle im Bereich des künftigen Stadtteilzentrums mit direkter Anbindung an den Bahnhofpunkt.

Die „Neue Mitte“ ist als attraktives und identitätsstiftendes Stadtteilzentrum geplant. Grundlegende Ziele sind die Stärkung des bestehenden Nahversorgungszentrums Moisling und der sozialen Infrastruktur sowie der Angebote für private und öffentliche Dienstleistungen. Darüber hinaus ist das Angebot von attraktivem und zeitgemäßem Wohnungsbau sowohl im sanierten Bestand als auch als Neubau geplant. Mit der ergänzenden Revitalisierung und Realisierung von (neuen) Grün- und Aufenthaltsbereichen und deren Verbindungen, soll die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Stadtteil deutlich verbessert werden.

Zur Erlangung des Neuordnungskonzeptes wurde im Jahr 2019 der zweiphasige städtebaulich-freiraumplanerische Realisierungswettbewerb ausgelobt. Der 1. Preisträger wurde auf der Grundlage seines Wettbewerbsergebnisses mit der Erarbeitung des städtebaulichen Rahmenplanes beauftragt, den die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck im Februar 2023 beschloss.

Auf der Grundlage dieses Rahmenplanes „Neue Mitte Moisling“ wird der Bebauungsplan die rechtlichen Rahmenbedingungen für die geplanten Bauvorhaben der „Neuen Mitte“ schaffen.

Derzeit gilt für den Plangeltungsbereich der Bebauungsplan Nr. 181 (21.03.00) Moisling/Mühlenberg aus dem Jahre 1971. Die vorgesehene Entwicklung der „Neuen Mitte Moisling“ ist auf Grundlage des geltenden Planungsrechtes nicht realisierbar, so dass die Aufstellung des Bebauungsplanes 21.01.00 - Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling - erforderlich ist.

1.3 Planungsrechtliches Verfahren

Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes 21.01.00 - Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling erfolgt im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a Baugesetzbuch (BauGB) als Bebauungsplan der Innenentwicklung.

Die voraussichtliche Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) liegt mit 19.900 m² innerhalb des im § 13 a Abs. 1 Nr. 1 BauGB definierten Anwendungsgrenzwertes von 20.000 m². Auch unter Berücksichtigung der erforderlichen Verkehrsflächen wird der Wert von 70.000 m² unterschritten. Auch ist vorliegend nicht davon auszugehen, dass durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit von Verfahren begründet werden, die einer Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) oder nach Landesrecht unterliegen.

Ein wichtiger Baustein der geplanten Entwicklung innerhalb der Neuen Mitte Moisling (NMM) ist die Schaffung eines großflächigen Einzelhandelsmarktes am Moislinger Markt.

Gemäß den Bestimmungen des UVPG ist in diesem Zusammenhang aufgrund des Baus eines großflächigen Einzelhandelsbetriebs eine „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles“ (vgl. Anlage 1 Nr. 18.8 i.V.m. Nr. 18.6.2 UVPG) erforderlich. Diese allgemeine Vorprüfung gemäß § 7 Abs. 1 UVPG wird materiell-rechtlich auf Grundlage der Kriterien in der Anlage 3 zum UVPG durchgeführt. Der Planungsträger hat im Rahmen einer überschlägigen Prüfung - auf der Grundlage vorhandener Erkenntnisse - unter Berücksichtigung definierter Kriterien und Maßstäbe festzustellen, ob mit der Realisierung des Bebauungsplanes erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen einhergehen können.

Im Rahmen der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes erfolgte eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles (s. Anlage 2 zum UVPG) mit dem Ergebnis, dass durch das o.a. Vorhaben keine negativen Umweltauswirkungen hervorgerufen werden, die der Anwendung des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13 a BauGB entgegenstehen.

Des Weiteren gibt es keine Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 b BauGB genannten Schutzgüter, die einer Anwendung des § 13 a BauGB entgegenstehen.

Die gesetzlichen Regelungen des § 13 a BauGB zielen darauf ab, die Verfahrensdauer für die Erarbeitung des Bebauungsplanes zu verkürzen (beschleunigtes Verfahren), so dass bei den hier abweichenden Darstellungen des Flächennutzungsplanes (FNP) von den Festsetzungsinhalten des Bebauungsplanes die erforderliche Änderung des FNPs ohne eigenständiges Änderungsverfahren auf dem Wege der Berichtigung erfolgen kann. Im vorliegenden Fall ist dies von Bedeutung, da die geplanten Einzelhandels- und Gemeinbedarfsnutzungen nicht aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt werden können und somit die erforderliche Änderung des Flächennutzungsplanes durch Berichtigung erfolgen kann.

Gemäß § 13 a Abs. 2 i.V.m. § 13 Abs. 3 BauGB wird von einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB, dem Umweltbericht nach § 2 a, der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 6 Abs. 5 Satz 3 und § 10 Abs. 4 abgesehen.

Gemäß § 13 a Abs. 2 Nr. 4 BauGB gelten Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, als im Sinne des § 1 a Abs. 3 Satz 6 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder als zulässig.

Unbeachtlich dessen werden alle umweltrelevanten Belange mit der Erarbeitung des Bebauungsplanes berücksichtigt und in der Begründung beschrieben.

Bereits mit dem vorgelagerten Wettbewerb im Jahr 2019 sowie der Erarbeitung des Rahmenplanes zur „Neuen Mitte Moisling“ (NMM) fanden 2021/ 22 zahlreiche Beteiligungsverfahren statt, deren Ergebnisse als Grundlage in dieses Bebauungsplanverfahren einfließen. Allerdings hat aufgrund der Komplexität der Planung im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung eine frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 3 und 4 Abs. 1 BauGB stattgefunden und damit wurde von der Möglichkeit des Verzichts gemäß § 13 a BauGB kein Gebrauch gemacht.

2. Ausgangssituation

2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

Bebauungs- und Nutzungsstruktur innerhalb des Plangebietes

Der Gebäudebestand im Plangebiet entspricht in seiner Nutzung und Gestaltung größtenteils der städtebaulichen Planung für die Entwicklung des Stadtteils Moisling aus den 1960er-/70er-Jahren. Die an dieser Stelle realisierten Gebäude markieren durch ihre Dimensionierung und Anordnung einen zentralen Ort. Die Konzentration entsprechender Angebote des Einzelhandels sowie sozialer und verkehrlicher Infrastruktureinrichtungen unterstreichen in diesem Bereich, an dem sich die Haupteinfahrstraßen sowie ÖPNV-Linien kreuzen, den zentralen Charakter.

Allerdings entspricht dieser zentrale Ort, trotz der genannten Eigenschaften, unter heutigen Gesichtspunkten nicht den Anforderungen eines funktionsfähigen Stadtteil- und Versorgungszentrums. Es fehlt ein baulich definierter öffentlicher Raum/Platz, wie der geplante Moislinger Markt, der mit der geplanten Bebauung als zentrale Mitte fungiert.

Große Teile der Gebäude haben einen erheblichen Sanierungsstau, insbesondere die mehrgeschossigen Wohngebäude sind modernisierungsbedürftig und weisen Defizite bezüglich der zeitgemäßen wohnfunktionalen und energetischen Ausstattung auf.

Im Bereich zwischen Oberbüssauer Weg, Moislinger Mühlenweg, Kiwittredder und Wilhelm-Waterstrat-Weg befinden sich vier viergeschossige Zeilenbauten, jeweils mit 32 Wohnungen sowie zwei eingeschossige Gebäude, in denen das Familienzentrum mit Kindertagesstätte untergebracht ist. Der inzwischen für die Baumaßnahmen des Bahnhaltepunkts aufgegebenen öffentlichen Spielplatz „Kiwittredder“ lag südlich davon, direkt angrenzend an den Wilhelm-Waterstrat-Weg. Die Straße Kiwittredder erschließt mehrere „Stellplatztaschen“.

Der Raum zwischen Oberbüssauer Weg und Hasselbreite bis zum Moislinger Mühlenweg ist mit drei neugeschossigen Hochhausscheiben (Hasselbreite 1, 3 und 5) bebaut, die als städtebauliche Dominanten den Bereich prägen und von einem großzügigen halböffentlichen Grünraum umgeben sind. Es sind reine Wohngebäude in der für die 70er-Jahre typischen Bauweise mit 45 bzw. 54 Wohnungen pro Haus. Östlich der Straße „Hasselbreite“ befinden sich weitere vier viergeschossige Zeilenbauten.

Auf der Fläche Ecke Oberbüssauer Weg/Moislinger Mühlenweg befand sich ein zwischenzeitlich abgerissener eingeschossiger Lebensmitteldiscounter mit einem angrenzenden dreigeschossigen Wohn- und Geschäftsgebäude, in dessen Erdgeschosszone sich acht kleine, überwiegend leerstehende Läden und in den Obergeschossen zehn Wohnungen befinden. Am nördlichen Ende der Hasselbreite liegt eine größere Stellplatz- und Garagenanlage. Nördlich, direkt an den Jüdischen Friedhof grenzend, befindet sich eine weitere Stellplatz- und Garagenanlage, die dem Hochhaus Hasselbreite 1 zugeordnet ist.

Bebauungs- und Nutzungsstruktur außerhalb des Plangebietes

In dem eingeschossigen Gewerbebau nördlich des Gesundheitszentrum am Oberbüssauer Weg befand sich eine weitere Bankfiliale, welche zwischenzeitlich geschlossen wurde. Das Gebäude ist aktuell an einen sozialen Träger vermietet. Das ehemalige Moislinger „Ärztehaus“ auf der Ecke Oberbüssauer Weg/Niendorfer Straße, prägt mit seinem fünfeckigen Grundriss und vier Geschossen die „Spitze“ des Grundstücks und wird zu einem Wohnhaus umgebaut.

Der Stadtteil Moislung wurde in den 60-/70er-Jahren nach dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt zu einer Großwohnsiedlung erweitert, so dass der Städtebau der 1960er-/ 70er-Jahre auch die angrenzenden Bereiche des Plangebietes prägt. Entsprechend setzt sich östlich entlang des Moislinger Mühlenwegs die für diese Zeit typische viergeschossige Zeilenbebauung fort. Darunter sind auch die Häuser der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE am Moislinger Mühlenweg 46-54 und Auf dem Schild 39-43, die bereits umfassend und neubauähnlich saniert sind.

Das zehngeschossige Hochhaus am Sterntalerweg markiert im Stadtteil den Kreuzungspunkt Oberbüssauer Weg/Sterntaler Weg in Richtung Niendorfer Straße, die in das ländlich gelegene Niendorf im Stadtteil Moislung führt.

Das Hochhaus am Sterntalerweg ist bereits umfassend saniert. Im Erdgeschoss entstehen Gewerbeeinheiten und darüber ca. 65 frei finanzierte Wohnungen. Vor dem Gebäude am Sterntalerweg liegt eine Stellplatzanlage, die durch Stellplätze südlich des Gebäudes ergänzt wird.

Nördlich des Sterntaler Weges befindet sich seit 2006 das Paracelsus-Gesundheitszentrum auf dem Gelände zwischen Sterntalerweg, Oberbüssauer Weg und Niendorfer Straße. Es wurde 2013 durch einen zweiten Bauabschnitt am Oberbüssauer Weg erweitert. Hier sind zehn Arzt- und Therapiepraxen, ein Pflegedienst und eine Beratungsstelle ansässig. In der

Ladenzone des Erdgeschosses auf der Ecke Sterntalerweg/Oberbüssauer Weg befinden sich eine Apotheke, eine Bäckerei mit Außensitzplätzen, ein Kiosk und rückwärtig an der Niendorfer Straße das Gebäude einer ehemaligen Bankfiliale, das zzt. vom Büro des Quartiersmanagements „Soziale Stadt“ genutzt wird.

Südlich grenzt an das Hochhaus (Flurstück 13/102) eine Brachfläche. Hier befand sich ein dreigeschossiges Wohngebäude, welches bereits vor einigen Jahren abgerissen wurde.

Die Grundschule Mühlenweg-Schule liegt nördlich des Moisinger Mühlenwegs, ungefähr auf der Hälfte dieser langen in Ostwest-Richtung verlaufenden Straße. Ein Fußweg führt von der Hasselbreite durch den rückwärtig an das Schulgelände grenzenden öffentlichen Grünzug zu dem Spiel- und Bolzplatz „Auf der Kuppe“, dessen Umgestaltung entsprechend den Ergebnissen eines Freiraumwettbewerbes als Fördermaßnahme der „Sozialen Stadt“ erfolgte. Der Spiel- und Bolzplatz „Auf der Kuppe“ ist Teil einer Grünanlage, die über weitere Zugänge aus den angrenzenden Wohnquartieren erschlossen wird und sich als durchgehender Grünzug bis zum Jüdischen Friedhof in den nordöstlichen Bereich der Niendorfer Straße erstreckt.

Am Ende der Straße Kiwittredder, im Bereich der Wendeanlage, befindet sich ein katholisches Gemeindezentrum mit Kindertagesstätte. Der Wilhelm-Waterstrat-Weg führt von hier ca. 400 m parallel entlang der Bahngleise nach Osten und biegt an der sanierten Grünanlage „Wilhelm-Waterstrat-Weg“ auf den Moisinger Mühlenweg ab. Auch die öffentliche Grün- und Freianlage „Wilhelm-Waterstrat-Weg“ wurde im Rahmen einer Fördermaßnahme der „Sozialen Stadt“ neugestaltet und aufgewertet.

Im Süden wird das Plangebiet durch die Gleistrasse der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck begrenzt. Aus dem Zentrum Moising führt in Verlängerung des Oberbüssauer Weges eine Brücke über die Bahngleise nach Süden in den freien Landschaftsraum, der landwirtschaftlich genutzt wird. Östlich der Brücke befindet sich der 2023 eröffnete Bahnhof Lübeck Moising mit der südlich angrenzenden P&R-Anlage. Weiterführend werden die anschließenden Dörfer wie Niendorf und Hamberge erschlossen.

Nordöstlich des Plangebietes setzt sich der Stadtteil Moising mit viergeschossigen Zeilenbauten entlang des Eulenspiegelwegs fort. An der Ecke Oberbüssauer Weg/Eulenspiegelweg liegt das Gerätehaus der Freiwilligen Feuerwehr Moising. Im vorderen also östlichen Bereich des Eulenspiegelwegs betreibt die Vorwerker Diakonie eine Wohnanlage für Senior:innen.

Parallel zum Eulenspiegelweg führt die Niendorfer Straße in westliche Richtung in den Moisinger Ortsteil Niendorf, der nach wie vor dörflich geprägt ist. Die Niendorfer Straße wird hier durch die kleinteilige Siedlungsstruktur aus straßenbegleitenden Einfamilien-/ Doppelhäusern geprägt, die auf für Siedlungshäuser „typischen“ schmalen und sehr tiefen Grundstücken stehen. Die Niendorfer Straße mit der kleinteiligen Baustruktur ändert im Bereich des Hochhauses am Sterntalerweg ihren Charakter. Dieser Straßenabschnitt wird durch die großvolumigen Gebäude der Hasselbreite 1-5 und des Gesundheitszentrums bzw. des ehemaligen Ärztehauses und einem sehr breiten Straßenquerschnitt bestimmt, der sich erst am östlichen Ende des Jüdischen Friedhofs im Übergang zur alten Dorfmitte Moising wieder verjüngt.

Die Bereiche der Großwohnsiedlung entlang des Brüder-Grimm- und Andersenrings, die sich nördlich anschließen, sind über den Sterntalerweg mit dem Plangebiet verbunden. Südöstlich des Sterntalerweges durchzieht ein für diesen Siedlungstyp typischer großer, öffentlicher Grünzug das Gebiet.

Nördlich des Jüdischen Friedhofs befindet sich ein Blockheizkraftwerk, das rund 1.000 Wohneinheiten mit Wärme versorgt.

Verkehrliche Erschließung

Die äußere Erschließung erfolgt über die Niendorfer Straße bzw. den Oberbüssauer Weg. Die Niendorfer Straße ist als Kreisstraße und Ortsdurchfahrt - und damit als Hauptverkehrsstraße klassifiziert. Sie führt in westlicher Richtung weiter in den dörflich geprägten Stadtbezirk Niendorf. Der Oberbüssauer Weg, Moislinger Mühlenweg, Eulenspiegelweg und Sterntalerweg fungieren als Gemeindestraßen und binden die Siedlungsbereiche im Stadtteil an. Das Verkehrsaufkommen im Bereich Oberbüssauer Weg/Niendorfer Straße liegt bei ca. 3.800 Kfz pro Tag.

ÖPNV-Anbindung

In Moisling verkehren derzeit vier Buslinien des Stadtverkehrs Lübeck (Linien 5, 7, 11 und 12), die den Stadtteil erschließen und ihn mit der Innen-/Altstadt und den benachbarten Stadtteilen und Ortslagen verbinden. Im Zuge der Entwicklung des Bahnhofpunktes und der „Neuen Mitte Moisling“ erfolgte die Neuordnung der Haltestellen im nördlichen Bereich und die Schaffung einer neuen Haltestelle „Lübeck-Moisling Bahnhof“ im Bereich der Brücke Oberbüssauer Weg bzw. südlich der Bahn. Die weiteren Haltestellen befinden sich im Kreuzungsbereich des Oberbüssauer Weges, des Moislinger Mühlenweges und des Sterntalerweges, also rund um den Moislinger Markt in ca. 300 m Entfernung zum Bahnhofpunkt und nördlich der Brücke in Zuordnung zum Haltepunkt der Bahn. Diese Haltestellen bilden einen wichtigen Knotenpunkt aller o.g. Buslinien (Start-/Endhaltestelle) und stellen mit ca. 1.200 Fahrgästen eine sog. Schwerpunkt-Haltestelle in der Hansestadt dar. Mit der Linie 5 hat man die Möglichkeit im 10-Minuten-Takt die Innenstadt zu erreichen. Die anderen Linien (7, 11, 12) fahren zu den Hauptverkehrszeiten im 15/30-Minuten-Takt in Richtung Stadt. Zudem besteht eine Anbindung nach Niendorf im 30-Minuten-Takt bzw. 60-Minuten-Takt nach Moorgarten / Klein Wesenberg.

Die Anbindung an den ÖPNV entspricht den Standards des aktuellen Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) der Hansestadt Lübeck.

Fuß- und Radverkehr

Entlang der Straßen Oberbüssauer Weg, Moislinger Mühlenweg, Sterntalerweg und Niendorfer Straße befinden sich auf beiden Straßenseiten Geh- und Radwege, die getrennt angelegt sind. Im Eulenspiegelweg, im Kiwittredder und in der Hasselbreite sind Gehwege vorhanden.

Die wichtigsten straßenunabhängigen Wegeverbindungen in der „Neuen Mitte“ sind der Wilhelm-Waterstrat-Weg parallel der Bahngleise sowie die fußläufige Anbindung des Grünzugs am nördlichen Ende Hasselbreite im Bereich der Wendeanlage.

Ruhender Verkehr

Das Parken für die Bewohner des Geschosswohnungsbaus findet überwiegend auf Stellplatzanlagen auf den Grundstücken statt.

Darüber hinaus sind weitere Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum vorhanden - entweder auf der Fahrbahn oder auf begleitenden Parkstreifen.

Bahnhofpunkt

Der Bahnhofpunkt Lübeck-Moisling wurde mit dem Fahrplanwechsel 2023/24 in das Bahnnetz eingeführt. Durch die Anbindung an die Bahnstrecke Hamburg-Lübeck eröffnen sich für den Stadtteil - und für das geplante Stadtteilzentrum - neue Entwicklungsperspektiven. Der Hauptbahnhof Lübeck ist nunmehr in ca. 6 Minuten und der Hauptbahnhof Hamburg in ca. 39 Minuten erreichbar. Die Deutsche Bahn AG hat Anfang des Jahres 2019 die Fachplanungen

eingeleitet; die Durchführung des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens erfolgte 2020. Der Bahnhaltepunkt wurde entlang der bereits bestehenden Gleise - östlich der Brücke Oberbüssauer Weg - eingerichtet und bildet somit den südlichen Abschluss des Plangebietes und der „Neuen Mitte Moisling“. Die Bahnsteige sind entsprechend nördlich für die Strecke Lübeck-Hamburg und südlich der Bahngleise für die Strecke Hamburg-Lübeck angeordnet.

2.2 Natur und Umwelt

2.2.1 Topografie

Das Gelände innerhalb des Plangebietes ist weitestgehend eben und liegt bei 12 m über Normalhöhennull (ü.NHN) bis 13 m ü.NHN. Der Oberbüssauer Weg weist hierbei eine Steigung in Richtung der südlich angrenzenden Brücke über die Bahngleise auf, wobei der Hochpunkt der Brücke bei ca. 18 m ü.NHN liegt. Gegenüber dem umgebenden Gelände besteht daher eine deutliche Böschungskante zum Straßenkörper.

2.2.2 Landschaftsbild und Erholung

Moisling wurde in seiner städtebaulichen Konzeption als Großwohnsiedlung der 1960er-/70er-Jahre entwickelt. Prägend sind viergeschossige Zeilenwohngebäude, die i.d.R. orthogonal zum Straßenverlauf ausgerichtet sind, sowie einzelne Punkthäuser als städtebauliche Markpunkte/ Dominanten der Siedlungserweiterung. Darüber hinaus sind auch die ursprünglichen dörflichen Strukturen mit kleinteiligen Einfamilien- und Doppelhäusern entlang der August-Bebel- und Niendorfer Straße noch deutlich ablesbar.

Die Großwohnsiedlung wird von weitläufigen Grün- und Freiflächen durchzogen und weist eine räumliche Nähe zur (freien) Landschaft und den angrenzenden Wasserwegen auf. Die weitgehend offene städtebauliche Struktur zeichnet sich durch umfangreiche Freiräume im direkten Wohnumfeld des Geschossbestands und (überdimensionierte) Straßenräume aus.

2.2.3 Vegetation

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgte eine Kartierung der vorhandenen Biotop- und Nutzungstypen¹. Diese Kartierung stellt eine aktuelle Bestandserfassung der Vegetation im Plangeltungsbereich und in seinen Randbereichen (Untersuchungsgebiet) dar. Dabei bildet die Bestandsaufnahme eine Grundlage für die Beurteilung der naturschutzfachlichen Wertigkeit der betroffenen Flächen und Strukturen. Ergänzend erfolgte eine Aufnahme der vorhandenen Bäume, deren Kronen- und Stammdurchmesser sowie eine Beurteilung des rechtlichen Schutzstatus².

Methodik / Vorgehensweise

Die Biotoptypenkartierung wurde erstmalig Anfang Oktober 2021 auf der Grundlage der damaligen Kartieranleitung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (Kartieranleitung und Biotoptypenschlüssel für die Biotopkar-

¹ PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.01.00 - Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling, Bestand Biotop- und Nutzungstypen, Stand: 01.04.2025

² PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.01.00 - Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling, Baumkataster, Stand: 27.09.2025

tierung Schleswig-Holstein – Kartieranleitung, Biotoptypenschlüssel und Standardliste Biotoptypen; Stand: April 2021) durchgeführt. Seit August 2024 ist die neue Kartieranleitung des Landesamtes für Umwelt Schleswig-Holstein (LfU) als korrigierte Fassung 2024 veröffentlicht, sodass die Bestandsaufnahme auf den aktuellen Biotoptypenschlüssel angepasst wurde.

Nachfolgend werden zunächst die im Plangebiet und seinem näheren Umfeld vorkommenden Biotoptypen beschrieben, anschließend wird der vorhandene Bestand hinsichtlich seiner Bedeutung mittels Biotopwertstufen bewertet.

Biotoptypen

Das Untersuchungsgebiet liegt im Stadtteil Moisling nördlich der Bahntrasse und wird geprägt durch die Siedlungsnutzung mit Wohngebäuden, Kleingewerbe und einem Gesundheitszentrum. Von Nord nach Süd verläuft im westlichen Bereich des Plangebietes der Oberbüssauer Weg, von dem aus Richtung Westen der Sterntalerweg und Richtung Osten der Moislinger Mühlenweg abzweigen. Aufgrund der starken anthropogenen Überprägung durch die Siedlungsnutzung sind kaum Biotop- und Nutzungstypen der freien Landschaft im Untersuchungsgebiet vorhanden. Stattdessen kommen häufig intensiv genutzte und gepflegte Rasenflächen und Gehölzbestände mit zum Teil nicht heimischen Gehölzen im Untersuchungsgebiet vor. Während in 2021 am südlichen Randbereich des Plangebietes noch natürlichere Vegetationsbestände, inklusive eines Knicks entlang der Bahntrasse ohne intensive Pflege vorhanden waren, wurde inzwischen ein Bahnhofsteilpunkt hergestellt, welcher zukünftig weiter ausgebaut werden soll. Derzeit befindet sich das Untersuchungsgebiet im baulichen Umbruch. Zum Zeitpunkt der letzten Begehung waren bereits Gebäude abgerissen, Bereiche planiert und mit Bauzäunen versehen. Weiterhin wurden in der Zwischenzeit Bäume gerodet, welche im Baumkataster entsprechend gestrichen wurden.

Gehölzbestände

Ein Großteil der Gehölzbestände im Plangebiet und dessen Umfeld ist durch menschliche Einflüsse, wie intensive Pflege durch Rückschnitt, geprägt. Im Bereich der südlich gelegenen Bahntrasse waren im Jahr 2021 noch vor allem Gehölzbestände vorhanden, die nicht komplett naturfern ausgeprägt waren. Trotz der Rodung des Knicks entlang der Bahntrasse wurde die angrenzende **Baumreihe aus Laubbäumen (HRy)**, mit z.B. Stiel-Eiche, Spitz-Ahorn und Rotbuche erhalten.

Im Untersuchungsgebiet sind eine Vielzahl an Einzelbäumen vorhanden. Diese stehen zu meist in gemeinschaftlich genutzten Gärten und den Außenanlagen der Wohngebäude und öffentlichen Gebäuden sowie entlang der Straßen. Als Einzelbäume sind sowohl Nadelgehölze als auch Laubbäume heimischer und nicht heimischer Arten vertreten, wie z.B. Hänge-Birken, Tannen, Hainbuchen, Ebereschen, Kiefern, Spitz-Ahorn, Mehlbeeren, Rot-Eichen Trompetenbäume, Eschen, Fichten, Silber-Ahorn, Tartaren-Ahorn, Vogelkirschen, Winter-Linden und Obstbäume.

Ruderales Gras- und Staudenfluren sowie Gewässer

Ruderalbewuchs ist im Plangebiet aufgrund zahlreicher Baumaßnahmen und dem Planieren von Flächen derzeit nicht vorhanden. Im weiteren Umfeld des Plangebietes sind Ruderalfluren ebenfalls nur in geringem Umfang vorhanden. So z.B. auf der Baustelle westlich des Oberbüssauer Weges und südlich angrenzend an den Sterntalerweg. Hier ist im Randbereich eine **ruderales Grasflur (RHg)** ausgebildet bspw. aus Wiesen-Knäuelgras (*Dactylis glomerata*), Wiesen-Rispengras (*Poa pratensis*) und Einjährigem Rispengras (*Poa annua*). Die ruderales Grasflur verbuscht jedoch durch Birkenaufwuchs und geht tlw. in eine **Brombeerflur (RHR)** über. Südlich der Baustelle wurde eine Baustelleneinrichtungsfläche geschaffen, sodass die

ehemals existierenden ruderalen Grasfluren als auch die verbuschende ruderale Staudenfluren frischer Standorte inzwischen nicht mehr vorhanden sind.

Zwischen dem Parkplatz und der Wohnbebauung im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes ist ein Durchgang mit einem unversiegelten Weg zu einem Wanderweg. Der unversiegelte Weg wird beidseitig von ruderalen Grasfluren gesäumt. Des Weiteren ist im südlichen Eckbereich des Parkplatzes ein Regenrückhaltebecken als **naturfernes künstliches Gewässer (Fxy)** vorhanden, dass von einer **feuchten Hochstaudenflur (RHf)** umgeben ist. Die feuchte Hochstaudenflur wird geprägt durch ein **Gebüsch mit Weidenaufwuchs (HBw)** und Arten wie z.B. Sumpfschwertlilie (*Iris pseudoacorus*) und Gewöhnlichem Gilbweiderich (*Lythrum salicaria*).

Biotope der Siedlungs- und Verkehrsflächen

Den größten Flächenanteil im Plangebiet und dessen nördlichen, östlichen und westlichen Umfeldes nehmen Biotope der Siedlungs- und Verkehrsflächen ein. Das Untersuchungsgebiet wird einerseits nördlich durch Privatgrundstücke mit **Einzel-/ Doppel- und Reihenhausbauung (SBe)** und den dazugehörigen Nebenanlagen und Gärten sowie andererseits im südlichen und östlichen Bereich durch **Blockrandbebauungen (SBz)** mit großflächigen Außenanlagen geprägt. Die Außenanlagen bestehen zumeist aus naturschutzfachlich geringwertigen **arten- und strukturarmen Zierrasen (SGr)**, **Ziersträuchern und Beeten (SGs)**, **urbanen Gebüschern nicht heimischer Arten (SGf)**, **Siedlungsgehölzen aus Nadelbäumen (SGn)** und in geringem Maße aus höherwertigen **urbanen Gebüschern heimischer Arten (SGg)** und **Siedlungsgehölzen heimischer Baumarten (SGy)**. Die Artenauswahl der flächigen Gehölze entspricht zumeist auch den Arten der bereits genannten Einzelbäume im Untersuchungsgebiet. Die Gebüsche und Ziergehölze bestehen z.B. aus Rotem Hartriegel, Hainbuchen, Buchsbaum, Eiben, Spiersträuchern, Berberitzen, Rosen und größeren Stauden.

Weiterhin befinden sich mehrere **Gewebeflächen (Slg)**, wie z.B. das Gesundheitszentrum und **öffentliche Gebäude (SBf)**, wie eine Kita im Untersuchungsgebiet. Als öffentliche Grünfläche bestand bei der ersten Bestandsaufnahme im südlichen Randbereich des Plangebietes noch ein Kinderspielplatz. Dieser wurde inzwischen abgebaut und wird nun zum Teil provisorisch als Fahrradstellplatz genutzt. Die Flächen rund um die Baustellen sind weiterhin überwiegend geprägt durch **arten- und strukturarmen Zierrasen (SGr)**. Die Rasenflächen werden intensiv genutzt und gepflegt, somit ist die Artenvielfalt reduziert auf Arten, wie Einjähriges Rispengras (*Poa annua*), Breitwegerich (*Plantago major*), Gewöhnliche Schafgarbe (*Achillea millefolium*), Weiß-Klee (*Trifolium repens*) und Gänseblümchen (*Bellis perennis*). Außerdem ist im nördlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes ein **unversiegelter Weg (SVu)** zum Spaziergehen vorhanden und parallel zur Bahntrasse verläuft ein mit Sand und Grand **teilversiegelter Weg (SVt)**.

Durch das Plangebiet verlaufen mehrere Straßen mit angrenzenden Fuß- und Radwegen als **vollversiegelte Straßenverkehrsfläche (SVs)**. Zu dem Biototyp zählen auch die Parkplätze und Zuwegungen zu den Wohngebäuden und Gewerbeflächen. Angrenzend an den Oberbüssauerweg waren im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes straßenbegleitende Bäume auf den Böschungen vorhanden. Diese wurden im Zuge des Baus des Bahnhaltepunkts gerodet, um provisorisch Treppen und Rampen anzulegen, welche zukünftig weiter ausgebaut werden. Somit sind zwar weiterhin **sonstige Steilhänge (XHy)** entlang des Oberbüssauer Weges vorhanden, diese sind aber nicht mehr artenreich und werden gärtnerisch gepflegt, sodass hier kein Schutzstatus mehr besteht. Vielmehr befindet sich derzeit auf den Böschungen derzeit ein rasig, teils krautiges **Straßenbegleitgrün ohne Gehölze (SVo)**.

Bewertung

Für die naturschutzfachliche Bewertung der Biotop- und Nutzungstypen werden folgende, allgemein gebräuchliche naturschutzfachliche Kriterien herangezogen:

- Grad der Naturnähe,
- Vorkommen seltener Arten,
- Gefährdung bzw. Seltenheit,
- Vollkommenheit und
- zeitliche Ersetzbarkeit bzw. Wiederherstellbarkeit.

Anhand dieser Kriterien erfolgt eine Einstufung der im Untersuchungsgebiet festgestellten Biotoptypen. Für die Einstufung wird eine Skala zu Grunde gelegt, die sechs Wertstufen von 0 „ohne Biotopwert“ bis 5 „sehr hoher Biotopwert“ umfasst.

Wertstufe	Definitionen / Kriterien	Biotoptypen	Schutzstatus
5	sehr hoher Biotopwert: sehr wertvolle, naturnahe Biotoptypen, Reste der ehemaligen Naturlandschaft mit vielen seltenen oder gefährdeten Arten	• im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden	
4	hoher Biotopwert: naturnahe Biotoptypen mit wertvoller Rückzugsfunktion, extensiv oder nicht mehr genutzt; Gebiet mit lokal herausragender Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz	• im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden	
3	mittlerer Biotopwert: relativ extensiv genutzte Biotoptypen innerhalb intensiv genutzter Räume mit reicher Strukturierung, hoher Artenzahl und einer, besonders in Gebieten mit hohem Anteil von Arten der Wertstufe 4, hohen Rückzugs- und/oder Vernetzungsfunktion; Gebiet mit lokaler Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz	• Einzelbäume • Baumreihe aus Laubbäumen • Feuchte Hochstaudenflur • Urbane Gebüsche heimischer Arten • Siedlungsgehölze mit heimischen Baumarten	
2	niedriger Biotopwert: Nutzflächen oder Biotoptypen mit geringer Artenvielfalt, die Bewirtschaftungsintensität überlagert die natürlichen Standortseigenschaften, Vorkommen nur noch weniger standortspezifischer Arten; Lebensraum für euryöke Arten	• Ruderale Grasflur • Brombeerflur • Urbane Gebüsche nicht heimischer Arten • Siedlungsgehölze aus Nadelbäumen	
1	sehr niedriger Biotopwert: Biotoptypen ohne Rückzugsfunktion, intensiv genutzt, mit überall schnell ersetzbaren Strukturen; fast vegetationsfreie Flächen, extrem artenarm bzw. lediglich für einige wenige euryöke Arten von Bedeutung	• Arten- und strukturarmer Zierrasen • Ziersträucher und Beete • Unversiegelter Weg • Naturfernes künstliches Gewässer • Einzel- / Doppel- und Reihenhausbebauung mit Gärten • Blockrandbebauungen • Öffentliche Gebäude • Baustellen • Kinderspielplatz	
0	ohne Biotopwert: überbaute oder vollständig versiegelte Flächen	• Vollversiegelte Verkehrsfläche • Teilversiegelte Verkehrsfläche • Gewerbeflächen	

Derzeit befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotop innerhalb des Plangebietes.

Es kommen keine Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie im Plangebiet vor. Aufgrund der speziellen Standortansprüche der Arten: Kriechender Scheiberich (*Apium repens*) (Feuchtwiesen, Ufer), Froschzunge (*Luronium natans*) (Gewässerpflanze), Schierlings-Wasserfenchel (*Oenanthe conioides*) (Süßwasserwatten), Firnisglänzendes Sichelmoos (*Hamatocaulis vernicosus*) (Moore, Nasswiesen, Gewässerufer) ist ein Vorkommen im Plangebiet ausgeschlossen.

2.2.4 Natur- und Artenschutz

Aufgrund der integrierten städtischen Lage des Plangebietes ist derzeit nicht von einer höheren Bedeutung als Lebensraum für artenschutzrechtlich relevante Tier- und Pflanzenarten auszugehen.

Gleichwohl befinden sich im Nahbereich des Plangebietes teilweise Gehölzstreifen sowie Zier- und Nutzgärten mit Gehölzstrukturen und Bäumen, in denen wenig störungsempfindliche Amphibien, Kleinsäuger und Gehölzbrüterarten zu erwarten sind.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erfolgte daher die Erarbeitung einer Artenschutzprüfung³. Zur Ermittlung des faunistischen Bestands wurde eine faunistische Potenzialanalyse für ausgewählten Arten(-gruppen) vorgenommen. Diese ist ein Verfahren zur Einschätzung der möglichen aktuellen faunistischen Besiedlung von Lebensräumen unter Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten, der Umgebung und der vorhandenen Beeinträchtigungen. Es werden nicht alle Tiergruppen betrachtet, sondern insbesondere die in diesem Fall artenschutzrechtlich bedeutsamen europäischen Vogelarten und Arten des Anhangs IV der FFH Richtlinie.

Die hier potenziell vorkommenden Tierarten werden aus der Literatur und eigenen Kartierungen in vergleichbaren Lebensräumen abgeleitet. Anhand der Biotopstrukturen, ihrer Vernetzung und des Bewuchses werden Rückschlüsse auf die potenziell vorkommende Fauna gezogen. Die Grundlage für die Bewertung bilden Geländebegehungen mit Überprüfung von Lebensstätten vom Boden aus an Bäumen, Gebäuden und anderen Strukturen.

Der Geltungsbereich ist geprägt durch die vorhandene Bebauung aus Geschosswohnungsbau in Zeilenform. Dazwischen finden sich zahlreiche z.T. alte Bäume. Sie wachsen inmitten der gepflegten Grünflächen, auf den sich neben Rasenflächen auch im Süden ein Kinderspielplatz und Parkplätze befinden. Entlang der Fußwege befinden sich intensiv gepflegte Hecken. In den vereinzelt Vorgärten befinden sich Hecken und Ziergehölze.

Die vorhandene Bebauung weist verschiedene Beschädigungen auf, die nun v.a. für Brutvögel zahlreiche Verstecke und Brutmöglichkeiten darstellen. Die südlichen Geschossgebäude weisen unter den Dachüberständen eine Vielzahl von Mehlschwalbennestern auf. Auch sind für Fledermäuse Einflugmöglichkeiten sowie Versteckmöglichkeiten an der Fassade der Gebäude nicht ganz auszuschließen. Das Innere der Gebäude wurde nicht besichtigt.

Im Umfeld des Plangeltungsbereiches findet sich Wohnbebauung mit Geschäften. Es sind verschiedene Kleinstrukturen an älteren Gebäuden vorhanden, die Neubauten sind so hergestellt, dass für Vögel und Fledermäuse oder auch Insekten keine Bedeutung besteht.

³ BBS Umwelt GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.01.00 Oberbüssauer Weg/Neue Mitte Moising, Faunistische Potenzialanalyse und Artenschutzprüfung, Stand: 28.02.2025

Tierarten nach Anhang IV der FFH Richtlinie

Nordöstlich des Geltungsbereiches und südlich sind im Artkataster des Landesamtes für Umwelt SH Libellen an Gewässern kartiert, die im Planungsraum nicht zu erwarten sind. Ebenso sind die europäisch geschützten Amphibien und die Zauneidechse nicht zu erwarten, die westlich bekannt sind. Angaben zu Laubfrosch und Wechselkröte sind veraltet. Südlich der Bahn kann der Laubfrosch in einem größeren Gewässer nicht ausgeschlossen werden, hier sind Libellenarten gemeldet. Am Bahndamm kann der Grasfrosch wandernd vorkommen, die Zwergfledermäuse kann die Gebäude im Geltungsbereich besiedeln.

Fledermäuse

Bei Fledermausuntersuchungen in vergleichbaren Siedlungen wurden Gebäudefledermäuse, hier v.a. Mücken- und Zwergfledermaus festgestellt, die auch hier möglich und tws. nachgewiesen sind. Im Nordosten kann z.B. hinter Fassadenplatten (s. Fotos) eine Quartiersnutzung durch Fledermäuse gegeben sein. Für die Breitflügelfledermaus, die Dachböden nutzt, ist ein Potenzial nicht auszuschließen.

Die Gebäude besitzen gemäß der Begehung und Artkatasterdaten ein geringes Quartierpotenzial für eine sommerliche Nutzung (Wochenstubenpotenzial). Eine Überprüfung der Quartierseignung in Bäumen erfolgte nicht. Daher muss eine Quartierseignung der vorhandenen Bäume im Geltungsbereich bei entsprechendem Stammdurchmesser gemäß LBV-SH⁴ (2011) angenommen werden:

- Eignung als Winterquartier: Gehölze mit einem Stammdurchmesser > 50 cm
- Eignung als Wochenstube: Gehölze mit einem Stammdurchmesser > 30 cm

Die Gehölzstrukturen in Verbindung mit Grünflächen sind typische Nahrungshabitate innerhalb von Siedlungsflächen. Hinweise auf bedeutende Jagdgebiete liegen hier nicht vor. Für die lokale Population wird angenommen, dass es sich bei dem Plangebiet um einen Nahrungsraum mit allgemeiner Bedeutung handelt. Entlang der Bahnlinie ist eine Flugachse möglich.

Weitere Säugetiere

Die Haselmaus besiedelt Wälder unterschiedlichsten Typs, aber auch Feldhecken, Knicks und Gebüsche. Sie ist dabei auch eine hohe Deckung der Gehölzvegetation und hoher Gehölzdiversität mit einem hohen Anteil verschiedener Nahrungspflanzen (Haselnuss, Rubus-Arten, Schlehe, Faulbaum, etc.) angewiesen, damit während der gesamten Aktivitätsperiode ausreichend Nahrung zur Verfügung steht.

Bei einer Überprüfung der Gehölze an der Bahn durch das Vorhaben Bahnhofpunkt wurde die Art hier nicht nachgewiesen. Sie ist in der Siedlung aufgrund fehlender Gehölze ebenfalls nicht zu erwarten. Für die weiteren Anhang IV-Säugetierarten können Vorkommen aufgrund ihres Verbreitungsgebietes (Birkenmaus) bzw. des Fehlens von erforderlichen Habitatstrukturen (Biber, Fischotter: keine Gewässer und deren Uferbereiche oder Verbindungswege) ausgeschlossen werden. Die Fischerotter kommt an der Trave vor. Es kann jedoch mit großer Sicherheit ausgeschlossen werden, dass Fischotter innerhalb des Geltungsbereichs vorkommen, da hier eine Habitateignung nicht gegeben ist.

⁴ Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein: Fledermäuse und Straßenbau – Arbeitshilfe zur Beachtung der artenschutzrechtlichen Belange bei Straßenbauvorhaben in Schleswig-Holstein, 2011

Amphibien und Reptilien

Im Geltungsbereich finden sich keine Gewässer. Geeignete Laichgewässer finden sich außerhalb des Plangebiets, z.B. südlich der Bahn. Es wird ein Vorkommen von Amphibien des Anhangs IV FFH-RL innerhalb des Geltungsbereichs ausgeschlossen. Aufgrund fehlender Habitateignung werden dort weder Sommer- oder Winterquartiere erwartet noch sind dort Amphibien nach Anhang IV während ihrer Wanderbewegungen zu erwarten.

Die in Schleswig-Holstein stark gefährdete Zauneidechse besiedelt Lebensräume mit einer hohen Strukturvielfalt aus vegetationsarmen oder -freien Flächen, verbuschten Bereichen und Hochstaudenfluren. Als anthropogene Sekundärbiotope werden vor allem Sandtrockenrasen und -heiden, Bahndämme, trockene Ruderalfluren und Waldränder besiedelt. Nur in geringem Umfang werden Gärten, Wege- und Straßenränder sowie Knicks besiedelt. Für die Eiablage der Art ist das Vorhandensein von warmen, besonnten, grabbaren sandig-kiesigen Substraten ausschlaggebend. Der Geltungsbereich stellt keinen geeigneten Lebensraum dar. Nachweise der Zauneidechse liegen westlich an der südlichen Bahnböschung, außerhalb des Plangeltungsbereiches vor. Die Zauneidechse wird im Plangebiet aufgrund der Habitatstruktur und nur nördlichen, schattigeren Bahnböschung ausgeschlossen.

Sonstige Anhang IV-Arten

Eine Bedeutung des Geltungsbereichs für Arten der Gewässer oder Uferbereiche besteht aufgrund fehlender geeigneter Gewässer nicht. Ein Vorkommen von Libellen nach Anhang IV FFH-RL wird somit ausgeschlossen. Käfer nach Anhang IV (z. B. Eremit, Heldbock) können aufgrund ihrer aktuellen Verbreitung innerhalb des betrachteten Untersuchungsraums ausgeschlossen werden (MELUND⁵).

Auch der Nachtkerzenschwärmer oder der Goldene Scheckenfalter können aufgrund ihrer aktuellen Verbreitung innerhalb des betrachteten Untersuchungsraums ausgeschlossen werden (MELUND).

Weitere Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind somit nicht zu betrachten

Europäische Vogelarten

Brutvögel

Alle heimischen Vogelarten sind europäisch geschützt und daher von artenschutzrechtlicher Relevanz. Der Geltungsbereich bietet heimischen Brutvögel der Gebäude und Gärten/Gehölze Lebens- und Fortpflanzungsstätten. Neben typischen Arten der Siedlungsbiotope ist v.a. mit Gehölzbrütern zu rechnen. Die gebietseigenen und umliegenden Gehölze können als Brut- und Lebensstätte für eine Vielzahl typischer, auch anspruchsvollerer Gehölzbrüter dienen; so sind neben verschiedenen Spechten (z. B. Bunt- und Grünspecht) und Meisen (Kohl-, Blau- und Schwanzmeise) auch diverse Singvögel (z. B. Gartenrotschwanz, diverse Grasmücken etc.) zu erwarten.

Typische Arten der bodennahen Staudenfluren wie Rotkehlchen, Zaunkönig, Zilpzalp etc. finden in den wenigen Gebüsch nur wenige Brutplätze.

Die Gebäude innerhalb des Geltungsbereichs bieten in geringem Umfang Brutmöglichkeiten für in und an Gebäuden brütende Vogelarten wie z. B. Hausrotschwanz, Grauschnäpper, Bachstelze, verschiedene Meisenarten, Feld- und Haussperling. An Dachunterständen der

⁵ Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein: FFH-Bericht 2019 des Landes Schleswig-Holstein. Methodik. Ergebnisse und Konsequenzen, 2020

Geschosswohnblocks sind umfangreich Nistmöglichkeiten für Mehlschwalben durch die Nester (s.u.) erkennbar.

Insgesamt wird dem Geltungsbereich für die hier zu erwartenden typischen Arten der Siedlungsbiotope eine allgemeine, für die Mehlschwalbe eine hohe Bedeutung attestiert. Die alten Bäume sowie die zahlreichen Mehlschwalbennester an den Gebäuden haben jedoch eine größere Bedeutung für den innerstädtischen Brutvogelbestand.

Rastvögel

Von einer landesweiten Bedeutung ist auszugehen, wenn in einem Gebiet regelmäßig 2 % des landesweiten Rastbestandes einer jeweiligen Art in Schleswig-Holstein rasten⁶. Es wird ausgeschlossen, dass innerhalb des Untersuchungsraums Rastbestände vorkommen, die diese Kriterien erfüllen. Eine Bedeutung des Untersuchungsraums für Rastvögel ist somit nicht gegeben.

Weitere national oder nicht geschützte Arten(-gruppen)

Amphibien und Reptilien

Es können einzelne Individuen der national geschützten Arten Grasfrosch und Erdkröte potenziell v.a. am Bahndamm vorkommen.

Auch für weitere lediglich national geschützte Reptilien (z.B. Blindschleiche oder Waldeidechse) weisen die intensiv gepflegten Strukturen innerhalb des Geltungsbereiches keine Habitateignung auf, am Bahndamm sind diese jedoch nach der Begehung 2022 zu erwarten. 2024 sind die Strukturen tws. durch Arbeiten der Bahn nicht mehr vorhanden.

Säugetiere

Es sind Vorkommen teilweise national geschützter (Klein)Säuger wie etwa Eichhörnchen, Igel oder verschiedene Mausarten vorauszusetzen.

Insekten

Es können ungefährdete Schmetterlinge, Laufkäfer oder Wildbienen innerhalb des Geltungsbereiches vorkommen. Eine besondere Bedeutung des Geltungsbereichs als Lebensraum für Insekten wird jedoch nicht angenommen, da die Grünflächen einer regelmäßigen Pflege unterliegen.

Weichtiere

Es ist das Vorkommen verschiedener Schnecken anzunehmen. Eine besondere Bedeutung als Lebensraum wird dem Geltungsbereich jedoch nicht zugesprochen.

⁶ Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein / Amt für Planfeststellung Energie: Beachtung des Artenschutzrechtes bei der Planfeststellung – Aktualisierungen mit Erläuterungen und Beispielen, 2016

2.2.5 Boden- und Grundwasserverhältnisse

Zur Beurteilung der Boden- und Grundwasserverhältnisse im Plangebiet wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes eine Geotechnische Stellungnahme⁷ erarbeitet. Ergänzend erfolgt eine Untersuchung für die Bereiche östlich der Hasselbreite⁸

Zur Erkundung der Untergrundverhältnisse wurden im Bereich des Gebietes am 23.02.2022 und 24.02.2022, 10 Kleinrammbohrungen und ergänzend für die Flächen östlich der Hasselbreite am 12.04. und 15.04.2024 nochmals 8 Kleinrammbohrungen bis maximal 5,0 m Tiefe durchgeführt. Es wurden Körnungslinien, die Konsistenzen und die Wassergehalte von charakteristischen Böden ermittelt.

Bodenschichten

Es wurden im Untersuchungsbereich, unterhalb des Oberbodens und den aufgefüllten Böden überwiegend Fein- bis Mittelsande bis zur Bohrendtiefe von 5,0 m festgestellt. Diese weisen teilweise unterschiedliche Feinkornanteile und eingelagerte Beckenschlufflagen auf. Im Bereich der Untersuchungspunkte 9 (Spielplatz Kiwittredder) und 10 (Moisinger Mühlenweg 43) wurde direkt unterhalb des Oberbodens und der aufgefüllten Böden Beckenschluff bis in eine Tiefe von 1,10 m, UP 9 bzw. 3,80 m, UP 10 erbohrt. Im Bereich der Untersuchungspunkte UP 2 (Hasselbreite 1), 3 (Moisinger Mühlenweg 66) und 8 (Kiwittredder 20), wurde unterhalb der Sande ab einer Tiefe von 3,5 m bis zur Bohrendtiefe von 5,0 m Beckenschluffmergel festgestellt.

Grundwasserverhältnisse

Die ermittelten Grundwasserstände zum Zeitpunkt der Bohrungen weisen einen Abstand von 1,50 – 3,20 m unter Geländeoberkante (GOK) auf. Es wurden überwiegend ausgepegelte Wasserstände ermittelt. Es handelt sich um überwiegend oberflächennahes freies Grundwasser.

Die Grundwasserstände wurden innerhalb der korrespondierenden Sande eingemessen. Grundsätzlich ist nach starken, länger anhaltenden Niederschlägen und verdunstungsarmer Jahreszeit mit höheren Grundwasserständen (ca. 0,5 m) und kurzfristiger Staunässe oberhalb von eingelagerten Beckenschlufflagen und den stark schluffigen Sanden zu rechnen.

Rahmenbedingungen für Hochbauten

Aufgrund der festgestellten Boden- und Grundwasserverhältnissen ist eine Flachgründung der Hochbauten über Einzel- und Streifenfundamenten oder einer Sohlplatte möglich. Der Oberboden und die aufgefüllten Böden sind unterhalb der Gebäude, gegen verdichtete Sande auszutauschen. Wenn direkt Beckenschluff bzw. Beckenschluffmergel unterhalb der Gründungsebene vorhanden ist, ist ein begrenzter Bodenaustausch oder der komplette Bodenaustausch einzuplanen und/ oder verstärkte Gründungselemente. Bei unterkellerten Gebäuden ist das Kellergeschoß nach DIN 18533, W2.1 abzudichten.

Die Baugruben können mit geböschten Baugrubenwänden ausgeführt werden, wenn genug Abstand zu den vorhandenen Gebäuden, Baugrundstückgrenzen und Verkehrsflächen vorhanden ist.

⁷ Ingenieurbüro Höppner: Geotechnische Stellungnahme zu den Boden- und Grundwasserverhältnissen, Neue Mitte Moising Lübeck, Stand: 10.04.2022

⁸ Ingenieurbüro Höppner: Geotechnische Stellungnahme zu den Boden- und Grundwasserverhältnissen, Neue Mitte Moising Lübeck, (Ergänzung für die Flächen östlich der Hasselbreite), Stand: 24.04.2024

Wenn Beckenschluff bzw. Beckenschluffmergel ansteht ist mit Stau- und Schichtenwasser im Bereich der Baugrubenböschungen zu rechnen. In diesem Bereich ist die Baugrubenböschung eventuell mit einem Belastungsfilter (eventuell mit einem Vlies) zu versehen, um das Wasser fassen zu können und das Ausfließen von Bodenmaterial zu verhindern.

Es ist zur Fassung von Tageswasser, Stau- und Schichtenwasser (überwiegend im Bereich von bindigen Böden), während der Bauarbeiten offene Wasserhaltungsmaßnahmen vorzuhalten und je nach Bedarf zu betreiben. Der Umfang der offenen Wasserhaltung ist je nach Wasseranfall anzupassen.

Je nach Tiefe der Baugrube ist eventuell eine Grundwasserabsenkung mittels einer geschlossenen Anlage (z.B. Vakuumfilter) nötig.

Beurteilung der Versickerungseigenschaften der Böden

Gemäß den geotechnischen Stellungnahmen sind überwiegend feinsandige Böden vorhanden, teilweise jedoch auch Beckenschluff. Die Feinsande sind wasserdurchlässig und zur Versickerung geeignet, im Bereich des Beckenschluffs ist keine Versickerung möglich. Häufig sind die oberen Bodenschichten aufgefüllt, teilweise bis 3,50 m unter GOK. Die teilweise gewachsenen Oberbodenschichten sind nur 20 - 40 cm stark, jedoch ebenso wie die aufgefüllten Bodenschichten überwiegend sandig. Grundwasser steht 1,50 - 3,20 m unter GOK an. Es wurden jedoch keine dauerhaften Grundwasserstände gemessen, sondern lediglich zum Zeitpunkt der Bohruntersuchungen festgestellt.

Für die versickerungsfähigen Sande sind Wasserdurchlässigkeitsbeiwerte von $1,0 \times 10^{-6}$ - $1,0 \times 10^{-5}$ m/s angegeben.

Altlasten

Es liegen derzeit keine Kenntnisse über Bodenkontaminationen innerhalb des Plangebietes vor. Im Zuge der Felduntersuchungen zur Geotechnischen Untersuchung⁹ des Bebauungsplanes wurden mittels organoleptischer Ansprache keine Hinweise auf Altlasten oder Kontaminationen festgestellt.

2.2.6 Belange des Immissionsschutzes

Immissionsschutzrechtlich wirken auf das Plangebiet Belastungen durch die umgebenden Straßen - insbesondere durch die Niendorfer Straße und den Oberbüssauer Weg - sowie die südlich verlaufende Bahnstrecke Hamburg-Lübeck ein.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erfolgte daher die Erarbeitung einer Schalltechnischen Untersuchung¹⁰, welche die einwirkenden Faktoren auf das Plangebiet sowie die Auswirkungen der Planung auf die Umgebung untersucht und bewertet.

⁹ Ingenieurbüro Höppner: Geotechnische Stellungnahme zu den Boden- und Grundwasserverhältnissen, Neue Mitte Moisling Lübeck, Stand: 10.04.2022

¹⁰ M+O Immissionsschutz Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH: Bebauungsplan 21.01.00 - Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling - Hansestadt Lübeck, Schalltechnische Untersuchung, Stand: 24.02.2025

Verkehrslärm

Zur Ermittlung der Grundlagen wurde zunächst eine Verkehrsprognose¹¹ erstellt, die die bestehenden Verkehrsströme und die zu erwartenden Mengen definiert.

Die entsprechenden Zugzahlen wurden ergänzend durch die DB AG für das Prognosejahr 2030 zur Verfügung gestellt. Hierbei wurden die bereits vorhandenen aktiven Schallschutzanlagen (Wände/Gabionen) gemäß Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 AEG für das Vorhaben „Neubau Haltepunkt Lübeck-Moisling“ in der Hansestadt Lübeck Bahn-km 6,015 bis 6,388 der Strecke 1120 Lübeck – Hamburg berücksichtigt.

Die Lage und Höhe der geplanten aktiven Schallschutzanlagen (Wände) sowie weitere aktive Schallschutzmaßnahmen am Gleis (z. B. besonders überwachtes Gleis, Schienenstegdämpfer) sind den Auslegungsunterlagen für das Bauvorhaben „Lärmschutzwände (LSW) Lübeck-Moisling Großprojekt Schienenanbindung Fehmarnbeltquerung“ entnommen.

Anlagenlärm

Außerhalb des Plangebiets befinden sich nur wenige Anlagen, die auf das Plangebiet einwirken können, darunter das Paracelsus Gesundheitszentrum im Dreieck der Niendorfer Straße, des Sterntalerweges und des Oberbüssauer Weges und das Feuerwehrgerätehaus der Freiwilligen Feuerwehr Moisling.

Auf eine konkrete Ermittlung der Einwirkungen der o. g. Anlagen auf die geplanten Bebauungen innerhalb des Bebauungsplanes 21.01.00 Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling wurde jedoch aus den folgenden Gründen verzichtet:

Zum einen befinden sich im Umfeld der o. g. Anlagen bereits schutzbedürftige Nutzungen (hier: Wohngebäude), die näher oder gleich nah an diesen Anlagen liegen. Die immissionschutzrechtliche Verträglichkeit im Sinne der TA Lärm muss daher bereits an diesen Nutzungen gegeben sein.

Zum anderen weisen die geplanten Bebauungen innerhalb des Bebauungsplanes 21.01.00 Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling eine gegenüber dem Bestand geringere Schutzbedürftigkeit (vorher: allgemeine Wohngebiete (WA), nun: Urbane Gebiete (MU) auf.

Bei dem Bebauungsplan 21.01.00 Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling handelt es sich um eine Angebotsplanung. Innerhalb des Plangebiets soll die Errichtung von Anlagen (z. B. Einzelhandelsbetriebe, Läden, nicht wesentlich störende Handwerks- und Gewerbebetriebe, Tiefgaragen und Großgaragen) zulässig sein.

Aussagen zur immissionsschutzrechtlichen Verträglichkeit einer geplanten Anlage im Sinne der TA Lärm lassen sich aufgrund der zu diesem Zeitpunkt noch fehlenden detaillierten Planung und ohne Kenntnis über die konkreten betrieblichen Randbedingungen nicht treffen. Dies ist in der Regel erst auf Ebene des Baugenehmigungsverfahrens möglich.

Es folgen jedoch einige grundsätzliche Hinweise, die in der weiteren Planung beachtet werden sollten.

¹¹ Wasser- und Verkehrs-Kontor GmbH: Hansestadt Lübeck, B-Plan Nr. 21.01.00 „Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling“, Verkehrsprognose, Stand: 31.01.2025

Erschütterungen aus Schienenverkehr

Das Plangebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe der Eisenbahnstrecke 1120 Abschnitt Hamburg - Lübeck. Zur Beurteilung möglicher Auswirkungen erfolgten im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Erschütterungsmessungen nach DIN 4150, auf Grundlage dessen die Erschütterungseinwirkungen des Schienenverkehrs auf die geplanten Neubauten ermittelt wurden¹².

Während der Messung wurden Erschütterungssignale aufgrund von Zug-Vorbeifahrten an drei Messpunkten aufgezeichnet. Ausgesuchte Messdaten dieser Vorbeifahrten werden im Folgenden für die Prognose der zu erwartenden Erschütterungsimmissionen auf dem Plangebiet für den nördlichen Baukörper verwendet.

Der Messpunkt liegt hierbei außerhalb des Geltungsbereiches und dient aufgrund seines geringeren Abstands zum Gleiskörper im Wesentlichen als Referenz für die Ermittlung der Erschütterungsausbreitung auf dem Plangebiet.

Anhand der registrierten Messdaten wurden die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen infolge des Schienenverkehrs prognostiziert und gemäß DIN 4150, Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ beurteilt. Es wurde dafür ein vereinfachtes Verfahren mit skalaren Übertragungsfaktoren verwendet.

Die Ergebnisse zeigen, dass im gesamten Geltungsbereich des Plangebiets die Vorgaben der DIN 4150-2 für ein Wohngebiet (WA) für Regionalbahnverkehr eingehalten werden können.

Unabhängig von den zu erwartenden Erschütterungsimmissionen wird zur Bauweise immer die Erstellung einer durchgehenden massiven Bodenplatte empfohlen, um eine möglichst große anzuregende Masse zu erhalten.

2.3 Standorteignung nach Klimaschutzkriterien

Die Bürgerschaft hat am 25.06.2020 49 *kurzfristige Maßnahmen zum Klimaschutz in der Hansestadt Lübeck für das Jahr 2020* beschlossen (VO/2019/07727-01). Gemäß Maßnahme „F01 - Einbeziehung von Klimaschutzkriterien in die Kategorisierung von Flächen im Rahmen von Bebauungsplanverfahren“ ist im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen für Wohn- und Gewerbeflächen die Inanspruchnahme des betreffenden Standortes unter Klimaschutzaspekten zu bewerten.

Die Bewertung erfolgt einheitlich nach sieben vorgegebenen Klimaschutzkriterien unter Verwendung einer fünfstufigen Bewertungsskala.

Sehr gute Standorteignung	Gute Standorteignung	Mittlere Standorteignung	Geringe Standorteignung	Keine Standorteignung
++	+	0	-	--

Die klimaschutzbezogene Bewertung der Eignung des Standortes für die beabsichtigte Entwicklung als innerstädtisches Wohnquartier ist der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

Klimaschutzkriterium	Eignung	Erläuterung
Flächenrecycling / -aufwertung	+	

¹² Wölfel Engineering GmbH: Erschütterungsprognose BP 21.01.00 „Neue Mitte Moisling“, Lübeck, Untersuchung der Erschütterungen aus Schienenverkehr, Stand: 28.02.2025

<i>Je geringer der Eingriff in ökologisch / landwirtschaftlich wertvolle Flächen, desto besser die Standorteignung</i>		Der Standort ist bereits heute als wohnbaulich und gemischt genutzte Siedlung vorhanden. Die Planung sieht eine städtebauliche und funktionale Neuordnung und somit eine langfristige Aufwertung der Flächen vor. Gleichwohl erfolgt eine bauliche Nachverdichtung und somit eine Erhöhung der Versiegelung.
Verkehrsvermeidende Lage <i>Je mehr Infrastruktur in der Nähe (z. B. Nahversorgung, Schule, Kita, Naherholung), desto besser die Standorteignung</i>	+	Es besteht eine grundlegende soziale Infrastruktur. Mit Umsetzung der Planung werden weitere wichtige Infrastruktureinrichtungen und Nahversorgungsangebote geschaffen.
Verkehrsreduzierende Lage <i>Je besser die Anbindung an den Umweltverbund (z. B. ÖPNV, Fuß- und Radwegenetz), desto besser die Standorteignung</i>	+	Der Standort ist bereits heute gut an den ÖPNV angebunden. Gleichwohl ist der Stadtteil selbst durch seine Lage im Raum von dem eigentlichen Siedlungskörper der Hansestadt abgebunden, so dass für den langfristigen Bedarf weite Wegestrecken erforderlich sind.
Gefährdung gegenüber Starkregen <i>Je geeigneter die Fläche für die Pufferung von Starkregenereignissen (insb. hinsichtlich Versickerung), desto besser die Standorteignung</i>	o	Aufgrund der hohen Versiegelung des Plangebietes ist eine Versickerung nur teilweise möglich. Hierzu sind entsprechende planerische Maßnahmen, wie z.B. die Dachbegrünung und die Schaffung von Rückhalteräumen erforderlich.
Stadtklimatische Verhältnisse <i>Je weniger bedeutsam die Fläche für das (lokale) Stadtklima, desto besser die Standorteignung</i>	o	Die Fläche ist bereits heute zu großen Teilen durch mehrgeschossige Wohnbebauung geprägt, wobei die derzeit noch bestehenden Freiflächen (Kinderspielplatz Kiwittredder, gesetzlich geschützter Steilhang/Böschung) durchaus als Kaltluftlieferanten dienen.
Wärmeversorgungspotenziale <i>Je größer die Potenziale für den Einsatz erneuerbarer Energien (z. B. Wärmenetze, Geothermie), desto besser die Standorteignung</i>	+	Im Rahmen der Umsetzung der Planung sind Maßnahmen zur Nutzung erneuerbarer Energien geplant. Parallel zur Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes erfolgt die Aufstellung des Bebauungsplanes 21.09.00 - Moising Süd / Solarpark. Ziel des Bebauungsplanes ist die Errichtung einer Solarthermieranlage, welche insbesondere der Versorgung des Stadtteiles Moising dienen soll.

Besitzverhältnisse <i>Je besser der Zugriff auf die Flächen durch die Stadt, desto besser die Standorteignung</i>	o	Die bebaubaren Flächen innerhalb des Plangebietes befinden sich in privatem Eigentum, die öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen im Eigentum der Hansestadt. Allerdings sind ein Großteil der privaten Flächen im Besitz der städtischen Grundstücks-Gesellschaft TRAVE. Die TRAVE zeigt eine hohe Mitwirkungsbereitschaft (siehe 2.4), die Planungen zur „Neuen Mitte“ werden laufend zwischen der Hansestadt Lübeck und der TRAVE abgestimmt.
---	---	---

Fazit: Der Standort hat nach den Klimaschutzkriterien eine gute bis durchschnittliche Standorteignung.

2.4 Eigentumsverhältnisse

Die Eigentümerstruktur im Plangebiet zeichnet sich durch eine geringe Anzahl von Grundeigentümer:innen aus. Deren Interesse an einer städtebaulichen Entwicklung - verbunden mit baulichen Veränderungsabsichten - ist nachweislich vorhanden und eröffnet die Chance zur Realisierung der „Neuen Mitte“ Moisling.

2.5 Bisheriges Planungsrecht

Im Plangebiet gelten die planungsrechtlichen Vorgaben des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 181 (21.03.00) Moisling/ Mühlenberg aus dem Jahre 1971, welcher die Flächen des Plangebietes überwiegend als Allgemeines Wohngebiet (WA) mit einer zumeist IV-geschossigen Bebauung in Zeilenform festsetzt. Die Flächen im Kreuzungsbereich Oberbüssauer Weg und Moislinger Mühlenweg sind als Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Kirche“ festgesetzt. Im südlichen Plangebiet des Bebauungsplanes wird zudem eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Spielplatz“ festgesetzt.

Das Plangebiet ist Bestandteil des durch die Hansestadt Lübeck förmlich festgelegten Sanierungsgebietes gemäß § 136 ff. BauGB für den räumlichen Teilbereich des künftigen Stadtteilzentrums. Im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Sozialer Zusammenhalt“ ehemals „Soziale Stadt“ wurde das Projekt im Oktober 2024 in das neue Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ überführt. Damit sind in diesem Gebiet umfassende (öffentliche) Maßnahmen zur Aufwertung und Gestaltung des Stadtteilzentrums - und dementsprechend ein konzentrierter Mitteleinsatz – vorgesehen.

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung

Das Plangebiet liegt innerhalb des im Regionalplan für den Planungsraum II (Stand 2004) sowie im Entwicklungskonzept für die Region Lübeck (Stand 2003) festgelegten baulich zusammenhängendem Siedlungsgebiet des Oberzentrums Lübeck.

Die Schwerpunkte der wohnbaulichen und gewerblichen Entwicklung sollen sich innerhalb der baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiete befinden. Diesem Grundsatz entspricht die geplante bauliche Entwicklung des Plangebietes.

Als Oberzentrum ist Lübeck ein Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung, ein wohnbaulicher Entwicklungsrahmen ist deshalb nicht einzuhalten.

Mit der Sanierung des Bestandes und den geplanten Neubauten in der „Neuen Mitte“ soll ein attraktives, nachfragegerechtes und vor allem ausdifferenziertes Wohnungsangebot geschaffen werden.

Dabei ist herauszustellen, dass durch die geplanten Sanierungs- und Neubaumaßnahmen ca. 360 Wohnungen zuzüglich der 140 Pflegewohnplätze mit einer Wohnfläche von insgesamt ca. 30.740 m² entstehen sollen.

Im Bestand sind aktuell 429 Wohnungen z. T. als Kleinwohnungen mit einer Wohnfläche von 26.160 m² bei einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 62 m², vorhanden. Von diesen sind zur Schaffung der „Neuen Mitte“ 311 Wohneinheiten (WE) für die Freilegung der Grundstücke zum Abriss vorgesehen. Mit Errichtung der „Neuen Mitte“ werden dann ca. 230 neue Wohnungen (mit einer gerechneten Durchschnittsgröße von 70 m²) zuzüglich der 140 Pflegewohnplätze in der geplanten Senior:inneneinrichtung entstehen. Zusätzlich werden mit den beiden wesentlichen Sanierungsmaßnahmen Sterntalerweg 1-3 und Hasselbreite 3 insgesamt 124 grundsanierte (Bestands-)Wohnungen entstehen/ erhalten.

Die verschiedenen Sanierungs- und Neubaumaßnahmen der „Neuen Mitte“ führen insgesamt zu einer Kompensation des geringen Verlusts der Anzahl der Wohneinheiten und insgesamt zu einer leichten Steigerung der Wohnflächen/ Verdichtung im Gebiet der „Neuen Mitte“.

Ziel der Siedlungsentwicklung im Entwicklungskonzept für die Region Lübeck ist die Innenentwicklung (z.B. Reaktivierung von brach gefallenen Infrastrukturflächen) aus landschaftlichen und stadtwirtschaftlichen Gründen (z.B. Auslastung vorhandener Infrastruktur). Diese hat Vorrang vor der Außenentwicklung, sofern Überlastungstendenzen vermieden und ausreichende Freiräume erhalten bleiben. Dabei sollen neue Bauflächen in Zuordnung zu den vorhandenen Siedlungskernen (städtebauliche Abrundungen) ausgewiesen werden.

3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung stellt das Plangebiet als „Wohnbauflächen“ dar.

Der vorhandene Spielplatz ist im Flächennutzungsplan ebenfalls in symbolhafter Darstellung als solcher übernommen.

Da die Wohnbauflächen-Darstellung des geltenden Flächennutzungsplans nicht mit der geplanten Entwicklung eines Stadtteilzentrums vereinbar sind, wird der Flächennutzungsplan nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens berichtigt.

3.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)

Das im März 2010 von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossene integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) benennt im Rahmen der Beschreibung des Stadtteilprofils für Moisling u.a. das Querschnittsthema der Wohnortentwicklung mit den Aufgabenfeldern Modernisierung, Abriss, Neubau, Bestands- und Wohnumfeldentwicklung, Sozialkulturelle Integration, Entwicklung von „Mitten“, Versorgung, Schulen/ Kita, Erholung, usw.

3.4 Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030

In dem im März 2015 von der Bürgerschaft beschlossenen Konzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung Lübeck 2030“ sind die Flächen südlich der Bahntrasse als Suchraum für Gewerbe und Freiraumentwicklung dargestellt.

Das hier zu betrachtende Plangebiet wurde im Rahmen der Erarbeitung des Konzeptes zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030 nicht thematisiert, so dass hieraus keine konkreten Empfehlungen zur Entwicklung der Flächen abzuleiten sind.

3.5 Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2024

Das Wohnungsmarktkonzept 2013 der Hansestadt Lübeck bildet eine strategische Grundlage für die Wohnraumentwicklung in der Hansestadt Lübeck bis zum Jahr 2025. Der jährlich erscheinende Wohnungsmarktbericht - zuletzt 2024 - aktualisiert die Kerndaten des Wohnungsmarktkonzeptes 2013 und dient als Entscheidungshilfe für die zukünftige Wohnungsbauentwicklung.

Auf der Grundlage der 2025 erstellten Bevölkerungs- und Haushaltsprognose geht der Wohnungsmarktbericht 2024 bis 2040 von einem Bedarf nach insgesamt zusätzlich 3.100 Wohnungen aus. Für den Ersatzwohnungsbau (Ausgleich für den Abriss von Wohngebäuden und sonstige Wohnungsverluste) geht der Wohnungsmarktbericht davon aus, dass die Abgänge durch die Aktivierung ungeplanter Innenentwicklungspotenziale vollständig kompensiert werden können. Unter Hinzurechnung einer bisher unzureichenden Mobilitätsreserve, die mit rd. 1.800 Wohneinheiten angenommen wird, ergibt sich bis 2040 ein Gesamtbedarf von rd. 4.900 Wohneinheiten.

Der Wohnungsmarktbericht fokussiert die Entwicklung innerstädtischer, integrierter Standorte. Hierbei spielt auch die Sicherung der bestehenden und geplanten (Sozialen-) Infrastruktur eine wichtige Rolle. Das Wohnungsmarktkonzept geht von einem Bedarfsschwerpunkt im Bereich des Geschosswohnungsbaus aus.

Die im Plangebiet vorgesehene Entwicklung wird zum überwiegenden Teil dem zeitgemäßen Ersatzwohnungsbau dienen. Mit Umsetzung der Planung ergibt sich eine Kompensation bzw. leichte Verdichtung des Wohnungsbestandes im Plangebiet, da neben ca. 230 Wohneinheiten im Neubau zusätzlich rund 140 Pflegeplätze in der geplanten Senior:inneneneinrichtung geschaffen werden.

3.6 Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept

Das 2011 von der Bürgerschaft beschlossene Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept (kurz: Zentrenkonzept) definiert große Teile des Plangebietes als Nahversorgungszentrum Moisling - Moisling-West (demnächst: Neue Mitte Moisling / Moislinger Markt).

Das Stadtteilzentrum Moisling - Moisling-Ost / August-Bebel-Straße befindet sich in ca. 600 m Entfernung zur geplanten „Neuen Mitte Moisling“ und ist mit dem Fahrrad sehr gut, aber auch fußläufig noch erreichbar.

Die Altstadt als Hauptzentrum der Hansestadt Lübeck liegt ca. 5 km vom Plangebiet entfernt und ist mit dem Fahrrad in ca. 25 Minuten zu erreichen.

Beide Moislinger Versorgungszentren sind gut an den ÖPNV angebunden.

Teilfortschreibung des Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept Lübeck für den Stadtteil Moising

Ziel des Bebauungsplanes ist u.a. die Stärkung des Nahversorgungszentrums Moising. Entsprechend ist ein Ziel der Rahmenplanung zur „Neuen Mitte“, dass dem Plangebiet rund um den Moisinger Markt als „Neue Mitte Moising“ auch mit dem Anschluss des Bahnhalt punktes künftig ein stärkeres Gewicht innerhalb der Versorgungsstruktur des Stadtteiles zukommen wird.

Diese planerische Zielsetzung betrifft nur den Stadtteil Moising, der als eigenständiger Stadt- randkern außerhalb des Oberzentrums ausgewiesen ist und somit nur einen kleinen Teil der Gesamtstadt ausmacht. Damit die „Neue Mitte Moising“ im Einzelhandelszentren- und Nah- versorgungskonzept der Hansestadt Lübeck eine entsprechende Berücksichtigung findet, ist eine stadtteilbezogene Teilfortschreibung des Einzelhandelszentren- und Nahversorgungs- konzepts aus dem Jahr 2011 erforderlich, in der die Funktionsneuordnung zwischen dem künf- tigen Stadtteilzentrum „Neue Mitte Moising“ und dem bisherigen Stadtteilzentrum „Moising – Moising-Ost“ fachlich unterlegt wird. Parallel wurde für die Neuplanung des großflächigen Ein- zelhandels im Bereich des Moisinger Marktes ein Verträglichkeitsgutachten¹³ für das Bebau- ungsplanverfahren erstellt.

Im Ergebnis der Teilfortschreibung erfolgt eine Neugliederung und Zuordnung der Einzelhan- delsstandorte für Moising.

- Das bisherige Nahversorgungszentrum „Moising – Moising-West“ wird zum Stadtteilzent- rum „Neue Mitte Moising“ hochgestuft.
- Das bisherige Stadtteilzentrum „Moising – Moising-Ost / August-Bebel-Straße“ wird zum Nahversorgungszentrum „Moising-Ost / August-Bebel-Straße“ heruntergestuft.
- Der Lebensmittelmarkt am Brüder-Grimm-Ring 9 (derzeit Aldi) wird als solitärer Nahversor- gungsstandort in integrierter Lage hervorgehoben.
- Der Lebensmittelmarkt am Andersenring 30 (derzeit Penny) wird als solitärer Nahversor- gungsstandort in integrierter Lage hervorgehoben.
- Der solitäre Nahversorgungsstandort Brüder-Grimm-Ring / Schneewittchenweg wird aufge- hoben.

Das Stadtteilzentrum „Neue Mitte Moising“ und das Nahversorgungszentrum „Moising Ost / August-Bebel-Straße“ werden entsprechend den aktuellen ortsspezifischen Gegebenheiten sowie den rechtlichen Anforderungen parzellenscharf neu abgegrenzt.

Die Teilfortschreibung des Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzeptes Lübeck für den Stadtteil Moising erfolgt hierbei parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes.

3.7 Landschaftsrahmenplan Planungsraum III 2020

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Planungsraumes III des Landschaftsrahmenpla- nes. Dieser trifft keine Aussagen für den Plangeltungsbereich oder dessen Umgebung.

¹³ Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH: Auswirkungsanalyse zur geplanten Ansiedlung eines Le- bensmittelmarktes am Oberbüssauer Weg, Neue Mitte Moising, in der Hansestadt Lübeck, Stand: 05.02.2024

3.8 Gesamtlandschaftsplan der Hansestadt Lübeck

Der 2008 durch die Bürgerschaft beschlossene Gesamtlandschaftsplan der Hansestadt Lübeck stellt die Plangebietsflächen als Siedlungsgebiet dar. Als Entwicklungsziel definiert der Landschaftsplan Naturschutzmaßnahmen für Siedlung, Tourismus und Verkehr. Hierbei sieht der Landschaftsplan innerhalb des Plangebietes keine weitere Siedlungsverdichtung (SV) vor. Die innerhalb des Plangebietes befindliche Baumallee entlang des Straßenverlaufs „Nienendorfer Straße/ Oberbüssauer Weg“ ist als geschützter Lebensraum gemäß § 25 LNatSchG erfasst.

Südlich der Bahnstrecke befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“.

3.9 UESCO-Welterbe-Managementplan

Das Plangebiet liegt außerhalb der im Managementplan für die UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ ausgewiesenen Pufferzone. Das Plangebiet steht allerdings in Beziehung zu den im Managementplan definierten Sichtbeziehungen auf die Lübecker Altstadt Nr. 16 „B 208 westlich Siebenbäumen“. Auswirkungen sind dementsprechend im weiteren Verfahren zu prüfen.

3.10 Klimaanpassungskonzept 2020

Das im September 2020 von der Lübecker Bürgerschaft beschlossene Klimaanpassungskonzept zum Thematischen Landschaftsplan „Anpassung an den Klimawandel“ für die Hansestadt Lübeck“ benennt 5 Leitlinien:

- Gemeinsam die Stadt anpassen
- Starkregenereignisse puffern
- Hochwasserschutz gewährleisten
- Trockenheit und Erwärmung reduzieren
- Grünräume für Mensch und Natur entwickeln.

Für den Planungsraum sind die folgenden Inhalte von Bedeutung:

Themenkomplex	Bedeutung für den Planungsraum	Schutzgut / Umweltauswirkungen
Grundlagenkarte Wasserhaushalt und Boden - Fläche mit hoher Versickerungsfähigkeit	- planungsrelevant → Die durchgeführte Untersuchung zu den Boden- und Grundwasserverhältnissen stellt dar, dass im Plangebiet unterschiedliche Bodenverhältnisse vorliegen, die z.T. für eine Versickerung nicht optimal sind.	Wasserhaushalt → Im Rahmen der Planaufstellung erfolgte die Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages, welches eine mögliche Niederschlagswasserkonzeption darstellt.
Grundlagenkarte Lebensräume für Pflanzen und Tiere: - Keine Darstellungen für den Planungsraum	-	-

Grundlagenkarte Gesundheit und Erholung: - Darstellungen von Freiflächen mit hoher bioklimatischer Bedeutung - Darstellung von sensiblen Nutzungen	- planungsrelevant → Die sensiblen Nutzungen (Kindertagesstätte) werden im Zuge der Entwicklung des Plangebietes verlagert. → Der Bereich der geplanten Stadtachse und dem geplanten Vorplatz des Bahnhaltepunktes werden von Bebauung freigehalten.	Mensch → Im Rahmen der Planaufstellung wurden die Belange berücksichtigt und entsprechend gutachterlich unterlegt.
Maßnahmenkarte 1: - M15 Erholungsflächen zur klimatischen Entlastung sichern und entwickeln (Bereich Bahnhofpunkt) - M19 Wassersensible Straßenräume gestalten (Bereich Hasselbreite) - M 21 Förderprogramm für Klimaanpassungsmaßnahmen in klimatisch belasteten Siedlungsgebietes ins Leben rufen (Bereich geplanter „Quartiersplatz / Marktplatz“)	- planrelevant → Die Erholungsflächen werden planungsrechtlich zunächst als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Hierbei ist im Rahmen der nachfolgenden Ausführungsplanung eine klimasensible Planung zu berücksichtigen. → Der Bebauungsplan setzt die öffentlichen Bestandsstraßen als Straßenverkehrsflächen fest. Entsprechende Maßnahmen zur wassersensiblen Gestaltung sind demnach planungsrechtlich möglich und von der Hansestadt Lübeck in ihrer eigenen Zuständigkeit umzusetzen. → Die Ausgestaltung von Förderprogrammen ist auf Ebene der Bauleitplanung nicht möglich.	Mensch → Der Bebauungsplan schafft durch seine Festsetzungen den planungsrechtlichen Rahmen zur Umsetzung der Ziele.
Maßnahmenkarte 2: - Die vorgeschlagenen Maßnahmen beziehen sich auf die Darstellung im Flächennutzungsplan.	-	-

3.11 Lärmaktionsplan

Um die Lärmbelastung langfristig zu senken, erstellt die Hansestadt regelmäßig einen Lärmaktionsplan. Er basiert auf Berechnungen, Kartenanalysen und Bürgerbeteiligung. Informieren Sie sich hier über aktuelle Maßnahmen und künftige Planungen.

Dieser beinhaltet:

- Kartierung von Lärmquellen (Verkehr, Industrie, Gewerbe und Eisenbahnstrecken)
- Analyse der Lärmbelastung im Stadtgebiet
- Maßnahmen zur Lärminderung, z. B.:
- Geschwindigkeitsreduktionen

- Lärmschutzwände und -wälle
- lärmarmen Straßenbelag
- Optimierung des Verkehrsflusses
- Förderung des Umweltverbundes (Rad, ÖPNV, Fußverkehr)

Das Plangebiet selbst ist nicht direkt von den Ausführungen des Lärmaktionsplanes betroffen. Die Bahnstrecke Lübeck-Hamburg wird im Lärmaktionsplan als Lärmquelle definiert. Die Auswirkungen wurden im Rahmen der Planaufstellung berücksichtigt und sind Bestandteil der Festsetzungen zum Schallschutz.

4. Ziele und Zwecke der Planung

Ziel des Bebauungsplanverfahrens ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung zur Umsetzung der geplanten Entwicklungen in der „Neuen Mitte Moising“ auf der Grundlage des Rahmenplanes „Neue Mitte Moising“. Dieser wurde aus dem mit dem 1. Preis gekürten städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb entwickelt und im Februar 2023 von der Lübecker Bürgerschaft beschlossen.

Das Plangebiet ist Bestandteil des Bebauungsplanes 21.03.00 – Moising/ Mühlenberg aus dem Jahre 1971, aus dem sich die geplante städtebauliche Zielsetzung nicht realisieren ließe, da sie nicht genehmigungsfähig wäre. Dementsprechend ist die Aufstellung des Bebauungsplanes 21.01.00 – Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moising - erforderlich.

4.1 Städtebauliches Konzept

Leitbild für die „**Neue Mitte Moising**“ ist eine starke, eigenständige städtebauliche Figur, die sich als verbindende Spange zwischen dem geplanten „Moisinger Markt“ und der neuen Bahnstation erstreckt. Die Struktur orientiert sich in ihrer orthogonalen Ausrichtung an den bestehenden Straßen und bildet - im Unterschied zur Bestandsstruktur - städtebauliche Räume und Höfe aus. Einhergehend mit dem städtebaulichen Konzept werden durch das Freiraumkonzept klar ablesbare öffentliche und private Flächen ausgebildet.

Die vorhandenen Wohngebäude sowie das Familienzentrum mit der Kindertagesstätte sind abgängig und werden abgerissen. Der öffentliche Spielplatz „Kiwittredder“ ist im Zuge der Errichtung des Bahnhalt punktes Moising entfallen. Mit der Aufwertung und Neugestaltung des angrenzenden Kinderspielplatzes „Wilhelm-Waterstrat-Weg“ wurde bereits ein Ersatzstandort realisiert, mit dem Spielplatz „Auf der Kuppe“ befindet sich ein weiterer, aufgewerteter Spielbereich in fußläufiger Nähe. Dadurch entsteht Raum für das südlich des „Moisinger Markts“ gelegene neue Quartier am Kiwittredder. Hier sind neben dem Bahnhalt punkt mit Vorplatz im Süden des Bereiches, ein Senior:innenpflegeheim und Gebäude mit Wohnungen für alle Altersgruppen und Familiensituationen z.T. durch Misch- bzw. gewerbliche Nutzungen ergänzt, geplant. Der westlich der Bebauung geplante Fuß- und Radweg verbindet als attraktive Stadtachse mit hoher Aufenthaltsqualität den neuen Bahnhalt punkt mit dem neuen „Moisinger Markt“ und dem angrenzenden Stadtteil Moising.

Der **Kiwittredder** soll als Tempo-30-Zone mit einem einseitigen Gehweg entlang der Ostseite gestaltet werden.

Der **Bahnhalt punkt** soll auf der Nordseite der Gleisanlage ein zweigeschossiges Erschließungsgebäude erhalten. Hier sollen Rampen- und Treppenanlagen, ggf. auch ein Aufzug, die Anbindung an die Oberbüssauer Brücke wettergeschützt und barrierefrei sicherstellen. Die

Überwindung des Höhenunterschiedes von ca. 4,50 m zwischen Bahnsteigniveau und Oberbüssauer Brücke ist zur Erreichung der Bushaltestellen als auch der Parkplätze von besonderer Bedeutung. Die im Erschließungsgebäude geplante Fahrradstation trägt zur Stärkung des Umweltverbundes bei. Erschließungsgebäude, Vorplatz und Stadtachse bilden zusammen von Seiten der Bahn das Entree Moislings und definieren diesen südlichen Bereich der „Neuen Mitte“ städtebaulich und funktional.

Der Bereich des neuen „**Moislinger Marktes**“ soll zu einem lebendigen Zentrum werden, welches durch den großzügigen und baulich an drei Seiten gefassten Marktplatz seine Prägung erhält. Die Platzränder bilden der großflächige Einzelhandel mit weiteren Läden bzw. gastronomischen Angeboten und in den Obergeschossen Wohnungen im Norden, das „Stadtteilhaus“ im Osten, und das Senior:innenpflegeheim im Süden. Die mit dem Moislinger Mühlenweg niveaugleiche Platzfläche soll als öffentlicher Marktplatz für verschiedene Aktivitäten zur Verfügung stehen und ist direkt mit der Stadtachse verbunden. Während alle Gebäude einschließlich des Wohnhochhauses Hasselbreite 1 abgängig sind und durch die oben beschriebene Neubebauung ersetzt werden, soll das nördliche Wohnhochhaus (Hasselbreite 3) saniert werden. Die erforderlichen Stellplätze und die Anlieferung sind auf der Ostseite über die Hasselbreite erschlossen, so dass das „Leben und Treiben“ auf dem Platz nicht gestört wird.

Entlang der Straße „**Hasselbreite**“ soll ein modernes, attraktives Wohnquartier in direkter Nähe zum neuen „Moislinger Markt“ entstehen. Dazu soll die vorhandene Zeilenbebauung der vier abgängigen Wohnhäuser durch drei neue Mehrfamilienhäuser ersetzt werden. Großzügige Freiflächen zwischen den Häusern sollen hierbei erhalten bleiben. Im Kreuzungsbereich des Moislinger Mühlenweg und der Hasselbreite ist in zentraler Lage eine Mobilitätsstation/Mobility-Hub geplant, in der die Unterbringung der notwendigen Stellplätze für den angrenzenden Wohnungsbau und das „Stadtteilhaus“ und zugleich einer Mobilitätsstation mit Angeboten für Car-Sharing, Elektro- und Lastenfahrräder etc. vorgesehen ist.



Abb. 1: Gestaltungskonzept des Rahmenplanes
Zastrow+Zastrow PartGmbH / Clasen-Werning-Partner GmbH, Stand: 23.02.2023

Bebauungs- und Nutzungskonzept

Die „Neue Mitte Moisling“ soll als ein vielfältig gemischtes Quartier mit attraktivem und zukunftsfähigem Wohnungsbau und Einzelhandel entstehen. In Ergänzung und zur Stärkung der Zentrumsfunktion sollen soziale und öffentliche Infrastruktureinrichtungen - insbesondere im „Stadtteilhaus“ - sowie Begegnungsstätten und allgemeine Dienstleistungsangebote angesiedelt werden.

Vielfältige Nutzungen sollen, wo immer möglich, in den Erdgeschosszonen im Bereich der öffentlichen Plätze und Orte entstehen. Dazu werden sie in allen Teilgebieten, mit Ausnahme der Flächen östlich der Straße „Hasselbreite“, so geplant, dass die an öffentliche Bereiche angrenzenden Erdgeschosse mit überhöhter Geschosshöhe ausgebildet werden und direkt von hier zugänglich sein können. Langfristig wird die tatsächliche Nutzung der jeweiligen Bereiche stark von der gesamtgesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung des Stadtteils abhängen.

Der geplante Stadtteilplatz „Moislinger Markt“ wird wesentlich durch das zentral positionierte Stadtteilhaus geprägt. In diesem sollen zentral in der „Neuen Mitte“ die öffentlichen Nutzungen wie die Stadtteilbibliothek, das Stadtteilbüro für Moisling und Buntekuh, eine Beratungsstelle des Jugendamtes sowie eine Jugendfreizeiteinrichtung untergebracht werden. Der Rahmenplan sieht ein dreigeschossiges Gebäude vor, das U-förmig einen Innenhof umschließt, der sich zum Marktplatz öffnet, so dass ein fließender Übergang aus dem öffentlichen Raum über den Innenhof in das öffentliche Gebäude entsteht. Mit dieser städtebaulich einladenden Geste sollen die Besucher empfangen und der Charakter des „Stadtteilhauses“ als öffentliches Gebäude unterstrichen werden.

Im Gebäude auf der Nordseite des neuen „Moislinger Marktes“ sind großflächiger Einzelhandel (Lebensmittelvollsortimenter), kleinere Läden und gastronomische Einrichtungen, die sich auf den Platz ausdehnen können, geplant. Die ebenerdige Stellplatzanlage der Ladenflächen befindet sich rückwärtig auf der Ostseite des Gebäudes. Die Erschließung der Stellplätze wie auch die Anlieferung des Marktes erfolgen über die Hasselbreite. Die Anlieferung der Läden soll u.a. aus Lärmschutzgründen in das Gebäude integriert werden.

Direkt angrenzend an den geplanten „Moislinger Markt“ ist eine Senior:inneneneinrichtung mit ergänzender Begegnungsstätte für die „Neue Mitte Moisling“ geplant. Entlang der Stadtachse können in den Erdgeschossen der Wohngebäude bevorzugt Läden und gastronomische Einrichtungen angesiedelt werden, um die Stadtachse zu beleben und in ihrer Attraktivität zu steigern. Das südliche Gebäude am Vorplatz des Bahnhaltepunktes soll aufgrund seiner besonderen Lage zu großen Teilen gewerblich bzw. durch Büros genutzt werden.

Das geplante zweigeschossige Gebäude des Bahnhaltepunktes soll neben der Treppenanlage auch einen Aufzug und eine Rampe für den barrierefreien Zugang, eine überdachte Wartezone für Bahnreisende, ein öffentliches WC, umfängliche Fahrradabstellanlagen sowie eine Ladestation für Elektrofahrräder (Fahrradstation) beinhalten. Der Bahnsteig ist vom Vorplatz über einen direkten Zu- und Durchgang zu erreichen. Der Bahnhaltepunkt Moisling im Süden der „Neuen Mitte“ ist im Rahmen des Umweltverbundes ein hoch attraktives Angebot zur Nutzung des ÖPNV und damit ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrswende.

Östlich der Straße „Hasselbreite“ sind die drei neuen Wohngebäude als zwei- bis viergeschossig Winkelgebäude geplant. Die südlich der Wohnbebauung liegende Quartiersgarage wird von der Hasselbreite erschlossen. Hier sollen auf sechs Parkebenen (im Split-Level) die notwendigen Stellplätze des Stadthauses und der angrenzenden Wohnbebauung untergebracht werden.

Grün- und Freiflächenkonzept

Im Freiraumkonzept wird zwischen öffentlichen und privaten Freiflächen unterschieden und deren Gestaltung und Nutzung näher festgelegt. Das Freiraumkonzept konkretisiert und verortet die Vorschläge und Ideen des Zielkonzeptes.

Zentrales Element des Freiraumkonzeptes „Neue Mitte Moisling“ ist der Bau der Stadtachse für Radfahrer- und Fußgänger:innen. Diese verbindet die beiden Plätze „Moislinger Markt“ und den Vorplatz am Bahnhofpunkt als die wichtigen Orte der Neuen Mitte und verläuft vom Markt weiter nach Norden in die angrenzenden Gebiete des Stadtteils.

Der Stadtteilplatz „Moislinger Markt“ am Oberbüssauer Weg ist als nutzungsöffener Freiraum konzipiert und wird durch Baukörper und Baumreihen gerahmt. Die Konzentration öffentlich wirksamer Angebote in der Erdgeschosszone der platzsäumenden Gebäude ist für die Frequenz und Lebendigkeit auf dem Platz notwendig und damit die Voraussetzung für die gewünschte Zentralität. Eine Nutzung als Wochenmarkt oder durch andere öffentliche Veranstaltungen soll die öffentliche Wahrnehmung stärken und den Platz im öffentlichen Bewusstsein Moislings als zentralen Ort verankern.

Der Vorplatz am Bahnhofpunkt ist zugleich Gelenk und Fuge zwischen Wohnquartier und der hier geplanten Erschließungsanlage zum Bahnhofpunkt. Durch die geplante Gestaltung mit Rasenflächen und die Einbeziehung des Baumbestandes soll dieser als Anger und weniger als urbanen Platz wirken.

Ergänzend zu den Gemeinbedarfseinrichtungen im Stadtteilhaus entsteht auf der Ostseite in Richtung Hasselbreite ein Frei- und Aufenthaltsbereich mit attraktiven Spiel- und Freizeitangeboten - insbesondere für die jugendlichen Nutzer:innen des Jugendzentrums.

Die privaten Freiflächen der Wohngebäude in den Teilgebieten Kiwittredder, Hasselbreite und Moislinger Markt sind autofrei geplant und sollen so der Bewohnerschaft als Erholungs-, Kommunikations- und Spielorte dienen. Bestandsbäume sollen in größtmöglichem Umfang erhalten und neue Bäume gepflanzt werden. Neupflanzungen von Straßenbäumen gibt es entlang der Straße „Kiwittredder“, des Oberbüssauer Weges, der Hasselbreite, auf dem Vorplatz zur Bahnstation, auf allen neuen Stellplatzanlagen sowie im Bereich des geplanten „Moislinger Marktes“.

Erschließungskonzept

Das Erschließungskonzept spiegelt die starken Veränderungen wider, die mit der Errichtung des neuen Bahnhofpunktes und den damit verbundenen Vorhaben zur Umsetzung der Verkehrswende im Rahmen des geplanten Mobilitätskonzeptes sowie den städtebaulichen Entwicklungszielen im Zusammenhang mit dem Bau der „Neuen Mitte“ einhergehen.

Eine zentrale Rolle spielt dabei die Anbindung des neuen Bahnhofpunktes mit Vorplatz zum Zentrum am „Moislinger Markt“. Sie erfolgt über die unabhängig vom Oberbüssauer Weg geführte Stadtachse, die die beiden Plätze für Fußgänger:innen- und Radfahrer:innen verbindet.

Für Reisende und Pendler:innen, die mit dem Pkw den Bahnhofpunkt erreichen, sollen auf der Brücke Oberbüssauer Weg straßenbegleitend „Park+Ride“ und „Kiss+Ride“ (Kurzzeit-) Parkplätze eingerichtet werden. Auch die Bushaltestellen, die den Bahnhofpunkt unmittelbar mit dem weiteren ÖPNV (Bus) verbinden, sind hier verortet. Die fußläufige Erschließung der Bahnsteige erfolgt innerhalb des Plangebiets für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen über den vorhandenen öffentlichen Wilhelm-Waterstrat-Weg als Ost-West-Verbindung parallel zu den Gleisen sowie über die geplante Stadtachse in Nord-Süd-Richtung parallel zum Oberbüssauer Weg und für den Kfz-Verkehr über den Oberbüssauer Weg.

Zur direkten, witterungsgeschützten und auch barrierefreien Anbindung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zwischen der Brücke Oberbüssauer Weg und dem Bahnsteig sind die Treppen und Rampen sowie ein Aufzug im geplanten Erschließungsgebäude des Haltepunktes vorgesehen. Die hier geplante Fahrradstation soll den komfortablen Umstieg vom Fahrrad auf die Bahn fördern. Zudem gibt es zusätzlich zur neuen Endhaltestelle der Busse auf der Oberbüssauer Brücke, zwei neue Bushaltestellen im Bereich des Moisinger Marktes. Die Haltestelle am Oberbüssauer Weg, direkt vor dem Gesundheitszentrum, besteht weiter. Damit ist ein sehr gutes ÖPNV-Angebot gesichert, da alle hoch frequentierten Standorte der „Neuen Mitte“ an den Busverkehr angebunden sind.

Der ruhende Verkehr soll das Stadtbild und die zu schaffende Aufenthalts- und Freiraumqualität im Rahmenplangebiet so wenig wie möglich stören. Aufgrund dessen sind teilgebietsbezogen unterschiedliche Lösungen zur Unterbringung der notwendigen Stell- und Parkplätze geplant.

Der Kiwittredder soll als Tempo-30-Zone zur Erschließung der Neubebauung und des angrenzenden Grundstückes der Katholischen Kirche umgestaltet werden. Es ist eine Fahrbahnbreite von 5,5 m mit einem Gehweg auf der Ostseite des Kiwittredder in einer Breite von 2,0 m geplant.

Am südlichen Ende des Kiwittredder ist ein dem Wohnen zugeordneter Stellplatz mit ca. 32 privaten Stellplätzen geplant. Dieser soll gestalterisch von der öffentlichen Verkehrsfläche getrennt werden. Ergänzend sind ca. 20 Stellplätze als Senkrechtparkplätze am Kiwittredder und 16 weitere Stellplätze in einer Stellplatztasche zwischen den südlichen Wohngebäuden auf privatem Grundstück sowie in Tiefgaragen unter dem Gebäude im Süden und der Senior:inneneinrichtung geplant.

Im Bereich des neuen „Moisinger Marktes“ ist eine Tiefgarage für die Wohnungen und die Mitarbeiter:innen des Einzelhandels vorgesehen. Für die Kunden ist zwischen der Hasselbreite und dem Gebäude eine ebenerdige, offene Stellplatzanlage mit ca. 40 Plätzen geplant. Die Anlieferzone des Einzelhandelsmarktes ist in das Gebäude integriert und über die vorgelegerte Stellplatzfläche erreichbar.

Im Kreuzungsbereich des Moisinger Mühlenweges und der Hasselbreite ist die Errichtung einer Quartiersgarage geplant. Hier sind neben Stellplätzen für das Quartier auch Ladestationen für Elektroautos, eine Mobilitätsstation mit Plätzen für Car-Sharing, Lastenfahrräder und e-Bikes denkbar. Alle Anlagen für den ruhenden Verkehr werden von der Hasselbreite angefahren.

Die in Nordsüd-Richtung verlaufende Stadtachse zwischen Bahnhofpunkt und neuem „Moisinger Markt“ soll weitestgehend niveaugleich über den Marktplatz geführt werden. Sie endet im Norden gegenüber dem Gesundheitszentrum an der Fußgängerquerung über den Oberbüssauer Weg, auf der Westseite des Wohn- und Geschäftshauses. Von hier (ab der Kreuzung Sterntalerweg/ Oberbüssauer Weg) soll der Rad- und Fußweg Richtung Norden beidseitig entlang der Straße verlaufen.

4.2 Flächenbilanz

Bebauungsplangebiet	ca. 53.783 m ²
davon:	
Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO	7.629 m ²
Fläche für den Gemeinbedarf „Stadtteilhaus“	2.761 m ²
Urbanes Gebiet gemäß § 6 a BauNVO	13.175 m ²
Sonstige Sondergebiete gemäß § 11 BauNVO	7.820 m ²
Öffentliche Grünflächen	950 m ²
...Fläche für Ver- und Entsorgung	24 m ²
Straßenverkehrsflächen	14.359 m ²
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	7.065 m ²

5. Inhalt der Planung

5.1 Art der baulichen Nutzung

Basierend auf dem zuvor beschriebenen Städtebaulichen Konzept des Rahmenplanes für die Neue Mitte Moising setzt der Bebauungsplan unterschiedliche Nutzungsarten fest.

5.1.1 Allgemeines Wohngebiet

Die Flächen östlich der Straße „Hasselbreite“ sollen auch künftig vorwiegend dem Wohnen dienen. Entsprechend sind diese als allgemeines Wohngebiet (WA) gemäß § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt. Die Festsetzung als allgemeines Wohngebiet passt sich der durch Wohnnutzungen geprägten Umgebung an und gewährleistet, dass sich die im Plangebiet zulässigen Nutzungen in die Umgebung einfügen.

Um den Schutzanspruch eines ruhigen Wohngebietes gerecht zu werden, wurde von der Möglichkeit, die der § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO zulässt, Gebrauch gemacht, die in allgemeinen Wohngebieten ansonsten zulässigen nicht störenden Handwerksbetrieb und die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen (Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen) als nicht zulässig zu erklären.

Aufgrund der Wohnnutzung und der Erschließung und den geringen Querschnitt der Erschließung durch die Straße Hasselbreite werden zudem Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sowie Räume für freie Berufe i.S. des § 13 BauNVO auf solche Nutzungen beschränkt, die keine wesentlichen Besucher:innenverkehre erzeugen.

Unzulässigkeit von Ferienwohnungen

Ferienwohnungen im Sinne des § 13a BauNVO und Beherbergungsbetriebe werden ausgeschlossen, da das Wohngebiet nicht dem Ferienwohnen, sondern der Dauerwohnnutzung dienen soll. Ferienwohnungen in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohnnutzungen ziehen zudem häufig Störungen des Dauerwohnen nach sich, wodurch im Konfliktfall nur mit Mitteln des Polizei- und Ordnungsrechts begegnet werden kann. Zusätzlich zu der Sicherung der Wohnruhe,

kann durch den Ausschluss von Ferienwohnungen und Beherbergungsbetrieben, sichergestellt werden, dass die geplanten Wohneinheiten dauerhaft für das Wohnen zur Verfügung stehen und nicht durch finanziell lukrativere Nutzungen der Fremdenbeherbergung verdrängt werden.

5.1.2 Urbanes Gebiet

In der „Neuen Mitte Moising“ soll ein vielfältig gemischtes Quartier mit attraktivem und zukunftsfähigem Wohnungsbau, sozialen Einrichtungen, Gastronomie und Einzelhandel entstehen. In Ergänzung und zur Stärkung der Zentrumsfunktion sollen öffentliche Infrastruktureinrichtungen, Begegnungsstätten und allgemeine Dienstleistungsangebote angesiedelt werden. Vielfältige Nutzungen sollen, wo immer möglich, in den Erdgeschosszonen im Bereich der öffentlichen Plätze und Orte entstehen.

Dieses Ziel der Planung aufgreifend setzt der Bebauungsplan die Flächen entlang der geplanten Stadtachse als Urbanes Gebiet (MU) gemäß § 6a BauNVO fest. Zur Feinsteuerung des Maßes der baulichen Nutzung erfolgt eine Gliederung in einzelne Teilgebiete (MU 1 bis MU 3).

Gemäß § 6a BauNVO dienen Urbane Gebiete dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören.

Um übermäßige Störungen der Wohnnutzung zu vermeiden, werden die Nutzungen Vergnügungsstätten und Tankstellen (mit Ausnahme von E-Tankstellen), welche ansonsten gemäß § 6a Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässig wären, ausgeschlossen. Diese Nutzungen sind hier aufgrund ihrer Ausdehnung und der Flächeninanspruchnahme sowie des hohen Verkehrsaufkommens nicht verträglich.

Bei Vergnügungsstätten im Sinne des § 6a Abs. 3 Nr. 1 BauNVO handelt es sich um Vergnügungsstätten, die nicht wegen ihrer Zweckbestimmung oder ihres Umfangs nur in Kerngebieten allgemein zulässig sind.

Vergnügungsstätten haben durch die von ihnen verursachten Immissionen und Folgeprozesse („tradingdown-Effekte“, Lärmbelästigung, Beeinträchtigung des Stadt- und Straßenbildes z.B. durch auffallende Reklame) eine städtebauliche Relevanz. Typische Vergnügungsstätten sind Nachtbars, Tanzbars, Striptease-Lokale, Sex-Kinos, Peep-Shows, Video-Kabinen, Diskotheken, Spielhallen, Wettbüros, Spielcasinos oder Swingerclubs. Mit dem geplanten Ausschluss der Vergnügungsstätten in den festgesetzten Urbanen Gebieten soll hier der sogenannte „tradingdown-Effekt“ und eine mögliche Verödung im Planbereich vermieden werden. Gleichzeitig ist der Ausschluss von Vergnügungsstätten hier notwendig, um eine mit dem Charakter des Plangebiets vereinbare Nutzungsstruktur zu sichern und mögliche negative Auswirkungen auf den Standort und die angrenzenden Wohngebiete zu vermeiden. Generell ist die Ansiedlung von Vergnügungsstätten in der Hansestadt Lübeck, trotz des Ausschlusses an diesem Standort, weiterhin möglich. Das Interesse von möglichen Eigentümer:innen, ggf. Vergnügungsstätten an diesem Standort ansiedeln zu wollen, muss daher hinter den Planungszielen des Rahmenplanes und damit den städtebaulichen Interessen der Hansestadt Lübeck zurückstehen.

Zur Sicherung einer städtebaulichen Verträglichkeit der Planung innerhalb des bestehenden und geplanten Einzelhandelssystems, werden Einzelhandelsnutzungen innerhalb des Urbanen Gebietes zunächst ausgeschlossen. Übergeordnetes Ziel des Bebauungsplanes ist die Ansiedlung einer großflächigen Einzelhandelsnutzung am neuen „Moisinger Markt“. Hierzu setzt der Bebauungsplan ein entsprechendes Sonstiges Sondergebiet „Wohn- und Geschäftshaus“ fest.

In den Erdgeschosszonen entlang der Stadtachse sind jedoch auch innerhalb der Urbanen Gebiete ergänzende kleinflächige Einzelhandelsangebote gewünscht und sollen somit planungsrechtlich ermöglicht werden. Hierzu setzt der Bebauungsplan fest, dass sogenannte Nachbarschaftsläden („Convenience Store“) mit einer Verkaufsfläche (VK) von maximal 400 m² zulässig sind. Diese Nahversorgungsläden verfügen nur über ein eingeschränktes Sortiment an Frischwaren und Non-Food Artikel, sie bieten aber bereits ein, wenn auch nicht tiefes, so doch aber ein breites Angebot an zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten an.

Zudem können Verkaufsstätten als untergeordneter Bestandteil von Gewerbebetrieben ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie nach Art und Umfang in unmittelbarem räumlichem und funktionalem Zusammenhang mit dem gewerblichen Betrieb einschließlich Reparatur und Serviceleistungen stehen. Die Verkaufsfläche für zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente gemäß Sortimentsliste des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Hansestadt Lübeck darf hierbei je Betrieb, der kein Nahversorgungsladen im Sinne des Satz 1 ist, höchstens 100 m² betragen.

Im südlichen Teilgebiet 3 des Urbanen Gebietes (MU 3) sind aufgrund der direkten Nähe zur Bahntrasse Wohnungen im Erdgeschoss nur ausnahmsweise zulässig.

5.1.3 Sonstige Sondergebiete

Das Städtebauliche Konzept sieht unterschiedliche „besondere“ Nutzungen innerhalb des Plangebietes vor. Zur Sicherung der Umsetzung setzt der Bebauungsplan diese Bereiche als Sonstige Sondergebiete gemäß § 11 BauNVO mit entsprechenden Zweckbestimmungen fest.

Sondergebiet 1 „Wohn- und Geschäftshaus“

Gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO ist für die Neuansiedlung von großflächigem Einzelhandel die Ausweisung eines Kern- oder Sondergebietes erforderlich. Da sich die hier geplante Nutzungsmischung aus Wohnen und Einzelhandel wesentlich von einem Kerngebiet nach den § 7 BauNVO unterscheidet, ist demzufolge ein Sondergebiet festgesetzt, in dem neben der in den Obergeschossen geplanten Wohnnutzung großflächiger Einzelhandel im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO und ergänzende (Einzelhandels-) Nutzungen im Erdgeschoss zulässig sind.

Zur Sicherstellung der in dem Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck dargestellten Leitsätze der Entwicklung der Versorgungsbereiche wird für die geplanten Einzelhandelsbetriebe eine maximale Verkaufsfläche (VK) von 1.500 m² mit einem nahversorgungsrelevanten Hauptsortiment gemäß der Lübecker Sortimentsliste gemäß Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck vom April 2011d (vgl. Ziff. V „Lübecker Sortimentsliste“) festgesetzt. Die zentrenrelevanten Sortimente gemäß der Lübecker Sortimentsliste sind auf maximal 20 Prozent der Gesamtverkaufsfläche beschränkt.

Die getroffenen Festsetzungen entsprechen den zukünftigen Nutzungs- und Flächenansprüchen an einen derartigen Einzelhandelsstandort. Dementsprechend sind neben den geplanten Hauptnutzungen aus Wohnen und großflächigem und nicht-großflächigem Einzelhandel auch Schank- und Speisewirtschaften, nicht wesentlich störende Handwerks- und Gewerbebetriebe, Büros und Räume für freiberuflich Tätige, Anlagen für die Verwaltung, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke und öffentlich nutzbare E-Ladestationen zulässig.

Zur Sicherung einer lebendigen und offenen Nutzung der Erdgeschosszone am neuen „Moislinger Markt“ sind Wohnungen und Wohnnutzungen nur oberhalb des Erdgeschosses, also ab dem 1.OG, zulässig.

Zum rechtlichen Abgleich der Planungen mit den Zielen des Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzeptes und den Vorgaben der Landesplanung erfolgte im Rahmen des Bauleitplanverfahrens die Erarbeitung einer Auswirkungsanalyse zur geplanten Ansiedlung des Einzelhandels¹⁴.

Grundlage der Ermittlung war hierbei die parallel erarbeitete Teilfortschreibung des Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzeptes der Hansestadt Lübeck für den Stadtteil Moisling¹⁵ mit dem Ziel einer Hochstufung des Stadtteilzentrum „Neue Mitte Moisling“ im Lübecker Zentrensystem.

Zusammenfassend zeigt sich, dass die durch das Vorhaben ausgelösten Umsatzumverteilungen zu keinen städtebaulichen oder versorgungsstrukturellen Auswirkungen i. S. des § 11 Abs. 3 BauNVO führen werden. Es handelt sich um rein wettbewerbliche Wirkungen durch Erhöhung der Kaufkraftbindung in Moisling. Gleichzeitig dürfte die geprüfte Größenordnung von ca. 1.500 m² Verkaufsfläche (zzgl. Back-Shop etc.) aufgrund der umliegenden Wettbewerbsstrukturen trotz weiteren Kaufkraftabflusses aus Moisling bereits an der Obergrenze des Machbaren liegen. Insbesondere das bisherige Stadtteilzentrum Moisling-Ost - August-Bebel-Straße ist kaum in der Lage sich der hohen Attraktivität des benachbarten Sonderstandorts Lübeck-Buntekuh, entgegen zu stellen. Von daher soll der Ausbau des Standorts „Neue Mitte Moisling“ zur Sicherung der Versorgungsfunktion auch mit einer städtebaulichen Aufwertung im Bereich Moisling-Ost als attraktives Nahversorgungszentrum einhergehen. Schädliche Auswirkungen auf die Versorgungsfunktion zentraler Orte, auf zentrale Versorgungsbereiche oder die verbrauchernahe Versorgung im bzw. außerhalb des Einzugsgebietes können so ausgeschlossen werden, so dass das Beeinträchtungsverbot eingehalten wird.

Sondergebiet 2 „Mobilitätsstation“

Das als Sondergebiet 2 gekennzeichnete Gebiet (SO 2) wird gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO als Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Mobilitätsstation“ festgesetzt. Das Sondergebiet dient der Unterbringung eines Mobiltiy-Hubs. Hier sollen auf sechs Parkebenen (im Split-Level) die notwendigen Stellplätze des Stadtteilhauses und der angrenzenden Wohnbebauung untergebracht werden und bei Bedarf eine Car-Sharing-Station.

Sondergebiet 3 „Bahnhaltelpunkt“

Das als Sondergebiet 3 gekennzeichnete Gebiet (SO 3) wird gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO als Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Bahnhaltelpunkt“ festgesetzt. Das Sondergebiet dient der Unterbringung von Nutzungen in Zusammenhang mit dem angrenzenden Bahnhaltelpunkt. Entsprechend sind innerhalb des Sondergebietes 3 Anlagen zur Abfertigung und Versorgung von Reisenden sowie Anlagen zum Betrieb eines Bahnhaltelpunktes, Anlagen und Stellflächen für Fahrräder und Motorräder inkl. E-Bikes, Anlagen und Flächen für Lademöglichkeiten der E-Mobilität, WC Anlagen, nicht wesentlich störende Handwerks- und Gewerbebetriebe, zulässig.

¹⁴ Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH: Auswirkungsanalyse zur geplanten Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes am Oberbüssauer Weg, Neue Mitte Moisling, in der Hansestadt Lübeck, Stand: 05.02.2024

¹⁵ Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH: Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept Lübeck Teilfortschreibung für den Stadtteil Moisling, Stand: 21.03.2025

5.2 Fläche für den Gemeinbedarf

Der für das geplante Stadtteilhaus geplante Bereich wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Stadtteilhaus“ festgesetzt. Die Gemeinbedarfsfläche dient der Unterbringung von Nutzungen der öffentlichen Verwaltung, der Bildung und Kultur und der zugeordneten Freiflächen. In diesem sollen zentral in der „Neuen Mitte“ die öffentlichen Nutzungen wie die Stadtteilbibliothek, das Stadtteilbüro für Moislung und Buntekuh, eine Beratungsstelle des Jugendamtes sowie eine Jugendfreizeiteinrichtung untergebracht werden. Integriert in die Gemeinbedarfsfläche schließt sich östlich an das Gebäude eine nutzungsbezogene Grün- und Freifläche an.

Entsprechend sind innerhalb der Gemeinbedarfsfläche Anlagen für Verwaltungen, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, Schank- und Speisewirtschaften zulässig.

5.3 Maß der baulichen Nutzung und überbaubare Grundstücksflächen

Zielsetzung für die Entwicklung im Plangebiet ist es, im Sinne eines flächensparenden und nachhaltigen Städtebaus urbane Strukturen und öffentliche Freiflächen mit einer hohen Alltagsqualität in zentraler Lage zu entwickeln.

Die angestrebte städtebauliche Struktur wird durch Festsetzungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen sowie zum Maß der baulichen Nutzung planungsrechtlich gesichert.

Zur Sicherung des städtebaulichen Konzepts, der hieraus resultierenden teilbereichsbezogenen unterschiedlichen Bebauungsstruktur sowie zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden für die geplanten Neubauten im gesamten Plangebiet baukörperähnliche Festsetzungen mittels Baulinien und -grenzen in Kombination mit teilweise baukörperbezogenen, teilweise baugebietsbezogenen Festsetzungen zur maximal zulässigen Grundflächenzahl (GRZ), zur Zahl der Vollgeschosse sowie Gebäudehöhe (GH) getroffen.

Die festgesetzten Baulinien dürfen hierbei ausnahmsweise und in begründeten Einzelfällen durch untergeordnete Bauteile (z.B. Balkon, Loggia, Vordach oder Werbeanlage) um maximal 0,50 m überschritten und maximal 1,20 m unterschritten werden. Der Flächenanteil der Summe aller Vor- und Rücksprünge darf maximal 25 % der Gesamtfläche der zugehörigen Fassadenfläche betragen.

Die festgesetzten Baugrenzen dürfen ausnahmsweise durch untergeordnete Bauteile (z.B. Balkon, Loggia, Vordach oder Werbeanlage) um bis zu 1,50 m überschritten werden. Der Flächenanteil der Summe aller Vor- und Rücksprünge darf maximal 25 % der Gesamtfläche der zugehörigen Fassadenfläche betragen.

Die im Sondergebiet 1 (SO 1) festgesetzte Baulinien für die Erdgeschossfläche und den Obergeschoss dienen der Ausbildung einer Arkade. Die zurückversetzte Baulinie im Erdgeschoss darf ausnahmsweise und in begründeten Einzelfällen durch untergeordnete Teile der baulichen Anlage um maximal 0,5 m überschritten werden. Rücksprünge von der Baulinie der Erdgeschossfläche durch Teile der baulichen Anlage sind bis zu einem Maß von 1,2 m zulässig.

Auch im Bereich der öffentlich wirksamen Stadtachse sowie den Fassaden, welche dem Quartiersplatz/Marktplatz und dem Vorplatz des Bahnhaltepunktes zugewandt sind, sollen Arkaden ermöglicht werden. In diesen Bereichen dürfen Baulinien des Urbanen Gebietes (MU) im Erdgeschoss um bis zu 3,0 m zur Ausbildung einer Arkade unterschritten werden.

Die ausgebildeten Arkaden sind hierbei nicht der Summe der ansonsten zulässigen Vor- und Rücksprünge zuzurechnen.

Soweit oberhalb der zulässigen Vollgeschosse weitere Nichtvollgeschosse („Staffelgeschosse“) geplant sind, müssen diese umlaufend einen Abstand von mindestens 2,0 m von der baulich zugeordneten Fassadenfläche aufweisen.

Die ausgebildeten Rücksprünge sind nicht der Summe der Vor- und Rücksprünge gemäß Punkt 4.2 und 4.3 zuzurechnen. Auch diese sind nicht der Summe der ansonsten zulässigen Vor- und Rücksprünge zuzurechnen.

Allgemeine Wohngebiete

Innerhalb des Allgemeinen Wohngebietes (WA) wird eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,5 festgesetzt, um sich der Bebauungsdichte der angrenzenden Wohngrundstücke anzupassen und gleichzeitig eine wirtschaftliche und zeitgemäße Bebauung zu ermöglichen. Eine stärkere Verdichtung würde das bestehende Ortsbild stören und den Wohntypenbedarf verfehlen.

Urbanes Gebiet

Innerhalb des Urbanen Gebietes (MU 1 bis MU 3) wird eine Grundflächenzahl von 0,7 und 0,8 festgesetzt. Diese Werte entsprechen dem definierten Städtebaulichen Konzept des Bebauungsplanes und erlauben eine der zentralen Lage entsprechende städtische „urbane“ Verdichtung der Bebauung.

Sonstige Sondergebiete

Innerhalb der Sondergebiete 1 bis 3 (SO 1 bis SO 3) wird eine Grundflächenzahl von 0,6, 0,75 und 0,8 festgesetzt. Diese Werte entsprechen dem definierten Städtebaulichen Konzept des Bebauungsplanes und erlauben eine städtische „urbane“ Verdichtung der Bebauung.

Fläche für den Gemeinbedarf „Stadtteilhaus“

Für die Fläche des geplanten Stadtteilhauses wird eine Grundflächenzahl von 0,5 festgesetzt. Hierbei sind die Außenflächen als Frei- und Spielbereiche mit einbezogen.

5.4 Erschließung

5.4.1 Öffentliche Straßenverkehrsflächen

Der Bebauungsplan setzt die innerhalb des Plangebietes befindlichen Straßenflächen als öffentliche Straßenverkehrsflächen fest.

Zentrales Element des Städtebaulichen Konzeptes ist die Anbindung des neuen Bahnhaltepunktes mit dem geplanten „Moisinger Markt“. Die Verbindung der beiden Bereiche erfolgt über die für Fußgänger:innen- und Radfahrer:innen unabhängig vom Oberbüssauer Weg geführte Stadtachse. Diese Stadtachse wird als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt. Neben der Erschließungsfunktion soll diese Fläche zudem Platz für Sondernutzungen der angrenzenden gewerblichen Nutzungen (Aufstellflächen, Außengastronomie, etc.) bieten.

Der geplante „Moisinger Markt“ wird als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Quartiersplatz / Marktplatz“ festgesetzt. Ergänzend werden die Wegeverbindungen zwischen dem Bahnhaltepunkt und der Straße Kiwittredder und die Verbindung des geplanten Stadtteilplatzes und der Straße Hasselbreite als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Fußweg“ festgesetzt und schaffen somit die interne Verbindung der städtebaulichen Bausteine.

5.4.2 Stellplätze, Fahrradstellplätze

Ziel der Rahmenplanung ist es, dass der ruhende Verkehr das Stadtbild und die geplante Aufenthalts- und Freiraumqualität im Quartier der „Neuen Mitte“ so wenig wie möglich stören soll. Deshalb gibt es teilgebietsbezogen unterschiedliche Lösungen zur Unterbringung der notwendigen Stell- und Parkplätze.

Am südlichen Ende des Kiwittredder ist ein dem Wohnen zugeordneter Stellplatz mit ca. 32 privaten Stellplätzen geplant. Dieser soll gestalterisch von der öffentlichen Verkehrsfläche getrennt werden. Ergänzend sind ca. 20 Stellplätze als Senkrechtparkplätze am Kiwittredder und 16 weitere Stellplätze in einer Stellplatztasche zwischen den südlichen Wohngebäuden auf privatem Grundstück sowie weitere Stellplätze in Tiefgaragen unter dem Gebäude im Süden und der Senioreneinrichtung, die vom Kiwittredder angefahren werden, geplant.

Im Bereich des neuen „Moislinger Marktes“ ist unter dem geplanten Wohn- und Geschäftshaus eine Tiefgarage für die Wohnungen und die Mitarbeiter:innen des Einzelhandels vorgesehen. Für die Kund:innen ist zwischen der Hasselbreite und dem Gebäude eine ebenerdige, offene Stellplatzanlage mit ca. 40 Plätzen geplant. Die Anlieferzone des Einzelhandelsmarktes ist in das Gebäude integriert und über die vorgelagerte Stellplatzfläche erreichbar.

Im Kreuzungsbereich des Moislinger Mühlenweges und der Hasselbreite ist die Errichtung einer Quartiersgarage geplant. Hier können neben Stellplätzen für das Quartier auch Ladestationen für Elektroautos, eine Mobilitätsstation mit Plätzen für Car-Sharing, Lastenfahrräder und e-Bikes entstehen. Die Erschließung der Anlagen für den ruhenden Verkehr erfolgt von der Hasselbreite.

Zur planungsrechtlichen Sicherung des geplanten Stellplatzkonzeptes wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass Stellplätze nur auf den hierfür festgesetzten Flächen für Stellplätze und innerhalb der durch Baulinien und -grenzen definierten überbaubaren Grundstücksflächen zulässig sind. Überdachte Stellplätze (Carports) und Garagen sind außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen allgemein ausgeschlossen.

5.4.3 Geh- und Leitungsrechte

Da ein Geh- und Leitungsrecht lediglich eine öffentlich-rechtliche Bindungswirkung hat, sind die damit zu regelnden Rechte der betroffenen Grundstücke grundbuchlich zu sichern.

Das Geh- und Leitungsrecht (GL) dient als Gehrecht für die Allgemeinheit sowie der Nutzung der Versorgungsträger für den Bau und Betrieb der Ver- und Entsorgungsleitungen.

5.4.4 Ver- und Entsorgung

Der Bebauungsplan setzt eine Fläche für Ver- und Entsorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung „Elektrizität“ fest. Diese Fläche dient der übergeordneten Versorgung des Plangebietes, so dass hier eine Einzelfestsetzung der Fläche sinnvoll ist. Ergänzend sind Nebenanlagen zur Versorgung des Plangebietes mit Energie und Wasser sowie zur Abwasserentsorgung gemäß § 14 Abs. 2 BauNVO in den Baugebieten zugelassen.

Energie- und Trinkwasserversorgung

Das Plangebiet ist bereits heute umfassend bebaut und somit ver- und entsorgungstechnisch vollständig erschlossen. Anschlussleitungen für die Trinkwasser- und Stromversorgung sind in den umliegenden Straßen vorhanden. Gleiches gilt für Telekommunikationsleitungen.

Parallel zur Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes wurde der Bebauungsplan 21.08.00 für die Entwicklung einer Solarthermie-Freiflächenanlage für die Flächen südlich der Bahntrasse aufgestellt. Dieser Bebauungsplan ist seit 2023 rechtskräftig und befindet sich in der Umsetzung. Ziel der Planung ist die Entwicklung einer großflächigen Solarthermieanlage, welche der Fernwärmeversorgung im Stadtteil Moising dienen wird. Erste Teile der Anlagen des Solarthermie-Parks der Stadtwerke Lübeck sind bereits 2025 in Betrieb genommen worden und werden dann über das Fernwärmenetz, an das auch die geplanten Gebäude der „Neuen Mitte Moising“ angeschlossen werden sollen, diese mit „nachhaltiger“ Wärme versorgen. Somit erfolgt in Moising bereits heute eine nachhaltige Versorgung durch die Nutzung der solaren Strahlungsenergie.

Ergänzend besteht seit dem 29.03.2025 gemäß § 26 Abs. 1 Energiewende- und Klimaschutzgesetz (EWKG) eine Installationspflicht für Photovoltaikanlagen auf Neubauten (Wohn- und Nichtwohngebäude). Damit ist die weitere Nutzung der solaren Strahlungsenergie für die Energieversorgung rechtlich geregelt.

Schmutzwasserentsorgung

Das Plangebiet ist bereits heute umfassend bebaut und somit ver- und entsorgungstechnisch vollständig erschlossen. Die Abwasserentsorgung der Grundstücke im Plangebiet erfolgt über ein Trennsystem.

Niederschlagswasserbehandlung

Bereits auf der Ebene des Bebauungsplanes sind grundsätzliche Überlegungen zur geplanten technischen Erschließung des Plangebietes zu erarbeiten. Hierzu gehört ein überschlägiger Nachweis zur Ableitung und ggf. Behandlung des Niederschlagswassers, um die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf den Wasserhaushalt abschätzen zu können. Bei Neubaugebieten oder Nachverdichtungen in bebauten Gebieten ist grundsätzlich mit einer deutlichen Veränderung des natürlichen Wasserhaushalts zu rechnen.

Infolge der Versiegelung von zuvor unbefestigten Flächen mit Gebäuden, Straßenflächen etc. nimmt in der Regel die Verdunstung sowie die Versickerung ab, während der Oberflächenabfluss stark zunimmt. Mit der Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages¹⁶ wird die Schädigung des natürlichen Wasserhaushalts bilanziert und aufgezeigt, welche Auswirkungen die geplanten Baumaßnahmen auf den Wasserhaushalt haben werden.

Das Plangebiet der „Neuen Mitte“ ist bereits heute umfassend bebaut und daher vorbelastet. Die vorhandenen befestigten Flächen entwässern nach den vorliegenden Informationen jeweils direkt in die öffentliche Regenwasserkanalisation, so dass sich aus dem Bestandsgebiet ein theoretischer Abfluss von ca. 300 l/s ergibt.

Gemäß den geotechnischen Stellungnahmen sind überwiegend feinsandige Böden vorhanden, teilweise jedoch auch Beckenschluff. Die Feinsande sind wasserdurchlässig und zur Versickerung geeignet, im Bereich des Beckenschluffs ist keine Versickerung möglich. Häufig sind die oberen Bodenschichten aufgefüllt, teilweise bis 3,50 m unter GOK. Die teilweise gewachsenen Oberbodenschichten sind nur 20 - 40 cm stark, jedoch ebenso wie die aufgefüllten Bodenschichten überwiegend sandig. Grundwasser steht 1,50 – 3,20 m unter GOK an. Es wurden jedoch keine dauerhaften Grundwasserstände gemessen, sondern lediglich zum Zeitpunkt der Bohruntersuchungen festgestellt.

¹⁶ PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.01.00 - Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moising, Wasserwirtschaftlicher Fachbeitrag, Stand: 09.10.2025

Für die versickerungsfähigen Sande sind Wasserdurchlässigkeitsbeiwerte von $1,0 \times 10^{-6}$ - $1,0 \times 10^{-5}$ m/s angegeben.

Wasserwirtschaftliche Vorgaben und Randbedingungen für die Bemessung der Entwässerungsanlagen

Entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes wurden für die einzelnen Baufelder Flächen zur schadlosen Zwischenspeicherung des Niederschlagswassers eingeplant. Zur Überprüfung wurden im Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrag beispielhafte Bemessungen der Versickerungs- bzw. Rückhalteräume für die einzelnen Teilgebiete durchgeführt. Gemäß dem Generalentwässerungsplan der Entsorgungsbetriebe Lübeck ist von den Flächen max. ein Abfluss von 106 l/s*ha zulässig, wobei mit einem Abflussbeiwert von 0,35 über das gesamte Plangebiet zu rechnen ist. Bei einer Gesamtfläche von 5,376 ha ist somit ein Gesamtabfluss von ca. 200 l/s zulässig. Das entspricht etwa 67 % des bisherigen Abflusses von ca. 300 l/s.

Maßgebende Grundlage für die Planungen ist die städtebauliche Rahmenplanung der Hansestadt Lübeck „Neue Mitte Moisling“, die im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Sozialer Zusammenhalt“ erstellt wurde.

Zur Überprüfung der Machbarkeit wurden überschlägliche hydraulische Berechnungen zur Ableitung des Niederschlagswassers durchgeführt, um abschätzen zu können, inwiefern sich der Abfluss durch die geplante Bebauung im Vergleich zur bestehenden Bebauung verändert.

Erläuterungen zum geplanten Entwässerungskonzept

Gemäß der §§ 5 und 6 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ist eine Vergrößerung und Beschleunigung des oberflächlichen Wasserabflusses zu vermeiden bzw. ist für eine Rückhaltung des überschüssigen Wassers in der Fläche der Entstehung zu sorgen. Außerdem soll gemäß dem Erlass „Wasserrechtliche Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Neubaugebieten in Schleswig-Holstein – Teil 1: Mengenbewirtschaftung“ der potenziell natürliche Wasserhaushalt weitgehend erhalten und möglichst wenig durch die Bebauung beeinträchtigt werden.

Dieser Ansatz wird in dem Bebauungsplan 21.01.00 umgesetzt werden. Deshalb soll aus allen neu geplanten Flächen das anfallende Niederschlagswasser in Mulden versickert oder, wo keine Versickerung möglich ist, in Rigolen gespeichert und gedrosselt abgeleitet werden. Aufgrund der festgesetzten intensiven Gründächer (Aufbau > 15 cm) und den wasser- und luftdurchlässigen Pflasterflächen (Abflussbeiwert < 0,7) können im gesamten Plangebiet sehr geringe Abflussbeiwerte angenommen werden, so dass der Gebietsabfluss von ca. 180 l/s im Vergleich zum Bestand von ca. 300 l/s stark reduziert werden kann. Die nicht veränderbaren vorhandenen öffentlichen Verkehrsflächen mit einer Fläche von ca. 1,3 ha ergeben einen Abfluss von ca. 130 l/s. Entsprechend klein sind die gedrosselten Abflussmengen der einzelnen Teilgebiete. Teilweise können die Flächen aufgrund der vorhandenen Bodeneigenschaften auch vor Ort versickern, so dass hier in der Regel mit keinem Abfluss zu rechnen ist. Es sind jedoch für die Versickerungseinrichtungen jeweils Notüberläufe an das öffentliche Kanalnetz vorgesehen, um ein Überflutungsrisiko für die bebauten Flächen so gering wie möglich zu halten.

Sondergebiet 1 „Wohn- und Geschäftshaus“

Im Sondergebiet (SO) 1 ist ein Wohn- und Geschäftshaus mit Stellplatzanlage vorgesehen, wobei eine Teilunterkellerung des Gebäudes mit Tiefgarage angedacht ist. Eine Versickerung ist in dem Bereich aufgrund der Bodenverhältnisse nicht möglich. Daher wird für diesen Bereich die gedrosselte Ableitung aus einem Rigolenrückhalteraum unter der offenen Stellplatz-

anlage im östlichen Bereich beispielhaft bemessen. Als Drosselabfluss wird die max. abflusswirksame Fläche des Gebiets mit dem Abfluss von 106 l/s*ha multipliziert. Dadurch ergibt sich der Drosselabfluss von 17 l/s, der für die beispielhafte Bemessung einer Rückhalterigole angesetzt wurde. Bemessen wurde die Rigole mit einem 30-jährlichen Regenereignis, so dass das Rückhaltevolumen für den Überflutungsnachweis in der Rigole nachgewiesen werden kann. Die verwendeten Abflussbeiwerte können als Spitzenabflussbeiwerte angesetzt werden. Mit diesem Ansatz ist in der Rigole ein Rückhaltevolumen von 24,1 m³ vorhanden.

Sondergebiet 2 „Mobilitätsstation“

In dem Sondergebiet (SO) 2 sind bis 2,10 m bzw. 2,50 m unter GOK aufgefüllte Bodenschichten vorhanden, die gemäß Bodengutachten nicht zur Versickerung geeignet und daher auszutauschen sind. Daher ist hier keine Versickerung möglich und das anfallende Niederschlagswasser muss in einer Rückhalterigole gesammelt und gedrosselt abgeleitet werden. Die Rigole wurde mit einem 30-jährlichen Regenereignis und einem gedrosselten Abfluss von 6 l/s bemessen. Das Volumen der Rigole beträgt 9,6 m³.

Möglicherweise kann in dem Entwässerungsantrag für die Mobilitätsstation durch weiterführende Bodenuntersuchungen nachgewiesen werden, dass die Auffüllungen unbedenklich sind und eine oberflächennahe Versickerung über Mulden doch möglich ist.

Sondergebiet 3 „Bahnhaltdepunkt“

Nach dem vorhandenen Bodengutachten sind in den relevanten Untersuchungspunkten des SO 3 unterhalb des Beckenschluffs in 1,10 m unter GOK gut versickerungsfähige Sande bis zum Grundwasserstand bei 2,6 m bzw. 3,1 m u. GOK vorhanden. Entsprechend ist eine vollständige Versickerung über Rigolen gut möglich. Eine beispielhafte Rigole mit Versickerung wurde mit einem 30-jährlichen Regenereignis bemessen und hätte ein Volumen von 14,4 m³.

Urbanes Gebiet, Teilbereich 1 (MU 1)

In Teilgebiet MU 1 werden Gebäude mit einem Teilbereich Tiefgarage entstehen. Es wird davon ausgegangen, dass gemäß GRZ von 0,8 70 % als Dachfläche und 10 % als Pflasterfläche befestigt werden. Die übrigen 20 % verbleiben als Grünflächen. Dieser Schlüssel wird zur Vereinfachung für alle urbanen Gebiete MU 1 - MU 3 angesetzt, wenngleich die GRZ im MU 2 mit 0,7 festgesetzt ist.

Es soll nach Möglichkeit eine Versickerung des Niederschlagswassers über Rigolen/ Baumrigolen im Innenhof der Gebäude erfolgen. Gemäß dem geotechnischen Gutachten sind die Bodenverhältnisse allerdings sehr unregelmäßig. In einem Untersuchungspunkt ist fast ausschließlich Beckenschluff vorhanden, in der anderen Bohrung ist nur ein 30 cm Band des Beckenschluffs in ca. 2,0 m Tiefe vorhanden, dass im Zuge der Baumaßnahmen unter der Rigole ausgetauscht werden könnte. Der Grundwasserstand ist bei 2,90 m unter GOK angegeben. Die Unterkante der Versickerungsanlage sollte mind. 1,0 m über dem Grundwasserstand geplant werden. Die Innenhöfe der urbanen Gebiete sollen gemäß dem städtebaulichen Rahmenplan jedoch auf einem bis zu 80 cm hohen Sockel liegen. Es wird daher zunächst beispielhaft eine Rigole mit einem geringen Versickerungswert (k_f -Wert von $5,0 \cdot 10^{-6}$ m/s) und für ein 30-jährliches Regenereignis bemessen. In dem Fall müsste die Rigole ein Volumen von 64,2 m³ aufweisen. Es wird empfohlen, hier einen Notüberlauf an das öffentliche Kanalnetz in der Straße Kiwittredder vorzusehen.

Falls weitergehende Bodenuntersuchungen im Bereich der geplanten Anlagen ergeben, dass eine Versickerung nicht möglich ist, ist die Rigole als Rückhalteraum mit einem Drosselabfluss von 11 l/s zu bemessen.

Urbanes Gebiet, Teilbereich 2 (MU 2)

Aufgrund gut durchlässigen Bodenuntersuchungen kann innerhalb des Teilgebietes MU 2 das gesamte Niederschlagswasser versickern. Für die Bemessung der Versickerungsanlage kann ein k_f -Wert von $2,2 \cdot 10^{-5}$ m/s angesetzt werden. Das Niederschlagswasser kann bei Nachweis jeweils in den Innenhöfen der festgesetzten Baufenster in eine Versickerungsanlage geleitet bzw. auf den im Plan dafür ausgewiesenen straßenbegleitenden Flächen versickert werden. Es ist hier beispielhaft eine Versickerungsrigole bemessen worden. Für ein 30-jährliches Regenereignis ergibt sich ein Volumen von 115,6 m³, das auf mind. drei Rigolen (zwei in den Innenhöfen und eine im Stellplatzbereich im Südosten) aufgeteilt wird.

Auch sollen hier Baumrigolen oder Mulden in den Innenhöfen eingeplant werden und die Wegeflächen zu den Hauseingängen, die jeweils im Innenhof geplant sind, oberflächlich in diese Versickerungsanlagen entwässern.

Urbanes Gebiet, Teilbereich 3 (MU 3)

Im Teilgebiet MU 3 ist gemäß Rahmenplan eine Tiefgarage geplant, so dass das anfallende Niederschlagswasser analog zu den urbanen Teilgebieten MU 1 und MU 2 über eine Versickerungsrigole im Innenhof bzw. auf den im Plan dafür ausgewiesenen straßenbegleitenden Flächen versickern soll. Auch diese Versickerungsrigole wurde mit einem 30-jährlichen Regenereignis und einem Durchlässigkeitsbeiwert von $2,2 \cdot 10^{-5}$ m/s bemessen. Es ergibt sich für das MU 3 ein Volumen für die Versickerungsanlage von 12 m³ (vgl. Anlage 7.6 des Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages). Auch hier können zusätzlich Baumrigolen in den Innenhöfen eingeplant werden und die Wegeflächen zu den Hauseingängen, die jeweils im Innenhof angeordnet sind, oberflächlich in ggf. vorhandene Baumrigolen entwässern.

Allgemeines Wohngebiet (WA)

Das allgemeine Wohngebiet (WA) liegt im nordöstlichen Bereich des Plangebiets. Es soll hier das gesamte anfallende Niederschlagswasser in oberirdischen Versickerungsmulden versickern. Teilweise müssen dafür die aufgefüllten Böden im oberflächennahen Bereich ausgetauscht werden, grundsätzlich sind die anstehenden Sande aber gut zur Versickerung geeignet. Aufgrund des teilweise hohen Grundwasserstands ca. 1,50 m unter OK Gelände sind jedoch nur oberflächennahe Versickerungsanlagen (Mulden) möglich.

Im Zuge der Entwässerungsplanung für die einzelnen Gebäude sind zusätzliche Bodenuntersuchungen erforderlich, um sicher zu stellen, dass unterhalb der geplanten Versickerungsmulden mindestens bis 1,0 m tief kein Bauschutt und keine Schlufflagen vorhanden sind.

Die beispielhaft bemessene Versickerungsmulde ist für ein 30-jährliches Regenereignis bemessen und genügt somit den Anforderungen des Überflutungsnachweises. Die abflusswirksame Fläche A_U beträgt aufgrund der festgesetzten intensiven Gründächer 2.670 m², obwohl die Fläche des gesamten Gebietes ein Einzugsgebiet von 7.629 m² aufweist. Die einzelnen eingezeichneten Mulden ergeben zusammen die erforderliche Versickerungsfläche von $A_s = 455$ m² bei einem Einstau von max. 29 cm. Das Rückhaltevolumen in den Mulden beträgt insgesamt mind. 130 m³. Die Böschungsflächen der einzelnen Mulden sind dabei noch nicht berücksichtigt. Aufgrund der Zunahme von Starkregenereignissen, die teilweise auch das 30-jährliche Regenereignis überschreiten, sollte auch hier jeweils ein Notüberlauf zu der öffentlichen RW-Kanalisation hergestellt werden.

Fläche für den Gemeinbedarf und Wegefläche zum Markt

In der geplanten Fläche für den Gemeinbedarf soll neben einem Stadtteilhaus eine halböffentliche Freifläche als Außenbereich des Stadtteilhauses entstehen. Der Boden in dem Bereich

ist versickerungsfähig und deshalb soll das anfallende Niederschlagswasser im Bereich des nördlich angrenzenden Stellplatzes in einer großzügigen Mulde mit einer Fläche $A_s = 170 \text{ m}^2$ versickern. Der direkt nördlich angrenzende Fußweg zum Markt entwässert über das Quergefälle auch in diese Mulde und wurde bei der beispielhaften Bemessung berücksichtigt. Auch die Mulde wurde für ein 30-jährliches Regenereignis und mit dem in UP 4 angegebenen k_f -Wert von $1,1 \cdot 10^{-5} \text{ m/s}$ bemessen. Die Bemessung entspricht damit grob den Anforderungen des Überflutungsnachweises. Bei einem Einstau von 28 cm ist hier ein Speichervolumen von ca. 50 m^3 in der beispielhaft bemessenen Mulde vorhanden.

Quartiersplatz/ Marktplatz

Der Bereich wird voraussichtlich überwiegend gepflastert. In den ersten Konzeptideen ist zudem eine Bauminselfläche als Grünfläche in der Mitte geplant. Daher werden von der gesamten Einzugsgebietsfläche ($A_E = 2.065 \text{ m}^2$) 65 m^2 als Grünflächen und die übrigen 2.000 m^2 als Pflasterflächen berücksichtigt.

Hier sind im Gutachten aufgefüllte Bodenschichten bis in eine Tiefe von 3,60 m unter OK Gelände angegeben und darunter Beckenschluffmergel. Es wird anhand dieses Bodengutachtens davon ausgegangen, dass eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers im Bereich des Marktes nicht möglich ist und es gedrosselt in die öffentliche Regenwasserkanalisation eingeleitet werden muss.

Als Drosselabfluss wird die max. abflusswirksame Fläche (1.407 m^2) mit dem Abfluss von $106 \text{ l/s} \cdot \text{ha}$ multipliziert. Dadurch ergibt sich der Drosselabfluss von 15 l/s , der für die beispielhafte Bemessung einer Rückhalterigole angesetzt wurde. Das Rückhaltevolumen beträgt demnach ca. 20 m^3 und das Niederschlagswasser wird gedrosselt in den RW-Kanal im Oberbüssauer Weg eingeleitet.

Südliche „Stadtachse“ und Fußweg zum Bahnhof

Die südliche „Stadtachse“ sowie der Fußweg zum Bahnhof im östlichen Bereich sind Verkehrsflächen, die jedoch nur für den Fußgängerverkehr gedacht sind. Zusätzlich ist noch die öffentliche Grünfläche/Böschung zum Oberbüssauer Weg mit betrachtet worden.

Auch im Klimaschutzkonzept des Rahmenplanes sind im Bereich dieser Verkehrsflächen viele Grünflächen geplant, in denen das Gelände tiefer liegt. Daher bietet es sich an, die gesamten Verkehrsflächen in Mulden zu entwässern. Die Bodenverhältnisse variieren stark, so dass für die beispielhafte Bemessung von Versickerungsmulden neben dem 30-jährlichen Regenereignis nur ein geringer k_f -Wert von $5,0 \cdot 10^{-6} \text{ m/s}$ angesetzt wurde. Bei einem erforderlichen Muldenspeichervolumen von 150 m^3 wären die Mulden im Mittel zu ca. 15 cm eingestaut. Im Zuge der Bauausführung müsste jede Mulde im Detail nachgewiesen werden. Deshalb wurde hier lediglich eine Versickerungsfläche von 1.000 m^2 auf die Grünflächen des Rahmenplanes verteilt.

Grundsätzlich kann in jeder Mulde auch ein Notüberlauf angeordnet werden, der bei Starkregenereignissen ab einer bestimmten Einstauhöhe (im Mittel 15 cm) aktiv wird. Die Notüberläufe entlang der Stadtachse sind gemeinsam an eine Regenwasserleitung unterhalb der Mulden angeschlossen.

Öffentliche Straßenverkehrsfläche (vorhanden)

Die vorhandenen öffentlichen Verkehrsflächen müssen für die Einhaltung der Mindestanforderungen des Nachweises A-RW1 (Fall 2) teilweise entsiegelt werden und einer Versickerung zugeführt werden. Um eine Wasserhaushaltsbilanz mit max. 15 % höherem Abfluss im Vergleich zum naturnahen Referenzzustand einzuhalten, ist es erforderlich, dass ca. 40 % der

öffentlichen Verkehrsflächen in Versickerungsanlagen entwässern. Diese sollten für zukünftig häufiger auftretende Starkregenereignisse ebenfalls über Notüberläufe verfügen, welche ab einem bestimmten Wasserstand aktiv werden. Durch die Kombination aus vorhandenem Kanalnetz und zusätzlichem Rückhaltevolumen in Versickerungsanlagen können ggf. auch Starkregenereignisse ohne größere Schäden abgeleitet werden.

Dafür könnte beispielsweise langfristig die Straßenbreite im Oberbüssauer Weg reduziert werden. Durch das vorhandene Dachprofil könnten jeweils zwischen Fahrbahn und Gehweg Versickerungsmulden und Baumrigolen entstehen, so dass nicht nur weniger Niederschlagswasser direkt in die Kanalisation und mehr über Versickerungsanlagen abgeleitet wird, sondern gleichzeitig auch vorhandene Asphaltflächen entsiegelt werden können.

Öffentliche Straßenverkehrsfläche - Regenwasserbehandlung

Gemäß DWA-A 102 ist eine Regenwasserbehandlungsanlage für die öffentlichen Verkehrsflächen erforderlich. Entsprechend dem Verkehrsgutachten sind auf den Straßenverkehrsflächen jeweils ein DTV (300 bis 15.000) zu erwarten bzw. vorhanden. Daher fällt die Straßenverkehrsfläche mit 14.359 m² in die Kategorie II mit einem flächenspezifischen Stoffabtrag von 530 kg/ha*a. Auf der Fläche fallen gemäß dem Arbeitsblatt 761 kg/a an. Daher ist eine Regenwasserbehandlungsanlage mit einem Wirkungsgrad von 47,2 % erforderlich. Es könnte beispielsweise ein Hydroshark DN 2500 zur Reinigung eingesetzt werden, der als kompakter Baukörper in einem Schacht DN 2500 z.B. im Straßenraum im Verlauf der RW-Leitung eingebaut werden könnte. Ein möglicher Standort wäre im Oberbüssauer Weg oder im Sterntalerweg, wobei hier jeweils beachtet werden muss, dass weitere Straßenverkehrsflächen im Eulenspiegelweg und im weiteren Verlauf des Moisinger Mühlenwegs an das Regenwasserkanalnetz angeschlossen sind und dadurch voraussichtlich eine größere Behandlungsanlage erforderlich ist.

Es ist auch möglich, eine zentrale Behandlungsanlage am Ende des Kanalnetzes vor dem RW-Rückhaltebecken im Sterntalerweg zu bauen. Eine zentrale Behandlungsanlage am Ende des Kanalnetzes hat den Vorteil, dass das gesamte anfallende Niederschlagswasser gereinigt wird. Der Nachteil ist, dass die Anlage entsprechend größer wird. Der Bau einer erforderlichen Regenwasserbehandlungsanlage ist in jedem Fall mit den Entsorgungsbetrieben abzustimmen und zu beantragen.

Löschwasserversorgung

Gemäß § 2 des Brandschutzgesetzes hat die Stadt eine ausreichende Löschwasserversorgung sicherzustellen. Als Arbeitshilfe zur Bereitstellung und Bemessung des Löschwasserbedarfs dienen die DVWG (Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches) Arbeitsblätter W 405, W 331, und W 400. Der für das Plangebiet erforderliche Löschwasserbedarf hat unter Würdigung der tatsächlichen Bebauung und Nutzung auf Grundlage des DVGW-Arbeitsblattes W405 zu erfolgen. In Abhängigkeit der späteren Bebauung ist ein Löschwasserbedarf von bis zu 96 m³/h für einen Zeitraum von 2 Stunden zu berücksichtigen.

Der Löschwasserbedarf, der über die öffentliche Trinkwasserversorgung erfolgt, ist über Unterflurhydranten nach EN 14339 zu garantieren. Die Hydranten sind im Rahmen der weiteren Planung so anzuordnen, dass eine Löschwasserentnahme jederzeit leicht möglich ist. Die Hydranten dürfen nicht überbaut oder durch parkende Fahrzeuge in ihrer Nutzbarkeit eingeschränkt werden. Ggf. sind bauliche Maßnahmen zu treffen, die eine Einschränkung der Nutzung verhindern.

Die Hydrantenabstände aus dem Versorgungsnetz, die auch der Löschwasserversorgung (Grundschutz) dienen, dürfen 150 m nicht übersteigen. Größere Abstände von Hydranten bedürfen der Kompensation durch andere geeignete Löschwasserentnahmestellen.

Die Löschwasserversorgung für den ersten Löschangriff zur Brandbekämpfung und zur Rettung von Personen muss in einer Entfernung von 75 m Lauflinie bis zum Grundstück bei einer Ergiebigkeit von mind. 50 % des insgesamt Löschwasserbedarfs sichergestellt werden. Die gesamte für den Grundschutz erforderliche Löschwassermenge ist in einem Umkreis von 300 m aus maximal 2 Entnahmestellen zu gewährleisten.

Die Lage der Hydranten ist durch Hinweisschilder gemäß DIN 4066 deutlich zu kennzeichnen.

Kann der erforderliche Löschwasserbedarf nur in Teilen über die öffentliche Trinkwasserversorgung sichergestellt werden, so ist die fehlende Löschwassermenge über andere, für die Feuerwehr nutzbare Löschwasserentnahmestellen im Umkreis von 300 m von dem betroffenen Objekt nachzuweisen. Dabei soll die in Frage kommende Löschwasserentnahmestelle gemäß DVGW W400-1 (A) von mind. 24 m³/h über eine Dauer von 2 Stunden ermöglichen. Weitere Einzelheiten wären in diesem Fall mit der Brandschutzdienststelle der Hansestadt Lübeck abzustimmen.

Die Erreichbarkeit der geplanten Gebäude ist für die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr über die öffentlichen Erschließungsstraßen zu ermöglichen. Die erforderlichen Bewegungsflächen und ggf. erforderlichen Aufstellflächen für den Einsatz eines Hubrettungsfahrzeuges sind bei der Planung des Straßenraumes zu berücksichtigen.

Für die weitere Planung, Bemessung und Ausführung wird auf die Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr: 2009-10 lfd. Nr. A2.2.1.1 und Anlage A2.2.1.1/1 der Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen für das Land Schl.-H. (VVTBSH), Ausgabe Mai 2022, verwiesen

5.5 Immissionsschutz

Immissionsschutzrechtlich wirken auf das Plangebiet Belastungen durch die umgebenden Straßen - insbesondere durch die Niendorfer Straße und den Oberbüssauer Weg - sowie die südlich verlaufende Bahnstrecke Hamburg-Lübeck ein.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erfolgte daher die Erarbeitung einer Schalltechnischen Untersuchung¹⁷, welche die einwirkenden Faktoren auf das Plangebiet sowie die Auswirkungen der Planung auf die Umgebung untersucht und bewertet.

Verkehrslärm

Zur Ermittlung der Grundlagen wurde zunächst eine Verkehrsprognose¹⁸ erstellt, die die bestehenden Verkehrsströme und die zu erwartenden Mengen definiert.

Die entsprechenden Zugzahlen wurden ergänzend durch die DB AG für das Prognosejahr 2030 zur Verfügung gestellt. Hierbei wurden die bereits vorhandenen aktiven Schallschutzanlagen (Wände/Gabionen) gemäß Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 AEG für das

¹⁷ M+O Immissionsschutz Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH: Bebauungsplan 21.01.00 - Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling - Hansestadt Lübeck, Schalltechnische Untersuchung, Stand: 24.02.2025

¹⁸ Wasser- und Verkehrs-Kontor GmbH: Hansestadt Lübeck, B-Plan Nr. 21.01.00 „Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling“, Verkehrsprognose, Stand: 31.01.2025

Vorhaben „Neubau Haltepunkt Lübeck-Moisling“ in der Hansestadt Lübeck Bahn-km 6,015 bis 6,388 der Strecke 1120 Lübeck – Hamburg berücksichtigt.

Die Lage und Höhe der geplanten aktiven Schallschutzanlagen (Wände) sowie weitere aktive Schallschutzmaßnahmen am Gleis (z. B. besonders überwachtes Gleis, Schienenstegdämpfer) sind den Auslegungsunterlagen für das Bauvorhaben „Lärmschutzwände (LSW) Lübeck-Moisling Großprojekt Schienenanbindung Fehmarnbeltquerung“ entnommen.

Im Ergebnis der Untersuchung zeigt sich, dass der schalltechnische Orientierungswert der DIN 18005 für urbane Gebiete (MU) von 60 dB(A) tags im westlichen Teil des Plangebiets mehrheitlich eingehalten wird. Lediglich im Sondergebiet 1 wird er an der den Oberbüssauer Weg (straßen)begleitenden Baulinie überschritten, jedoch nur geringfügig.

Der nächtliche schalltechnische Orientierungswert der DIN 18005 für urbane Gebiete (MU) von 50 dB(A) wird im westlichen Teil des Plangebiets überwiegend eingehalten. Jedoch im Sondergebiet 1 wird er an der den Oberbüssauer Weg (straßen)begleitenden Baulinie um ca. 2 dB, in Teilen der urbanen Gebiete MU 1, MU 2 und MU 3 um bis zu 8 dB überschritten.

Der schalltechnische Orientierungswert der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete (WA) von 55 dB(A) tags wird im östlichen Plangebiet weitgehend eingehalten; aber an den straßenbegleitenden Baugrenzen, wenn auch geringfügig, überschritten.

Der schalltechnische Orientierungswert/Nacht der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete (WA) von 45 dB(A) wird im östlichen Plangebiet weitgehend eingehalten; aber auch hier an den straßenbegleitenden Baugrenzen um bis zu 3 dB überschritten.

Die Gesundheitsschwellenwerte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts werden hingegen im gesamten Plangebiet nicht überschritten.

Zur Einhaltung der oben genannten Grenzwerte werden im Bebauungsplan entsprechende Festsetzungen als Maßnahmenvorschläge getroffen. Hierzu hat die Schalltechnische Untersuchung die maßgeblichen Außenlärmpegel aus Straßen- und Schienenverkehrslärm ermittelt, die die Grundlage zur Bemessung der passiven (baulichen) Schallschutzmaßnahmen für Neubauten und Bestandsgebäude darstellen.

Die maßgeblichen Außenlärmpegel L_a sind in den Nebenzeichnungen zum Bebauungsplan zeichnerisch dargestellt. Alle Nachweise im Baugenehmigungsverfahren sind auf der Grundlage der DIN 4109, Teil 1 und Teil 2 (Ausgaben Januar 2018) zu führen.

Für einen Außenbereich einer Wohnung (Terrassen, Balkone) im Allgemeinen Wohngebiet (WA) ist ab einem maßgeblichen Außenlärmpegel von 58 dB(A), im Sondergebiet SO 1, ab einem maßgeblichen Außenlärmpegel von mehr als 63 dB(A) durch bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z. B. Schirmwände, verglaste Vorbauten (verglaste Loggien, Wintergärten) oder schützend angeordnete Gebäude(teile) sicherzustellen, dass insgesamt eine Schallpegelminderung erreicht wird, die es ermöglicht, dass auf dem /in dem der Wohnung zugehörigen Außenbereich ein Tagpegel von kleiner 60 dB(A) (in SO/ MU-Gebieten) bzw. 55 dB(A) (in WA-Gebieten) erreicht wird. Von dieser Regelung ausgenommen sind Wohnungen, die über mindestens einen Außenbereich außerhalb der lärmbelasteten Bereiche verfügen. Bei Wohnungen mit mehreren baulich verbundenen Außenbereichen in Bereichen ist mindestens einer der Außenbereiche durch o. g. bauliche Schallschutzmaßnahmen zu schützen.

Von den vorgenannten Festsetzungen kann abgewichen werden, wenn im Rahmen eines Einzelnachweises ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung geringere Anforderungen an den Schallschutz resultieren.

Verkehrslärmänderungen im Umfeld des Plangebietes

Die zu erwartenden Verkehrslärmänderungen in der Nachbarschaft zum Bebauungsplan 21.01.00 Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling betragen entlang der sich (teilweise) im Plangebiet befindenden Straßen Haselbreite, Kiwittredder und Moislinger Mühlenweg bis zu rund 3 dB. Im weiteren Umfeld des Plangebiets fallen die zu prognostizierten Verkehrslärmänderungen deutlich geringer aus und überschreiten nur selten 1 dB.

Im Bereich des Eulenspiegelwegs sind die zu erwartenden Änderungen des Verkehrslärms (im Wesentlichen) nicht durch den bebauungsplaninduzierten Verkehr verursacht. In die Verkehrsuntersuchung erfolgte auch die Betrachtung von Vorhaben, die nicht direkt innerhalb des Plangebiets liegen, damit auch Verkehre des erweiterten Straßennetzes (hier insbesondere: Oberbüssauer Weg, Niendorfer Straße, Sterntalerweg) betrachtet werden. Diese sind nicht in den bebauungsplaninduzierten Verkehren enthalten, so dass die zu erwartenden Änderungen, bedingt durch die Vorhaben des Bebauungsplans 21.01.00 selbst, tatsächlich noch etwas geringer ausfallen werden.

Anstiege um weniger als 1 dB bei gleichzeitiger Unterschreitung der Gesundheitsschwellenwerte von 70/ 60 dB(A) tags/ nachts können vernachlässigt werden, da diese im Bereich der Prognoseungenauigkeit liegen und ein Pegelanstieg von bis zu 1 dB bei Verkehrslärm (in der Regel) für den Betroffenen kaum wahrnehmbar ist.

Anstiege um bis zu rund 3 dB sind in der Abwägung zum Bebauungsplan zu berücksichtigen, wenn gleichzeitig die Orientierungswerte der DIN 18005 und insbesondere wenn die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden.

Die Untersuchung zeigt auf, dass in den Bereichen entlang der sich (teilweise) im Plangebiet befindenden Straßen Hasselbreite, Kiwittredder und Moislinger Mühlenweg mit Anstiegen um bis zu rund 3 dB die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und von 49 dB(A) nachts für reine und allgemeine Wohngebiete (WR/ WA) nicht überschritten werden. Der Anstieg um bis zu 3 dB ist demnach vertretbar.

Anlagenlärm

Außerhalb des Plangebiets befinden sich nur wenige Anlagen, die auf das Plangebiet einwirken können, darunter das Paracelsus Gesundheitszentrum im Dreieck der Niendorfer Straße/ Sterntalerweg/ Oberbüssauer Weg und das Feuerwehrgerätehaus der Freiwilligen Feuerwehr Moisling Ecke Eulenspiegelweg.

Auf eine konkrete Ermittlung der Einwirkungen der o. g. Anlagen auf die geplanten Bebauungen innerhalb des Bebauungsplanes 21.01.00 Oberbüssauer Weg/ Neue Mitte Moisling wurde aus den folgenden Gründen verzichtet: Im Umfeld der o. a. Anlagen befinden sich bereits schutzbedürftige Nutzungen (hier: Wohngebäude), die näher oder gleich nah an diesen Anlagen liegen. Die immissionsschutzrechtliche Verträglichkeit im Sinne der TA Lärm muss daher bereits für diese Nutzungen gegeben sein.

Zum anderen weisen die geplanten Vorhaben innerhalb der festgesetzten Gebiete des Bebauungsplanes 21.01.00 Oberbüssauer Weg/ Neue Mitte Moisling eine gegenüber dem Bestand geringere Schutzbedürftigkeit (vorher: allgemeine Wohngebiete (WA), nun: Urbane Gebiete (MU)) auf.

Der Bebauungsplan 21.01.00 Oberbüssauer Weg/ Neue Mitte Moisling wird als Angebotsplan erstellt. Hier sollen innerhalb des Plangebiets Vorhaben wie z.B. Einzelhandelsbetriebe, Läden, nicht wesentlich störende Handwerks- und Gewerbebetriebe, Tiefgaragen und Großgaragen zulässig sein.

Aussagen zur immissionsschutzrechtlichen Verträglichkeit einer geplanten Anlage im Sinne der TA Lärm lassen sich aufgrund der zu diesem Zeitpunkt noch fehlenden detaillierten Realisierungsplanung und ohne Kenntnis über die konkreten betrieblichen Randbedingungen nicht treffen. Dies ist erst auf Ebene des Baugenehmigungsverfahrens möglich.

Nachfolgend erfolgen hier einige grundsätzliche Hinweise zu den folgenden Themen, die in der weiteren Planung zu beachten sind.

Einzelhandelsbetriebe, Läden, nicht wesentlich störende Handwerks- und Gewerbebetriebe

Kennzeichnend für solche Anlagen sind der Lieferverkehr und die Ladevorgänge, das Kundenaufkommen (hier: Pkw Verkehr und die Nutzung von Einkaufswagen) und technische Anlagen (z. B. Kälte- und Lüftungsanlagen). Die notwendigen Aufwendungen für bauliche und betriebliche Schallschutzmaßnahmen sind daher stets individuell und von weiteren Randbedingungen, wie z. B. den Betriebs- und Öffnungszeiten, abhängig.

Grundsätzlich sind freie bzw. offene Anlieferungszone schalltechnisch problematisch, insbesondere, wenn schutzbedürftige Nutzungen direkt über oder sonst sehr nah an der Anlieferung liegen, so dass sich hier eine Nachtanlieferung zwischen 22:00 und 6:00 Uhr in der Regel ausschließt.

Für Stellplätze empfiehlt sich ein lärmarmer Fahrbahnbelag, ggf. sind auch lärmarme Einkaufswagen und die Einhausung von Einkaufswagenboxen notwendig.

Technische Anlagen müssen ggf. in ihrer Schalleistung reduziert oder eingehaust werden. Auch bedarf es unter Umständen zusätzlicher betrieblicher Beschränkungen wie z. B. der Lieferzeiten und Öffnungszeiten.

Tiefgaragen und Großgaragen

Die Lage der Ein- und Ausfahrten einer Tiefgarage oder Quartiersgarage sollte so gewählt werden, dass die Fahrwege auf dem Gelände so kurz wie möglich sind und nicht direkt auf die schutzbedürftigen Nutzungen zuführen. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass eine Blendung und Raumaufhellung durch Scheinwerfer zu vermeiden ist.

Aus dem o.a. Grund wird es auch für die der Wohnbebauung zugewandten Teile der Quartiersgaragenfassaden erforderlich sein, diese zu schließen und gegen den Lärm bei Bedarf zusätzlich Teile der Decken mit einem schallabsorbierenden Material zu verkleiden.

Bei Tiefgaragenzufahrten kann eine Überdeckung der Rampe und/ oder eine Verkleidung der Rampenseiten mit einem schallabsorbierenden Material notwendig werden.

5.6 Grün, Natur und Landschaft

Ziel des Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der „Neuen Mitte“ am zwischenzeitlich realisierten Bahnhofsteilpunkt Lübeck-Moisling.

Mit dieser Planung soll ein neuer städtebaulicher Schwerpunkt innerhalb des Stadtteiles entwickelt werden. Neben kulturellen und sozialen Einrichtungen sollen zudem Einzelhandel, das Stadtteilhaus und weitere Dienstleistungsnutzungen ergänzt von umfangreichem Wohnungsbau für zeitgemäße attraktive und auch geförderte Wohnungen entstehen.

Zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität sind umfangreiche öffentliche Freiflächen geplant. Neben dem zentralen Platz, dem Moislinger Markt, auf dem das Stadtteilhaus

steht und der von sozialen-, kulturellen und Einzelhandelsnutzungen eingefasst wird, ist eine Verbindung, die so genannte Stadtachse, als Verbindung zum Bahnhofpunkt geplant. Vor dem Bahnhofpunkt soll ein Vorplatz zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität entstehen.

Der Stadtteil Moisling wird von großen öffentlichen Grünflächen durchzogen, von denen in den letzten Jahren die direkt an das Planungsgebiet angrenzenden im Zuge des Stadt-sanierungsprogramms „Soziale Stadt“ bereits umfassend saniert und aufgewertet wurden. Südlich des Stadtteiles schließen landwirtschaftliche Flächen, geschützte Biotop und Waldflächen an. Im Norden erstrecken sich die weitläufigen Trave-Auen. Die geplanten Wegeverbindungen nehmen diese Qualitäten auf und verknüpfen diese mit der verdichteten urbanen „Neuen Mitte Moislings“.

Die Lage am neuen Bahnhofpunkt erfordert schon aus ökonomischen Gründen diesen Bereich baulich nachzuverdichten, damit möglichst viele Bewohner und Besucher von der guten verkehrlichen Anbindung und damit deutlich gesteigerten Lagegunst profitieren können.

Als Einstieg in die Planung wurde 2019 ein Wettbewerb zur Entwicklung der „Neuen Mitte Moisling“ (NMM) ausgelobt. Das mit dem ersten Preis prämierte Wettbewerbsergebnis wurde Grundlage für den nachfolgend zu erarbeitenden „Städtebaulichen Rahmenplan Neue Mitte Moisling“. Dieser Rahmenplan konkretisiert den Wettbewerbsentwurf und wurde nach interner Abstimmung mit den stadtinternen Behörden von der Bürgerschaft der Hansestadt im Frühjahr 2023 für die weitere Entwicklung der „Neuen Mitte“ beschlossen. Dementsprechend ist dieser Plan die Grundlage für alle weiteren Entscheidungen, die zur Entwicklung der NMM getroffen werden.

Für die Realisierung der Planungen zur „Neuen Mitte Moisling“ ist als planungsrechtliche Voraussetzung die Änderung des derzeit noch rechtskräftigen Bebauungsplanes 21.03.00 erforderlich. Dieser Ursprungsbebauungsplan setzt die im Bestand vorhandenen Zeilenbauten durch enge Baugrenzen und die vorhandenen Verkehrsflächen entsprechend als öffentliche Straßenverkehrsflächen fest. Zur Anpflanzung oder zum Erhalt von Bäumen finden sich hingegen keine Festsetzungen. Daher ist der derzeit vorhandene Baumbestand weder durch den Ursprungsbebauungsplan noch durch die Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck gesichert. Dieser zwischen den Zeilen in den untergenutzten Grünflächen stehende Baumbestand ist über die Jahre als „Zufallsgrün“ entstanden.

Vor dem Hintergrund der Flächenkonkurrenzen und dem Erfordernis im Bereich des Bahnhofpunktes eine entsprechend große Baumasse mit umfangreichen Nutzungen anbieten zu müssen, um der neuen Lagegunst Rechnung zu tragen, entschied sich die Hansestadt Lübeck in Abwägung der unterschiedlichen Belange für die Verdichtung und Nachnutzung der untergenutzten Flächen, um dort das neue Stadtteilzentrum zu entwickeln und so ein möglichst breites Angebot für Wohnungen und weitere öffentliche und private Dienstleistungsangebote und Nutzungen im Einzugsbereich des Bahnhofpunktes zu ermöglichen.

5.6.1 Grünflächen

Öffentliche Grünfläche „Straßenbegleitgrün“

Die vorhandene Straßenböschung entlang des Oberbüssauer Weges wird planungsrechtlich als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Straßenbegleitgrün“ festgesetzt. Dieser Bereich soll künftig einen Bestandteil des Freiraumkonzeptes der Stadtachse und der „Neuen Mitte“ darstellen und wird entsprechend mit überplant.

Grün- und Freifläche innerhalb der Gemeinbedarfsfläche

Ein Frei- und Aufenthaltsbereich mit attraktiven Spiel- und Freizeitangeboten - insbesondere für jugendliche Nutzer:innen des Freizeitentrums - entsteht auf der Ostseite des „Stadtteilhauses“ in Richtung Hasselbreite.

Im Bebauungsplan ist diese Fläche als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Stadtteilhaus“ festgesetzt.

5.6.2 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Basierend auf dem Rahmenplan setzt der Bebauungsplan unterschiedliche Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft fest. Aufgrund der zentralen städtisch verdichteten Lage des Plangebietes liegt der Schwerpunkt der Maßnahmen in der Gestaltung der Freiflächen und der Dachflächen. Es wird festgesetzt, dass Wegeflächen, oberirdische Stellplätze und Stellplatzanlagen einschließlich deren Zufahrten mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen mit einem Abflussbeiwert $< 0,7$ (z.B. Pflaster mit mindestens 15 % Fugenanteil, Sickerpflaster, Rasenfugenpflaster, Schotterrasen oder vergleichbare Befestigungen) sowie entsprechend wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen sind. Diese Maßnahme sichert eine langfristige Versickerung und Verdunstung des anfallenden Niederschlagswassers und trägt somit dem Erhalt einer möglichst ausgeglichenen Wasserhaushaltsbilanz bei.

Diese Zielsetzung wird durch die Festsetzung von begrünten Dächern, Tiefgaragendächern und Nebenanlagen unterstützt. Aufgrund unterschiedlicher statischer Erfordernisse zur Umsetzung einer intensiven oder extensiven Dachbegrünung erfolgt eine Differenzierung in den jeweiligen Festsetzungen zu Haupt- und Nebenanlagen.

5.6.3 Pflanz- und Erhaltungsbindung

Der Erhalt und die Neupflanzungen von Bäumen und Hecken dienen einer ökologisch wirksamen Anreicherung des Naturhaushalts. Gehölze bieten neben ihren positiven stadtklimatischen Funktionen vielen einheimischen Tierarten die notwendige Lebensgrundlage. Die Festsetzung von Mindestqualitätsmerkmalen für Neupflanzungen ist erforderlich, um in naher Zukunft ein Grünvolumen zu erreichen, welches zu einer angemessenen Durchgrünung des Quartiers beiträgt und das Ortsbild visuell belebt. Deshalb werden im Plangebiet Bäume und Gehölzbestände zur Erhaltung dort festgesetzt, wo es trotz Bebauung, Tiefgaragenanlagen und Bodenaustausch möglich ist. Darüber hinaus sollen zur Minimierung von Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes die Gartenflächen, Stellplätze und Parkplätze eingegrünt werden und deshalb werden Baumpflanzungen festgesetzt.

Erhaltungsbindung

Innerhalb des Plangebietes bestehen eine Vielzahl unterschiedlicher Einzelbäume, Sträucher und weiterer Bepflanzungen. Aufgrund der umfangreichen Neuordnung und damit verbundenen geänderten Baustruktur ist der Erhalt dieser Grünstrukturen nur bedingt möglich. Gleichwohl sind alle Projektbeteiligten bestrebt den Baumbestand im Zuge der späteren Freiraumplanung so weit wie möglich zu erhalten. Eine Festsetzung zum Erhalt ist auf Ebene der Bebauungsplanung auf Grundlage des derzeitigen Planungsstandes nicht zielführend.

Im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen ist die Entwurfsplanung dagegen ausreichend konkret, so dass der vorhandene Straßenbaumbestand zum Erhalt festgesetzt wird. Die

Bäume sind dauerhaft zu erhalten, zu pflegen und bei Abgang innerhalb der nächsten Pflanzperiode gleichartig zu ersetzen.

Anpflanzbindung

Zur Sicherung eines durchgrünten Stadtquartiers setzt der Bebauungsplan eine entsprechende Anpflanzbindung fest. Hierbei wird zwischen konkreten, zeichnerisch festgesetzten Einzelstandorten und flächenbezogenen textlichen Festsetzungen unterschieden.

Die zeichnerisch festgesetzten Einzelstandorte wurden auf Grundlage der bestehenden Entwurfsplanung für die öffentlichen Straßenflächen festgesetzt. Diese sind als standortgerechte Laubbäume gemäß Pflanzliste in der Mindestqualität Hochstamm, 3x verpflanzt, mindestens 18 cm Stammumfang und einem unterirdischen Wurzelraum von mindestens 18 m³ und einer Baumscheibe von mind. 8 m² zu pflanzen. Soweit sich im Rahmen der späteren Ausbauplanung Änderungen ergeben, ist eine Verschiebung des Standortes zulässig.

Innerhalb der Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Stadtteilhaus“ sind mindestens fünf standortgerechte, heimische Laub- und/oder Obstbäume gemäß Pflanzliste zu pflanzen.

Durch die Anlage von Stellplatzanlagen kommt es zumeist zu einer großflächigen Versiegelung von Flächen. Zum Ausgleich dieser Beeinträchtigung setzt der Bebauungsplan ein Mindestmaß an Durchgrünung fest. So sind Stellplatzanlagen mit mehr als sechs offenen Stellplätzen durch Baumpflanzungen zu gliedern. Hierzu ist je angefangene sechs Stellplätze ein mittel- bis großkroniger, standortgerechter Laubbaum gemäß Pflanzlisten zu pflanzen. Die Bäume sind zwischen den Stellplätzen oder in den direkt angrenzenden Randbereichen zu pflanzen. Sollte dies aufgrund der Überstellung mit Photovoltaik-Modulen und damit wegen der Besonnung oder aus anderen technischen Gründen eine Überstellung mit Bäumen nicht möglich sein, so ist abweichend der rechnerisch erforderliche Anteil der Bäume in den angrenzenden Bereichen innerhalb der jeweiligen Baufläche zu pflanzen. Diese Regelung greift gleichfalls bei erforderlichen Standortabweichungen durch technische Leitungen. Nicht zuletzt dienen die geplanten Baumpflanzungen auch dem Ausgleich der erforderlichen Eingriffe in den Baumbestand. Zur Sicherung der Umsetzung setzt der Bebauungsplan in den einzelnen Baugebieten eine Mindestanzahl an Bäumen - unabhängig von der tatsächlichen Anzahl der späteren Stellplätze - fest.

5.7 Gestaltung

Zur Sicherung einer städtebaulich qualitativ hochwertigen Entwicklung des Plangebietes und der verträglichen Einbindung in die bestehenden Siedlungsstrukturen werden im Sinne einer aktiven Steuerung der Entwicklung gemäß § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 86 der LBO S-H gestalterische Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen.

Gestalterisches Ziel ist es, einen Rahmen für eine ortsverträgliche Bebauung zu setzen. Einheitliche Merkmale sind in erster Linie die Dachform, die Dacheindeckung und die Dachneigung bei geeigneten Dächern, die Gestaltung der Fassaden.

Fassadenmaterialien

Die Außenwandflächen der Hauptanlagen sind in Mauerziegel-, Klinker- oder Verblendmauerwerk, Putz-, Metall- oder Holzfassaden in rötlichen, rotbraunen, bräunlichen, grauen und weißen Farben sowie den natürlichen materialeigenen Farben zulässig. Davon abweichend sind andere Materialien und Farben zur Auflockerung zulässig, sofern sie sich auf die untergeordneten Bauteile

beschränken und insgesamt nicht mehr als 25 % der Fassade der jeweiligen Gebäudeseite in Anspruch nehmen.

Mit diesen Festsetzungen soll ein Mindestmaß an einheitlicher Gestaltung der Gebäude und ein harmonisches und ruhiges Stadtbild erreicht werden.

Dächer

Im Plangebiet sind die Gebäude mit Flachdächern oder flachgeneigten Dächern mit einer Dachneigung von nicht mehr als 10° auszuführen. Die Dachflächen sind entsprechend zu begrünen.

Aufgrund der untergeordneten städtebaulichen Wirkung sind Nebenanlagen, überdachte Stellplätze (Carports) und Garagen erst ab einer Grundfläche von 10 m² von den genannten gestalterischen Festsetzungen erfasst.

Werbeanlagen

Ein wichtiger weiter Baustein ist die Gestaltung von Werbeanlagen. Werbeanlagen sollen insbesondere das Interesse von potenziellen Kund:innen auf die zu bewerbenden Nutzungen lenken. Werbeanlagen können hierbei sehr negative Auswirkungen auf Ortsbild und bauliches Umfeld haben. Um eine gewisse Fernwirkung zu erzeugen, erreichen sie häufig eine maßgeblich über das Geschäftsgebäude hinausgehende Höhe. Dies kann das Orts- und Landschaftsbild beeinträchtigen. Werbeanlagen sollen das Erscheinungsbild der baulichen Anlagen, den städtebaulichen Charakter und die spezielle Lage berücksichtigen und sich unterordnen. Aus diesen Gründen erfolgt an dieser prädestinierten Stelle in der Nähe zum künftigen Bahnhaltepunkt als „Eingangstor zur Stadt“ und dem neuen „Moislinger Markt“ eine rechtliche Steuerung zur Gestaltung von Werbeanlagen.

Dementsprechend setzt der Bebauungsplan fest, dass Werbeanlagen nur an der Stätte der Leistung zulässig sind. Freistehende Werbeanlagen sind unzulässig. Hiervon ausgenommen sind beispielweise Stadtinformationsanlagen oder Anschlagsäulen im öffentlichen Raum.

Aufgrund der erheblichen Störung werden zudem Werbeanlagen mit blinkendem, farbwechselndem und/ oder bewegtem Licht sowie bewegliche Werbeanlagen ausgeschlossen. Auch selbstleuchtende Werbeanlagen werden im Bebauungsplan konkretisiert, so dass hieraus ein weitestgehend einheitlicher Stadtraum entstehen kann.

Werbeanlagen sind, mit Ausnahme von temporäre Beflaggungen zu besonderen Ereignissen, nur in der unteren Abschlusszone der jeweiligen Fassaden zulässig.

Um einer Überfrachtung der Gebäude entgegen zu wirken, wird zudem die Größe der Werbeanlagen definiert.

Einfriedungen

Ein wichtiger Baustein zur Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers ist die gestalterische Auseinandersetzung zwischen den öffentlichen Verkehrsflächen und den öffentlich wahrnehmbaren Vorbereichen der privaten Grundstücke. Ziel des Bebauungsplanes ist es, diese Flächen von höheren Zäunen oder Mauern freizuhalten und so einen offenen und großzügigen öffentlichen wirksamen Bereich zu schaffen. Dementsprechend trifft der Bebauungsplan baugestalterische Festsetzungen zur Höhe und Gestaltung der Einfriedungen entlang der öffentlichen Verkehrsfläche.

Pkw-Stellplätze/ Fahrradstellplätze

Das Plangebiet zeichnet sich durch kurze Wege aus. Neben der guten Erreichbarkeit des Bahnhofpunktes Moising und des neuen „Moisinger Marktes“ als Nahversorgungszentrum mit dem Stadtteilhaus, in dem sich die Bibliothek und weitere soziale Einrichtungen befinden, sind hier auch die Bushaltestellen der vier verkehrenden Buslinien zentral verortet. Die gute Ausstattung des Quartiers mit einem überdurchschnittlichen ÖPNV-Angebot ergänzt mit einer verbesserten Infrastruktur für Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen und durch geplante Angebote für Car-Sharing, schaffen die entsprechenden Anreize für ein geändertes Mobilitätsverhalten. Auf dieser Grundlage erfolgt die Annahme, dass es zukünftig nicht zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs im Plangebiet und dessen Umgebung kommen wird.

Im Zuge der Erarbeitung des Rahmenplanes „Neue Mitte Moising“ wurden die entsprechenden Konzepte mit Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs erarbeitet. Eine zunehmende Verkehrsbelastung des umgebenden Straßennetzes kann auf dieser Grundlage vermieden werden, so dass auch für private Kfz insgesamt der Stellplatzbedarf vermindert veranschlagt wird. Dies entspricht im Übrigen auch der zzt. in Abstimmung befindlichen Stellplatzsatzung der Hansestadt Lübeck.

5.8 Nachrichtliche Übernahme

Das Plangebiet ist Bestandteil des durch die Hansestadt Lübeck förmlich festgelegten Sanierungsgebietes gemäß § 136 ff. BauGB für den räumlichen Teilbereich des künftigen Stadtteilzentrums. Im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Sozialer Zusammenhalt“ ehemals „Soziale Stadt“ und mittlerweile überführt in das neue Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ sind in diesem Gebiet umfassende (öffentliche) Maßnahmen zur Aufwertung und Gestaltung des Stadtteilzentrums - und dementsprechend ein konzentrierter Mitteleinsatz - vorgesehen.

5.9 Hinweise

Soweit sich aus anderen Fachgesetzen, Untersuchungs-, Genehmigungs- oder Abstimmungspflichten oder sonstige für die Umsetzung des Bebauungsplanes relevanten Sachverhalte ergeben, wird hierauf in Teil B des Bebauungsplanes im Anschluss an die textlichen Festsetzungen hingewiesen.

6. Wesentliche Auswirkungen der Planung

6.1 Auswirkungen auf die Wohnraumversorgung

Wohneinheiten

Das Plangebiet ist bereits heute umfassend bebaut und entwickelt. Die Planung sieht eine städtebauliche und funktionale Neuordnung des Quartiers vor.

Es ist herauszustellen, dass durch die geplanten Sanierungs- und Neubaumaßnahmen insgesamt ca. 360 neue Wohnungen zuzüglich 140 Pflegewohnplätzen mit einer Wohnfläche von insgesamt ca. 30.740 m² entstehen werden. Als durchschnittliche Größe der neu zu bauenden Wohnungen wurde mit 70 qm gerechnet. Zusätzlich werden mit den beiden wesentlichen Sanierungsmaßnahmen Sterntalerweg 1-3 und Hasselbreite 3 insgesamt 124 grundsanierte (Bestands-)Wohnungen entstehen/ erhalten.

Aktuell gibt es 429 Bestandswohnungen (mit einer Durchschnittsgröße von 62 m²) und rund 26.160 m² Wohnfläche. Davon sind zur Neuordnung der „Neuen Mitte“ 311 Wohneinheiten (WE) für die Freilegung der Grundstücke, zum Abriss vorgesehen. Der Verlust von Wohneinheiten wird durch die Steigerung der Wohnflächen im Neubau kompensiert, so dass sich eine leichte Verdichtung durch die Neubebauung ergibt.

Die verschiedenen Sanierungs- und Neubaumaßnahmen der „Neuen Mitte“ führen zu einer Kompensation des geringen Verlusts der Wohneinheitenanzahl und insgesamt zu einer Steigerung der Wohnflächen (30.740 m² Neubau > 26.160 m² Bestand) und damit zu einer Verdichtung im Gebiet der „Neuen Mitte“.

Der geplante Wohnungsmix dient der Schaffung eines attraktiven, nachfragegerechten und vor allem eines zukunftsfähig ausdifferenzierten Wohnungsangebotes.

6.2 Wohnfolgebedarfe

Zu erwartende Anzahl der Bewohner

Dem leichten Verlust von Wohneinheiten steht eine insgesamt wachsende Wohnfläche in der „Neuen Mitte“ gegen über, so dass in etwa von einer gleichbleibenden Bewohner:innenzahl ausgegangen werden kann.

Auch die hinzu kommenden rund 140 Pflegeplätze in der geplanten Senior:inneneneinrichtung, die mit der 1:1 Belegung eine geringere Belegung im Vergleich zu einer klassischen Geschosswohnung aufweisen und entsprechend zu berücksichtigen sind, werden sich nicht auf die Bewohner:innenzahl auswirken, da es sich beim abgängigen Wohnungsbestand in größerem Umfang um Kleinstwohnungen handelt, die in der Regel auch nur von einer Person bewohnt werden.

Zusätzlicher Kitaplatzbedarfe

Da von einer in etwa gleichbleibenden Einwohner:innenzahl ausgegangen wird, ist ein Mehrbedarf an Kitaplätzen nicht zu erwarten.

Zusätzlicher Grundschulplatzbedarf

Da von einer in etwa gleichbleibenden Einwohner:innenzahl ausgegangen wird, ist ein Mehrbedarf an Grundschulplätzen nicht zu erwarten.

Spielplatzbedarf

Ein öffentliches Spielplatzangebot ist durch die Spielplätze „Auf der Kuppe“ und „Wilhelm-Waterstrat-Weg“, die direkt an das Bebauungsplangebiet angrenzen, ausreichend vorhanden.

Darüber hinaus besteht gemäß § 8 Abs. 2 LBO die Verpflichtung, für Wohnungsbauvorhaben mit mehr als zehn Wohnungen Spielplätze für Kleinkinder auf dem jeweiligen Grundstück nachzuweisen. Dabei kann alternativ zum grundstücksbezogenen Einzelnachweis auch ein Nachweis über eine Gemeinschaftsanlage geführt werden.

6.3 (Sonstige) Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen

Durch die Planung eines Wohngebietes werden die Belange von Kindern und Jugendlichen insofern berührt, als die Realisierung eines Wohnungsbauvorhabens in der geplanten Größe gemäß Landesbauordnung einen Bedarf an Kinderspielplätzen auslöst. Gemäß § 8 Abs. 2 LBO kann dabei alternativ zum grundstücksbezogenen Einzelnachweis auch ein Nachweis

über eine Gemeinschaftsanlage geführt werden. Über ein mögliches Erfordernis kleiner und dezentral anzuordnender Einrichtungen für das Kleinkinderspiel (Sandkästen etc.) ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens durch die Bauaufsichtsbehörde zu prüfen und zu entscheiden.

6.4 Verkehrliche Auswirkungen

Durch die städtebauliche und funktionale Neuordnung des Wohnquartiers ist zunächst keine wesentliche Änderung der Verkehrsmenge im Plangebiet abzuleiten. Gleichwohl ist durch die Entwicklung der „Neuen Mitte Moislings“ mit einem attraktiven Angebot an Einzelhandelsnutzungen, sozialen und kulturellen Einrichtungen mit einer verstärkten Nachfrage zu rechnen. Auch durch den geplanten Bahnhaltepunkt ist von einer Steigerung der Verkehrsmenge auszugehen.

Aufgrund der überdurchschnittlich guten ÖPNV-Anbindung wird davon ausgegangen, dass sich die Steigerung des Verkehrsaufkommens nicht wesentlich durch ein Mehr an Pkw abbilden wird. Zumal der bereits Ende 2023 eröffnete Bahnhaltepunkt mit dem angrenzenden P&R-Platz bereits etabliert und angenommen ist.

Im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens erfolgte die Erarbeitung einer Verkehrsprognose¹⁹, in welcher die neuen Verkehrsmengen ermittelt sind.

Über eine automatische Verkehrszählung über 24 Stunden am Knotenpunkt Oberbüssauer Weg / Sterntalerweg erfolgt zunächst eine Verifizierung der vorhandenen Verkehrsdaten und -analysen der Verkehrsbelastungen nach der erfolgten vollständigen Freigabe der P+R Anlage am Bahnhaltepunkt.

Die intensiven Bestrebungen der Hansestadt Lübeck, eine nachhaltige Mobilitätswende voranzutreiben, ermöglichen die Annahme, dass sich die allgemeine Grundlast im Kfz-Verkehr in den folgenden Jahren nicht weiter erhöht. Dieses entspricht auch dem Grundsatz der *Basisprognose 2040* des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr. Verkehrserhöhungen sind somit nur im Nahbereich konkreter Vorhaben zu erwarten. Im Weiteren wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsbelastung des Prognose-Nullfalls 2035 annähernd der Verkehrsbelastung der Analyse 2024 entspricht. Lediglich die Lkw-Verkehre werden mit einem Faktor von 1,20 hochgerechnet, was den zunehmenden Anteil an innerstädtischen Lieferverkehrsfahrten abbildet.

Im Bereich des Sondergebietes 1 (SO 1) ist durch den Neubau eines Lebensmittelmarktes mit ca. 1.500 m² Verkaufsfläche ein relevanter Mehrverkehr von ca. 1.500 Kfz/ 24h mit einem Anteil von ca. 14 Lkw/ 24h zu erwarten. Das angedachte Stadtteilhaus führt zu keinem wesentlichen Mehrverkehr, da hier ein sehr hoher Anteil von nicht motorisiertem Verkehr erwartet wird. Es wird ein geringes Verkehrsaufkommen in der Größe von ca. 100 Kfz/ 24h angesetzt. Im Gesamtgebiet ist aufgrund der Vergrößerung der jeweiligen Wohneinheiten mit einer Reduktion um ca. 75 Wohneinheiten zu rechnen. Diese Reduktion führt zu einer Verminderung des induzierten Verkehrs um ca. 300 Kfz/ 24h mit einem Anteil von ca. 10 Lkw/ 24h. Die geplante neue Quartiersgarage sorgt dafür, dass sich das Straßenrandparken reduziert und die notwendigen Stellplätze der umgebenden Wohnbebauung und des Stadtteilhauses hier zentral angeordnet werden können.

¹⁹ Wasser- und Verkehrs-Kontor GmbH: Hansestadt Lübeck, B-Plan Nr. 21.01.00 „Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moislings“, Verkehrsprognose, Stand: 31.01.2025

Von dem geplanten Senior:innenpflegeheim mit ca. 140 Plätzen geht prognostiziert ein Verkehrsaufkommen von ca. 200 Kfz/ 24h mit einem Anteil von ca. 2 Lkw/ 24h aus. Die unkonkrete gewerbliche Nutzung auf einer Fläche von ca. 5.100 m² lässt ein Verkehrsaufkommen von ca. 1.200 Kfz/ 24h mit einem Anteil von ca. 20 Lkw/ 24h erwarten.

Angrenzend aber außerhalb des Plangebietes ist im Bereich Ecke Eulenspiegelweg der Neubau einer Kindertagesstätte geplant. Von dieser ist ein Verkehrsaufkommen von ca. 200 Kfz/ 24h mit einem Anteil von ca. 2 Lkw/ 24h zu erwarten. Das Verkehrsaufkommen durch das Familienzentrum wird mit zusätzlichen ca. 100 Kfz/ 24h und 2 Lkw/ 24h angesetzt.

Die Verkehrsbelastungen der betrachteten Streckenabschnitte liegen im Prognose-Planfall 2035 in einem Spektrum von 1.100 bis 8.000 Kfz/ 24h. Entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) liegt die verkehrliche Kapazität von Sammelstraßen bei ca. 800 Kfz/ h bzw. 8.000 Kfz/ 24h. Für Wohnstraßen beträgt die Kapazität 400 Kfz/ h bzw. 4.000 Kfz/ 24h. Damit ist eine Verkehrsverträglichkeit im gesamten Untersuchungsraum unter Berücksichtigung der Straßencharakteristiken gegeben.

6.5 Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur

Das Plangebiet ist bereits heute umfassend bebaut und somit ver- und entsorgungstechnisch vollständig erschlossen. Anschlussleitungen für die Trink- und Schmutzwasser- und Stromversorgung sind in den umliegenden Straßen vorhanden. Gleiches gilt für Telekommunikationsleitungen. Die Abwasserentsorgung der Grundstücke im Plangebiet erfolgt über ein Trennsystem.

Niederschlagwasserbehandlung

Bereits auf der Ebene des Bebauungsplanes sind grundsätzliche Überlegungen zur geplanten technischen Erschließung des Plangebietes zu erarbeiten. Hierzu gehört ein überschlägiger Nachweis zur Ableitung und ggf. Behandlung des Niederschlagwassers, um die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf den Wasserhaushalt abschätzen zu können. Infolge der Versiegelung von zuvor unbefestigten Flächen mit Gebäuden, Straßenflächen etc. nimmt in der Regel die Verdunstung sowie die Versickerung ab, während der Oberflächenabfluss stark zunimmt. Mit der Erarbeitung des Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages²⁰ soll die Schädigung des natürlichen Wasserhaushalts bilanziert und aufgezeigt werden, welche Auswirkungen die geplanten Baumaßnahmen auf den Wasserhaushalt haben.

Das Plangebiet ist bereits heute umfassend bebaut und daher vorbelastet. Die vorhandenen befestigten Flächen entwässern nach den vorliegenden Informationen jeweils direkt in die öffentliche Regenwasserkanalisation, so dass sich aus dem Bestandsgebiet ein theoretischer Abfluss von ca. 300 l/s ergibt.

Zur Überprüfung der Planung wurden im Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrag beispielhafte Bemessungen der Versickerungs- bzw. Rückhalteräume für die einzelnen Teilgebiete durchgeführt. Gemäß dem Generalentwässerungsplan der Entsorgungsbetriebe Lübeck ist von den Flächen max. ein Abfluss von 106 l/s*ha zulässig, wobei mit einem Abflussbeiwert von 0,35 über das gesamte Plangebiet zu rechnen ist. Bei einer Gesamtfläche von 5,376 ha ist somit ein Gesamtabfluss von ca. 200 l/s zulässig. Das entspricht etwa 67 % des bisherigen Abflusses von ca. 300 l/s.

²⁰ PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.01.00 - Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling, Wasserwirtschaftlicher Fachbeitrag, Stand: 09.10.2025

Gemäß der §§ 5 und 6 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ist eine Vergrößerung und Beschleunigung des oberflächlichen Wasserabflusses zu vermeiden bzw. ist für eine Rückhaltung des überschüssigen Wassers in der Fläche der Entstehung zu sorgen. Außerdem soll gemäß dem Erlass „Wasserrechtliche Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Neubaugebieten in Schleswig-Holstein – Teil 1: Mengenbewirtschaftung“ der potenziell natürliche Wasserhaushalt weitgehend erhalten und möglichst wenig durch die Bebauung beeinträchtigt werden.

Dieser Ansatz soll in dem Bebauungsplan 21.01.00 umgesetzt werden. Aus allen neu geplanten Flächen soll das anfallende Niederschlagswasser in Mulden versickert oder, wo keine Versickerung möglich ist, in Rigolen gespeichert und gedrosselt abgeleitet werden. Aufgrund der festgesetzten intensiven Gründächer (Aufbau > 15 cm) und den wasser- und luftdurchlässigen Pflasterflächen (Abflussbeiwert < 0,7) können im gesamten Plangebiet sehr geringe Abflussbeiwerte angenommen werden, so dass der Gebietsabfluss von ca. 180 l/s im Vergleich zum Bestand von ca. 300 l/s stark reduziert werden kann. Die zunächst nicht veränderbaren öffentlichen Verkehrsflächen im Bestand mit einer Fläche von ca. 1,3 ha ergeben einen Abfluss von ca. 130 l/s. Entsprechend klein sind die gedrosselten Abflussmengen der einzelnen Teilgebiete. Teilweise können die Flächen aufgrund der vorhandenen Bodeneigenschaften auch vor Ort versickern, so dass hier in der Regel kein Abfluss entsteht. Es sind jedoch für die Versickerungseinrichtungen jeweils Notüberläufe an das öffentliche Kanalnetz angedacht, um das Risiko für die bebauten Flächen so gering wie möglich zu halten.

6.6 Auswirkungen auf die Umwelt

6.6.1 Auswirkungen auf Natur- und Landschaft

Das Plangebiet ist bereits heute umfassend bebaut und entwickelt. Die Planung sieht eine städtebauliche und funktionale Neuordnung des Quartiers vor. Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgt als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a BauGB. Gemäß § 13 a Abs. 2 Nr. 4 „gelten in den Fällen des Absatzes 1 Satz 2 Nummer 1 Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Absatz 3 Satz 6 vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig“.

Unter Berücksichtigung der planungsrechtlichen Grundlage des aktuell rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 181 (21.03.00) Moisling/Mühlenberg aus dem Jahre 1971 in Abgleich mit dem baulichen Bestand sind im Plangebiet derzeit rund 43.550 m² durch bauliche Anlagen belegt. Die geplanten Festsetzungen des künftigen Bebauungsplanes 21.01.00 - Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling lassen unter Annahme des „worst-case“ bauliche Anlagen bis zu einer Fläche von rund 45.250 m² zu. Somit wird mit dem Bebauungsplan eine weitere bauliche Nutzung von rund 1.700 m² planungsrechtlich ermöglicht. In dieser „worst-case“ Betrachtung sind u.a. die geplanten und vorhandenen Straßenverkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung als vollflächig versiegelt eingerechnet. Im Zuge der Umsetzung sind hier unterschiedliche Grünelemente und -flächen geplant, so dass sich der tatsächliche Anteil der Versiegelung voraussichtlich reduzieren wird.

Ziel des Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der „Neuen Mitte“ am zwischenzeitlich realisierten Bahnhofpunkt Lübeck-Moisling.

Mit dieser Planung soll ein neuer städtebaulicher Schwerpunkt innerhalb des Stadtteiles entwickelt werden. Neben kulturellen und sozialen Einrichtungen sollen neben Einzelhandel, dem Stadtteilhaus weitere Dienstleistungsnutzungen ergänzt von umfangreichem Wohnungsbau für zeitgemäße attraktive und auch geförderte Wohnungen entstehen.

Zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität sind umfangreiche öffentliche Freiflächen geplant. Neben dem zentralen Platz, dem Moislinger Markt, auf dem das Stadtteilhaus steht und der von sozialen-, kulturellen und Einzelhandelsnutzungen eingefasst wird, ist eine Verbindungsachse zwischen dem zentralen Platz und dem Bahnhofpunkt geplant. Auch vor dem geplanten Bahnhofpunkt ist ein Vorplatz zur Steigerung der Aufenthaltsqualität geplant.

Der Stadtteil Moisling selbst ist von großen öffentlichen Grünflächen durchzogen, von denen in den letzten Jahren die direkt an das Planungsgebiet angrenzenden im Zuge des Stadt-sanierungsprogramms „Soziale Stadt“ bereits umfassend saniert und aufgewertet wurden. Südlich des Stadtteiles schließen landwirtschaftliche Flächen, geschützte Biotope und Waldflächen an. Im Norden erstrecken sich die weitläufigen Trave-Auen. Die geplanten Wegeverbindungen nehmen diese Qualitäten auf und verknüpfen diese mit der urbanen „Neuen Mitte Moislings“.

Die Lage am neuen Bahnhofpunkt erfordert schon aus ökonomischen Gründen diesen Bereich baulich nachzuverdichten, um so möglichst viele Wohnungen und andere ergänzende Nutzungen von der guten verkehrlichen Anbindung profitieren zu lassen.

Als Einstieg in die Planung wurde 2019 ein Wettbewerb zur Entwicklung der „Neuen Mitte Moisling“ ausgeschrieben. Das mit dem ersten Preis prämierte Wettbewerbsergebnis wurde Grundlage für den nachfolgend zu erarbeitenden „Städtebaulichen Rahmenplan Neue Mitte Moisling“. Dieser Rahmenplan konkretisiert den Wettbewerbsentwurf und wurde nach interner Abstimmung mit den stadtinternen Behörden von der Bürgerschaft der Hansestadt im Frühjahr 2023 für die weitere Entwicklung der Neuen Mitte beschlossen. Dementsprechend ist dieser Plan die Grundlage für alle weiteren Entscheidungen, die zur Entwicklung der NMM getroffen werden.

Für die Realisierung der Planungen zur „Neuen Mitte Moisling“ ist als planungsrechtliche Voraussetzung die Änderung des derzeit noch rechtskräftigen Bebauungsplanes 21.03.00 erforderlich. Dieser Ursprungsbebauungsplan setzt die im Bestand vorhandenen Zeilenbauten durch enge Baugrenzen und die vorhandenen Verkehrsflächen entsprechend als öffentliche Straßenverkehrsflächen fest. Zur Anpflanzung oder zum Erhalt von Bäumen finden sich hingegen keine Festsetzungen. Daher ist der derzeit vorhandene Baumbestand weder durch den Ursprungsbebauungsplan noch durch die Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck gesichert. Dieser zwischen den Zeilen in den untergenutzten Grünflächen stehende Baumbestand ist über die Jahre als „Zufallsgrün“ entstanden.

Vor dem Hintergrund der Flächenkonkurrenzen und dem Erfordernis im Bereich des Bahnhofpunktes eine entsprechend große Baummasse mit umfangreichen Nutzungen anbieten zu müssen, um der neuen Lagegunst Rechnung zu tragen, entschied sich die Hansestadt Lübeck in Abwägung der unterschiedlichen Belange für die Verdichtung und Nachnutzung der untergenutzten Flächen, um dort das neue Stadtteilzentrum zu entwickeln und so ein möglichst breites Angebot für Wohnungen und weitere öffentliche und private Dienstleistungsangebote und Nutzungen im Einzugsbereich des Bahnhofpunktes zu ermöglichen.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgte die Erarbeitung eines Baumkatasters. Hierbei wurden die vorhandenen und vermessungstechnisch eingemessenen Bäume mit den Kronen- und Stammdurchmessern aufgenommen und mit dem jeweiligen rechtlichen Schutzstatus abgeglichen. Hierbei ist insbesondere der durch den Artenschutz erforderliche Ausgleich zu berücksichtigen.

Im Plangebiet werden demnach 36 artenschutzrechtlich relevante Einzelbäume planungsrechtlich überplant, so dass im „worst-case“ von einem Verlust dieser Bäume auszugehen ist.

Als Ausgleichbedarf sind die Anforderungen der Artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme AA-02 anzusetzen, wonach für den Verlust von größeren Einzelbäumen ein Ausgleich im Verhältnis 1:3 erforderlich ist.

Es entsteht somit ein Kompensationserfordernis von 108 Einzelbäumen.

Der Ausgleich erfolgt durch Pflanzung von 108 mittel- bis großkronigen, standortgerechten Laubbäumen aus dem Vorkommensgebiet 1 (norddeutsches Tiefland) in der Mindestqualität Hochstamm, 3x verpflanzt, 18/20 cm Stammumfang in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde an geeigneten Standorten im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck. Wobei mindestens ein Drittel der als Ersatz neu zu pflanzenden Bäume im Quartier der NMM oder angrenzend in Moisling zu ersetzen sind.

6.6.2 Auswirkungen auf Tiere / Arten- und Lebensgemeinschaften

Aufgrund der integrierten städtischen Lage des Plangebietes ist derzeit nicht von einer höheren Bedeutung als Lebensraum für artenschutzrechtlich relevante Tier- und Pflanzenarten auszugehen.

Im Nahbereich des Plangebietes befinden sich teilweise Gehölzstreifen sowie Zier- und Nutzgärten mit Gehölzstrukturen und Bäumen, in denen wenig störungsempfindliche Amphibien, Kleinsäuger und Gehölzbrüterarten zu erwarten sind.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erfolgte daher die Erarbeitung einer Artenschutzprüfung²¹. Für die Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens werden die durch das Vorhaben entstehenden Wirkfaktoren (potenziellen Wirkungen) aufgeführt. Diese Wirkfaktoren werden mit ihren möglichen Auswirkungen auf die betroffenen Lebensräume und ihre Tierwelt dargestellt.

Sofern artenschutzrechtlich relevante Arten vorkommen können und Beeinträchtigungen möglich sind, ist die Artenschutzregelung abzuarbeiten. Es wird dann geprüft, ob sich hier ein Handlungsbedarf ergibt (CEF-Maßnahmen, Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen, Anträge auf Ausnahmegenehmigungen, Erfordernis von Kompensationsmaßnahmen).

Artenschutzrechtliche Relevanzprüfung

Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

Fledermäuse

Es werden Gehölze beseitigt, die aufgrund ihres Stammdurchmessers eine potenzielle Bedeutung als Sommer- und z.T. auch Winterquartier haben. Die Beseitigung von auch größeren Bäumen geht mit einem Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten einher. Da eine Höhlenbaumkartierung nicht erfolgte, sind ab 30 cm Stammdurchmesser Sommerquartiere, ab 50 cm auch Winterquartiere nicht auszuschließen. Bei der Begehung wurde der Bestand an Höhlenbäumen als gering eingestuft. Es sind jedoch Tötungen möglich, wenn die Beseitigung von Gehölzen zu einer Zeit stattfindet, in der Individuen anwesend sind.

²¹ BBS Umwelt GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.01.00 Oberbüssauer Weg/Neue Mitte Moisling, Faunistische Potenzialanalyse und Artenschutzprüfung, Stand: 28.02.2025

Die Gebäude besitzen ein relativ hohes Quartierpotenzial für eine sommerliche Nutzung (Wochenstubenpotenzial). Eine Winterquartiersnutzung ist unwahrscheinlich, kann jedoch für einzelne Tiere nicht vollständig ausgeschlossen werden. Durch den Abriss der Gebäude ist ein Verlust an Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu erwarten.

Störungen von Fledermäusen können durch die Nutzung des Gebiets oder Baumaßnahmen auftreten. Durch eine betriebsbedingte Erhöhung von Lichtimmissionen können ggf. Gehölze mit Quartierseignung entwertet werden.

Relevante Flugrouten werden ausgeschlossen. Die linearen Landschaftselemente innerhalb des Geltungsbereichs, wie die Bahn im Süden, können eine Bedeutung für Fledermäuse aufweisen. Durch eine Erhöhung von Lichtimmissionen können diese Flugrouten komplett entwertet werden.

Durch die Flächenumwandlung werden potenzielle Nahrungsflächen überplant. Da hier innerstädtisch jedoch kaum Blühflächen o.ä. vorkommen, wird keine besondere Bedeutung als Jagdhabitat attestiert.

Amphibien und Reptilien

Es sind aufgrund fehlender Habitatsignung keine Amphibien oder Reptilien des Anhangs IV FFH-RL im Bereich der Flächeninanspruchnahme bzw. im definierten indirekten Wirkraum zu erwarten.

Sonstige Anhang IV-Arten

Weitere Anhang IV-Arten werden im Geltungsbereich sowie im definierten indirekten Wirkraum ausgeschlossen, so dass eine artenschutzrechtliche Relevanz nicht festgestellt wird.

Europäische Vogelarten

Für die ungefährdeten europäischen Vogelarten werden gildenbezogene Betrachtungen durchgeführt. Dabei sind Mehrfachnennungen von Vogelarten je Gilde möglich (z.B. Grauschnäpper als Nischenbrüter / Brutvogel menschlicher Bauten).

Gefährdete Arten werden einer Einzelbetrachtung unterzogen, ebenfalls Arten mit spezifischen Habitatansprüchen. Eine Einzelartbetrachtung ergibt sich für die Arten Mehlschwalbe sowie für den Star.

Brutvögel der Gehölze (Gehölzhöhlen-, Gehölzfrei- und Nischenbrüter)

Für die Gilde der in Gehölz brütenden Vogelarten kommt es durch Beseitigungen von auch größeren Bäumen und Hecken und Ziergehölzen zu einem Verlust von Lebensstätten im engeren Sinne. Auch können in den Gehölzen Tiere getötet und Gelege zerstört werden, wenn die Arbeiten zu einem Zeitpunkt ausgeführt werden, an dem die Arten im Gebiet anwesend sind bzw. sich die Arbeiten mit der Brutzeit der Gilde überschneiden.

Bodenbrüter inkl. Brutvögel bodennaher Gras- und Staudenfluren

Für die Gilde der bodenbrütenden und bodennah brütenden Vogelarten kommt es durch die Beseitigung von verschiedenen Hecken und Ziergehölzen zu einem Lebensstättenverlust. Auch sind baubedingte Tötungen möglich, wenn die Arbeiten zu einem Zeitpunkt ausgeführt werden, an dem die Arten im Gebiet anwesend sind bzw. sich die Arbeiten mit der Brutzeit der Gilde überschneiden. Erhebliche Störungen sind nicht zu erwarten, da die hier vorkommenden Arten im indirekten Wirkraum an den Siedlungsbereich angepasst sind und es zu keiner erheblichen Zunahme von Störungen kommt.

Brutvögel menschlicher Bauten

Die Vertreter der betrachteten Brutvogelgilde finden an den Bestandsgebäuden eine Vielzahl geeigneter Brutmöglichkeiten. Gebäudebrütende Vogelarten verlieren durch das Vorhaben Lebens- und Fortpflanzungsstätten. Tiere können getötet oder Gelege zerstört werden, wenn Abrissarbeiten zu einem Zeitpunkt stattfinden, an dem Brutvögel anwesend sind. Erhebliche Störungen sind nicht zu erwarten, da die hier vorkommenden Arten im indirekten Wirkraum an den Siedlungsbereich angepasst sind und es zu keiner erheblichen Zunahme von Störungen kommt.

Star

Der Star ist als Höhlenbrüter von der Beseitigung der Einzelgehölze betroffen. Er kann getötet oder verletzt werden, wenn die Bäume zu einem Zeitpunkt gefällt werden, an dem die Art anwesend ist. Der Verlust der Einzelbäume mit potenziellen Höhlen stellt einen Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten dar. Auch sind Störungen im indirekten Wirkraum möglich, wenn Bauarbeiten während der Brutperiode stattfinden.

Nahrungsgäste

Im Hinblick auf die potenziell möglichen Nahrungsgäste ist festzustellen, dass es sich bei den betroffenen Flächen lediglich um gelegentlich aufgesuchte, sekundäre Nahrungsflächen bzw. Jagdhabitate handelt; durch die Überplanung der Flächen findet somit keine signifikante Beeinträchtigung der Arten statt; weder die bau- und betriebsbedingten Störungen, noch die Flächenumwandlung an sich können hier nach gutachterlicher Auffassung artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auslösen.

Artenschutzrechtlicher Handlungsbedarf

Artenschutzrechtliche Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Um artenschutzrechtliche Betroffenheiten (Tötungen, Verletzungen oder Störungen) durch das Vorhaben zu vermeiden, werden Maßnahmen erforderlich. Betroffen sind Fledermäuse und Brutvögel.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV-01

Bauzeitenregelung Fledermäuse der Gehölze:

Baumfällungen sind nur dann zulässig, wenn sich keine Fledermäuse in den Bäumen aufhalten. Für Bäume und Gehölze mit Stammdurchmesser zwischen 20 und 50 cm (Einzelquartier- und Wochenstubeneignung) ist ein Fällen außerhalb der sommerlichen Aktivitätsphase der Tiere möglich (im Zeitraum zwischen dem 01.12. und dem 28./29.02. des jeweiligen Folgejahres); bei Bäumen mit einem Stammdurchmesser von 50 cm und mehr (potenzielle Winterquartierseignung) muss die Fällung im gleichen Zeitraum stattfinden, jedoch sind vorher potenzielle Höhlen auf Besatz zu prüfen (Einsatz von Endoskopie-Technik, Leiter-, Kletter- oder Hubsteigertechnik notwendig) (vgl. AV-02)

Gehölze / Bäume mit einem Stammdurchmesser von weniger als 20 cm sind auf Grund mangelnder Quartierseignung von dieser Bauzeitenregelung ausgenommen, hier muss jedoch die Bauzeitenregelung der in Gehölz brütenden Vogelarten beachtet werden (vgl. AV-04).

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV-02

Höhlenbaumkartierung - Fledermäuse:

Vor den geplanten Baumfällungen wird im Herbst (September - Oktober) eine so genannte Höhlenkartierung vorgenommen. Vorhandene und unbesetzte Höhlen werden fachgerecht verschlossen (z.B. enger Maschendraht), so dass eine anschließende Fällung im o. g. Zeitraum (vgl. AV-01) möglich ist.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV-03

Bauzeitenregelung Fledermäuse der Gebäude:

Der Abriss oder die Sanierung von Gebäuden sind nur zu einer Zeit zulässig bzw. beginnen in dieser Zeit, in der die Wochenstubenzeit abgeschlossen sind und die Überwinterung noch nicht begonnen hat, so dass Einzeltiere die Eingriffsbereiche aktiv verlassen können. Der Abriss/ Beginn der Arbeiten von Gebäuden kann unter einer ökologischen Baubegleitung zwischen dem 15.08. und dem 30.11. (Betroffenheit von Tieren im Tagesversteck) erfolgen. Sollte es diese nicht geben ist der Abriss der Gebäude nur in der Zeit vom 15.08. bis 30.09. zulässig.

Zwischen dem 01.12. und dem 28./ 29.02. können vereinzelte winterschlafende Tiere auftreten. Auch in diesem Zeitraum ist eine ökologische Baubegleitung einzusetzen.

Die Abrissarbeiten sind zu einzustellen, wenn vereinzelte winterschlafende Tiere auftreten. Die Tiere sind durch eine Fachperson zu entnehmen und in ein geeignetes Winterquartier umsiedeln. Das Umsiedlungsquartier soll vor dem Abriss von Gebäuden feststehen. Die Abrissarbeiten sind erst dann auszuführen, wenn Tiere aus dem Eingriffsbereich entnommen worden sind.

Werden keine Tiere angetroffen, entscheidet die ökologische Baubegleitung über das Erfordernis für weitere Kontrollen während der Abrissarbeiten.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV-04

Fledermausfreundliches Lichtkonzept:

Die Helligkeit aller Beleuchtungen im Bereich der Planfläche ist durch die Anpassung an die menschlichen Aktivitäten auf einem minimal notwendigen Niveau zu halten.

Es sind voll abgeschirmte Leuchtkörper zu installieren und baulich so zu gestalten, dass eine Lichtabstrahlung ausschließlich nach unten stattfindet.

Als Leuchtmittel sind LEDs mit einem Spektralbereich zwischen ca. 570 und 630 nm und einer Licht-Farbtemperatur von bis 2400 Kelvin zu verwenden.

Es ist sicher zu stellen, dass besonders die verbleibenden Gehölze frei von jeglicher zusätzlichen (im Vergleich zum Ist-Zustand vor der Planungsumsetzung) Beleuchtung bleiben, um die hier verbleibenden Quartiere sowie ggf. zu installierenden Ersatzquartiere (vgl. CEF-01) nicht zu entwerten.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV-05

Geordneter Abriss/Sanierung der Bestandsgebäude:

Der Abriss oder die Sanierung der Bestandsgebäude sind in geordneter Weise umzusetzen, so dass zu jedem Zeitpunkt der Bauarbeiten ein Großteil der Bestandsgebäude und/oder Neubauten mit entsprechenden Ersatzquartieren (CEF-02) innerhalb des Plangeltungsbereiches verbleiben bzw. bereits neu errichtet worden sind.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV-06

Bauzeitenregelung Brutvögel:

Tötungen von Vögeln können vermieden werden, indem sämtliche Eingriffe zur Erschließung des Plangebiets (Baumfällungen, Rodungen, Arbeiten zur Baufeldfreimachung, Abschieben von Boden und sonstige Vegetationsbeseitigungen sowie der Abtransport von Holz, Schnittgut etc.) sowie der Abriss der Bestandsgebäude außerhalb der Brutperiode, also Arbeiten ab dem 1. Oktober bis 28./29.02., stattfinden oder beginnen, so dass Vögel Baustellen nicht besiedeln.

Dauern die Eingriffe in die Brutperiode hinein und ruhen die Bautätigkeiten länger als 5 Tage, so ist vor Wiederaufnahme der Bautätigkeiten ein Negativnachweis der Betroffenheit von Brutvögeln durch eine biologische Baubegleitung zwingend erforderlich.

Baumaßnahmen innerhalb von Baufeldern sind jeweils vor Beginn der Brutperiode anzusetzen (vor dem 1. März), um eine Ansiedlung von Brutvögeln zu vermeiden. Alternativ sind bei einem Baubeginn innerhalb der Brutperiode Negativnachweise durch eine Biolog:in zu erbringen oder die Baufelder sind vor Beginn der Brutperiode so zu gestalten, dass eine Spontanansiedlung während der Brutperiode ausgeschlossen werden kann.

Die Gehölze sind gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG zwischen dem 1. Oktober und dem 28./29. Februar des jeweiligen Folgejahres zu entfernen. Bei einer Quartierseignung der Bäume für Fledermäuse (Stammdurchmesser > 30 cm) ist die Vermeidungsmaßnahme AV-01 zwingend zu berücksichtigen.

Artenschutzrechtlicher Ausgleich

Ein Artenschutzrechtlicher Ausgleich ergibt sich für Fledermäuse und Brutvögel.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme AA-01

Fledermaus-Ersatzquartiere in Neubauten:

Einbau von mindestens 5 künstlichen Ersatzquartieren im oberen Fassadenbereich eines jeden mehrgeschossigen Neubaus (z. B. Wandquartiere, Einbausteine oder Fassadenröhren zum Einmauern oder Einputzen).

Die Einflugmöglichkeit aller Quartiere ist in einer Mindesthöhe von 3 - 4 m unter Gewährleistung einer freien An- und Abflugmöglichkeit anzubringen.

Das Anbringen bzw. Einbauen von Ersatzquartieren im Bereich beleuchteter bzw. angestrahlter Fassaden ist nicht zulässig.

Die detaillierte Ausgleichsplanung mit Auswahl geeigneter Quartiere soll im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Gebäudeplanung erfolgen.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme AA-02

Ersatzquartiere Brutvögel der Gehölze:

Herstellung von Einzelbäumen im Verhältnis 1:3 für den Verlust an größeren Einzelbäumen mit einem Stammdurchmesser von 50 cm und mehr.

Es sind neue Bäume zu pflanzen, die als Entwicklungsziel Großbaumbestand (in Grünfläche) haben.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme AA-03

Ersatzquartiere Brutvögel der Gehölze:

Um den Brutstättenverlust bis zur Entwicklung von Höhlen in den neu gepflanzten Bäumen ausgleichen zu können, werden innerhalb des Geltungsbereiches oder in direktem Anschluss an den verbleibenden Bäumen 15 Ersatzquartiere (Vogelkästen) für höhlenbrütende (Star,

Gartenrotschwanz, Meisen, Sperlinge etc.) und weitere 5 Ersatzquartiere (Vogelkästen) für nischenbrütende Vogelarten (Rotkehlchen, Zaunkönig, Hausrotschwanz etc.) ausgebracht und über einen Zeitraum von mindestens 20 Jahren fachgerecht gewartet.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme AA-04

Ersatzquartiere Brutvögel menschlicher Bauten:

Um den Brutstättenverlust ausgleichen zu können, werden für die verschiedenen Vertreter der betrachteten Brutvogelgilde geeignete Ersatzquartiere in die Neubauten integriert.

Pro Neubau werden folgende Ersatzquartiere als Ausgleich vorgesehen:

- 10 Ersatzquartiere für Mehlschwalbe (z.B. Nist- und Einbaustein)
- 2 Ersatzquartiere für Nischenbrüter (Hausrotschwanz, Grauschnäpper, z.B. als Fassaden-Einbaukasten)
- 2 Ersatzquartiere für Sperlingskolonien (z.B. Sperlingskoloniehaus)

CEF Maßnahmen (vorgezogene Maßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktion)

Vorgezogener Ausgleich ergibt sich für Fledermäuse (Ersatzquartiere).

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme CEF-01

Fledermaus-Ersatzquartiere in Gehölzen:

Das im Rahmen der Höhlenkartierung (AV-02) und aus der tatsächlich festgestellten Anzahl an Höhlenbäumen mit Sommer- und Winterquartierseignung festgestellte Ausgleichserfordernis ist entsprechend den nachfolgenden Regelungen umzusetzen:

Die festgestellten Fledermausquartiere werden nach LBV-SH (2011) im Verhältnis 1:5 ausgeglichen. Ersatzquartiere werden an den im B-Plangeltungsbereich verbleibenden Einzelbäumen oder Bäumen der Umgebung ausgebracht.

Die detaillierte Ausgleichsplanung mit Auswahl geeigneter Quartiere erfolgt nach durchgeführter Höhlenkartierung im Zuge einer Ausführungsplanung. Ersatzwinterquartiere sind im Anschluss an die Verschließung von Höhlen bereitzustellen. Ersatzsommerquartiere sind bis spätestens Anfang März des Folgejahres bereitzustellen.

6.6.3 Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen

Integrierte Lage

Die Lage des Plangebietes zeichnet sich durch seine Nähe zum geplanten Bahnhofsteilpunkt, dem neuen „Moisinger Markt“ als Nahversorgungsstandort und unterschiedlichster sozialer Einrichtungen aus. Neben dem eigentlichen schienengebundenen Verkehr befinden sich mehrere Bushaltestellen ebenfalls innerhalb des Plangebietes. Im näheren Umfeld des Quartiers verkehren insgesamt vier Buslinien.

Durch ein entsprechendes Angebot sollen für die zukünftigen Nutzer:innen des Quartiers Anreize für ein Mobilitätsverhalten geschaffen werden, das die Nutzung des ÖPNV, Carsharing-Angeboten sowie der Infrastruktur für Fahrräder und Fußgänger:innen fördert und nicht zwangsläufig auch zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs im Plangebiet und der Umgebung führt. Im Zuge der Rahmenplanerarbeitung wurden hierzu unterschiedlichste Konzepte erarbeitet, welche eine Reihe von Maßnahmen vorsieht, die zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs und damit dem Stellplatzbedarf von Kfz im Plangebiet beitragen können.

Dadurch kann eine höhere Verkehrsbelastung des umgebenden Straßennetzes vermieden und der Stellplatzbedarf für private Kfz insgesamt vermindert werden.

Energetische Optimierung / Versorgungstechnik

Das Plangebiet ist bereits heute umfassend bebaut und entwickelt. Die Planung sieht eine städtebauliche und funktionale Neuordnung des Quartiers vor. Die derzeit bestehende Zeilenbebauung wird hierbei durch eine kompakte Bauform in blockähnlicher Struktur ersetzt.

Ein wichtiger Baustein einer energetisch optimierten Bauweise ist die Kompaktheit von Baukörpern, welche durch das Verhältnis der wärmeabgebenden Hüllfläche (A) zum beheizten Volumen (V) angegeben wird, dem sogenannten A/V-Verhältnis. Je kleiner das A/V-Verhältnis, desto geringer ist der spezifische Energiebedarf pro m³ beheiztem Raum bei sonst gleichen Bedingungen. Primär ist das A/V-Verhältnis von der absoluten Größe des Baukörpers, sekundär von dessen Ausformung abhängig. Im Grunde gilt die Faustregel, möglichst großvolumige Baukörper zu errichten.

Durch die geplante kompakte städtebauliche Figur erfolgt somit eine Verbesserung des A/V-Verhältnisses.

Parallel zur Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes wurde der Bebauungsplan 21.08.00 für die Entwicklung einer Solarthermie-Freiflächenanlage für die Flächen südlich der Bahntrasse aufgestellt. Dieser Bebauungsplan ist seit 2023 rechtskräftig und befindet sich in der Umsetzung. Ziel der Planung ist die Entwicklung einer großflächigen Solarthermieanlage, welche der Fernwärmeversorgung im Stadtteil Moisling dienen wird. Die Anlagen des Solarthermie-Parks der Stadtwerke Lübeck sollen voraussichtlich bereits im Oktober 2025 in Betrieb genommen werden und werden dann über das Fernwärmenetz, an das u.a. auch die geplanten Gebäude der neuen „Mitte Moisling“ angeschlossen sein sollen, diese mit „nachhaltiger“ Wärme versorgen. Somit erfolgt in Moisling bereits heute eine nachhaltige Versorgung durch die Nutzung der solaren Strahlungsenergie.

Ergänzend besteht seit dem 29.03.2025 gemäß § 26 Abs. 1 Energiewende- und Klimaschutzgesetz (EWKG) eine Installationspflicht für Photovoltaikanlagen auf Neubauten (Wohn- und Nichtwohngebäude). Damit ist die weitere Nutzung der solaren Strahlungsenergie für die Energieversorgung rechtlich bereits geregelt.

Die spätere Umsetzung der baulichen Maßnahmen erfolgt durch die TRAVE als städtischer Wohnungsgesellschaft der Hansestadt Lübeck. Die TRAVE ist hierbei grundsätzlich angehalten eine Bebauung gemäß den aktuell geltenden Vorgaben und Regeln der Technik sowie den jeweils gültigen Standards zu errichten.

Topografie / Kleinklima

Bereits heute ist das Plangebiet weitestgehend bebaut. Die bestehende Zeilenbebauung ist hierbei kleinklimatisch geringfügig besser als die geplante Blockstruktur. Gleichwohl entspricht die derzeitige Ausrichtung der Zeilen nicht der Hauptwindrichtung, so dass auch im Bestand keine optimale Durchlüftung der Flächen erfolgt. Eine wesentliche Verschlechterung ist daher nicht zu erwarten.

6.6.4 Berücksichtigung des Hochwasserschutzes

Das Plangebiet ist weitestgehend eben bei Geländehöhen zwischen 11,0 und 13,0 m ü.NHN.

Aufgrund der Höhenlage liegt das Plangebiet nicht in einem potenziellen Überschwemmungsgebiet oder in überschwemmungsgefährdeten Gebieten der Trave.

6.6.5 Sonstige Umweltauswirkungen

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde eine Schalltechnische Untersuchung erarbeitet, welches die verkehrlichen Auswirkungen (Bahn- und Kfz-Verkehr) auf das Plangebiet ermittelt. Im Ergebnis setzt der Bebauungsplan unterschiedliche Lärmschutzmaßnahmen fest, so dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt sind.

6.7 Auswirkungen auf ausgeübte und zulässige Nutzungen

Das Plangebiet ist bereits heute umfassend bebaut. Die bebaubaren Flächen innerhalb des Plangebietes befinden sich in privatem Eigentum. Lediglich die öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen befinden sich im Eigentum der Hansestadt. Die geplante städtebauliche und funktionale Neuordnung des Quartiers erfolgt in enger Abstimmung mit den Eigentümer:innen.

7. Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes

Bodenordnung

Für die Umsetzung des Bebauungsplans sind keine bodenordnenden Maßnahmen nach dem Baugesetzbuch erforderlich.

Sanierungsgebiet

Das Plangebiet ist Bestandteil des durch die Hansestadt Lübeck förmlich festgelegten Sanierungsgebietes gemäß § 136 ff. BauGB für den räumlichen Teilbereich des künftigen Stadtteilzentrums. Im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Sozialer Zusammenhalt“ ehemals „Soziale Stadt“ und seit Oktober 2024 überführt in das Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ sind und werden in diesem Gebiet umfassende (öffentliche) Maßnahmen zur Aufwertung und Gestaltung des Stadtteilzentrums - und dementsprechend ein konzentrierter Mitteleinsatz – vorgesehen.

Städtebaulicher Vertrag

Die geplante städtebauliche und funktionale Neuordnung des Quartiers erfolgt in enger Abstimmung mit den Eigentümer:innen. Städtebauliche Verträge sind zur Umsetzung und Sicherung der Planung nicht erforderlich, da ein wesentlicher Teil der Grundstücke sich im Eigentum des städtischen Sanierungsträgers der Grundstücksgesellschaft TRAVE befindet.

8. Finanzielle Auswirkungen

8.1 Ausgaben (Kosten und Finanzierung)

unmittelbare Kosten

Durch Aufstellung des Bebauungsplanes entstehen der Hansestadt Lübeck Kosten für die Erarbeitung des Rechtsplanes sowie der zugehörigen Fachgutachten.

mittelbare Kosten

Die spätere Umsetzung des Bebauungsplanes führt zu Herstellungs- und Unterhaltungskosten für die öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen. Weitere mittelbare Kosten betreffen die Errichtung und Unterhaltung der sozialen Infrastrukturen.

9. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten

9.1 Verfahrensübersicht

Aufstellungsbeschluss

Der Bauausschuss der Hansestadt Lübeck hat am 15.03.2021 die Aufstellung des Bebauungsplanes 21.01.00 - Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling - beschlossen.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs.1 BauGB

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte in der Zeit vom 15.05.23 bis einschließlich 31.05.23 durch Auslegung der vorliegenden Planunterlagen, der Begründung sowie der bereits vorliegenden Gutachten im Fachbereich Planen und Bauen der Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung sowie der ergänzenden Veröffentlichung im Internet unter: www.stadtentwicklung.luebeck.de/stadtplanung.

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs.1 BauGB

Die Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurde gemäß § 4a Abs. 2 BauGB parallel zur Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB durchgeführt.

Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden 60 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie städtische Dienststellen beteiligt, deren Belange durch die Planung berührt sein können.

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte in der Zeit vom 23.06.2025 bis einschließlich 25.07.2025 durch Veröffentlichung der vorliegenden Planunterlagen, der Begründung sowie der Gutachten im Internet. Zusätzlich wurden die Unterlagen zur Einsichtnahme im Bürgerservicebereich des Fachbereichs Planen und Bauen ausgelegt.

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs.2 BauGB

Die Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde gemäß § 4a Abs. 2 BauGB parallel zur Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt.

Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden 68 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie städtische Dienststellen beteiligt, deren Belange durch die Planung berührt sein können.

Erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs.3 BauGB

Da der Entwurf nach den Teilnahmeverfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB geändert wurde, erfolgt eine erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange. Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde hierbei bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden können. Der Veröffentlichungszeitraum wurde angemessen verkürzt.

Im Rahmen der erneuten Behördenbeteiligung nach § 4a Abs. 3 BauGB wurden die betroffenen Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie städtische Dienststellen beteiligt, deren Belange durch die Planung berührt sein können.

Satzungsbeschluss

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat den Bebauungsplan am 30.04.2026 als Satzung beschlossen.

Änderung des Flächennutzungsplanes im Wege der Berichtigung

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung stellt die Flächen innerhalb des Plangebietes als Wohnbauflächen (W) dar.

Die geplante Art der baulichen Nutzung des Bebauungsplanes als Urbanes Gebiet sowie als sonstige Sondergebiete deckt sich demnach nicht mit der bestehenden Darstellung des Flächennutzungsplanes.

Die für die Planung erforderliche Änderung der Darstellungen des Flächennutzungsplanes erfolgt aufgrund der gesetzlichen Grundlagen im Sinne des § 13 a BauGB nicht in einem separaten Planverfahren, sondern durch eine Berichtigung des Flächennutzungsplanes im Wege einer Anpassung. Diese Anpassung erfolgt ohne formalisiertes Planverfahren, nach Rechtskraft des Bebauungsplanes. Im Zuge der Berichtigung des Flächennutzungsplanes werden die geänderten Teile der derzeit als Wohnbauflächen (W) dargestellten Flächen durch gemischte Bauflächen (M) ersetzt.

9.2 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 22.12.2025 (BGBl. 2025 I Nr. 348),
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 03.07.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176),
- Planzeichenverordnung (PlanZV) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12.08.2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189),
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I, S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23.10.2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323),
- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22.12.2025 (BGBl. 2025 I Nr. 348),
- Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.07.2024 (GVObI. 2024, 504), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 13.12.2024 (GVObI. 2024, 875, 928),
- Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG S-H) vom 24.02.2010 (GVObI. S. 301), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 30.09.2024 (GVObI. S. 734).

9.3 Fachgutachten

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurden folgende Gutachten erstellt:

- BBS Umwelt GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.01.00 Oberbüssauer Weg/ Neue Mitte Moisling, Faunistische Potenzialanalyse und Artenschutzprüfung, Stand: 28.02.2025
- Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH: Auswirkungenanalyse zur geplanten Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes am Oberbüssauer Weg, Neue Mitte Moisling, in der Hansestadt Lübeck, Stand: 05.02.2024
- Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH: Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept Lübeck Teilfortschreibung für den Stadtteil Moisling, Stand: 21.03.2025
- Ingenieurbüro Höppner: Geotechnische Stellungnahme zu den Boden- und Grundwasser- verhältnissen, Neue Mitte Moisling Lübeck, Stand: 10.04.2022
- Ingenieurbüro Höppner: Geotechnische Stellungnahme zu den Boden- und Grundwasser- verhältnissen, Neue Mitte Moisling Lübeck, (*Ergänzung für die Flächen östlich der Hassel- breite*), Stand: 24.04.2024
- M+O Immissionsschutz Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH: Bebauungsplan 21.01.00 - Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling - Hansestadt Lübeck, Schalltechni- sche Untersuchung, Stand: 24.02.2025
- PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Bebauungsplan 21.01.00 - Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling Vorprüfung des Einzelfalls nach Anlage 2 BauGB zur Anwen- dung des beschleunigten Verfahrens nach §13 a Abs. 1 Nr. 2 BauGB, Stand: 01.04.2025
- PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.01.00 - Oberbüssauer Weg/ Neue Mitte Moisling, Bestand Biotop- und Nutzungstypen, Stand: 01.04.2025
- PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.01.00 - Oberbüssauer Weg/ Neue Mitte Moisling, Baumkataster, Stand: 27.09.2025
- PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.01.00 - Oberbüssauer Weg/ Neue Mitte Moisling, Wasserwirtschaftlicher Fachbeitrag, Stand: 09.10.2025
- Wasser- und Verkehrs-Kontor GmbH: Hansestadt Lübeck, B-Plan Nr. 21.01.00 „Ober- büssauer Weg/ Neue Mitte Moisling“, Verkehrsprognose, Stand: 31.01.2025
- Wölfel Engineering GmbH: Erschütterungsprognose B-Plan „Neue Mitte Moisling“, Lübeck, Untersuchung der Erschütterungen aus Schienenverkehr, Stand: 28.02.2025
- Zastrow+Zastrow PartGmbH / Clasen-Werning-Partner GmbH: Hansestadt Lübeck, Städ- tebauliche Rahmenplanung „Neue Mitte Moisling“, Gestaltungskonzept, Stand: 23.02.2023(*kommunalpolitische Beschlussfassung durch die Lübecker Bürgerschaft Feb- ruar 2023*)

L. S.

Lübeck, 30.06.2026

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung

Im Auftrag

gez. Joanna Hagen
Senatorin

Im Auftrag

gez. Katharina Belchhaus
kommissarische Bereichsleitung