

**BEGRÜNDUNG**  
zum  
**Bebauungsplan 01.77.00**  
**Nördliche Wallhalbinsel**

Entwurf zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB sowie  
zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB

Stand 02.12.2020



Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung  
in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Planlabor Stolzenberg

---

## Inhaltsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| 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  | 6  |
| 2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung   | 6  |
| 2.2 Natur und Umwelt  | 7  |
| 2.3 Eigentumsverhältnisse   | 15 |
| 2.4 Bisheriges Planungsrecht  | 15 |
| 3. Übergeordnete Planungen  | 15 |
| 3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung  | 15 |
| 3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes   | 16 |
| 3.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)                 | 17 |
| 3.4 Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030                           | 18 |
| 3.5 Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2019                                 | 18 |
| 3.6 Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck                   | 20 |
| 3.7 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck   | 21 |
| 3.8 Denkmalschutz, UNESCO-Welterbe-Managementplan   | 21 |
| 4. Ziele und Zwecke der Planung   | 22 |
| 5. Inhalt der Planung   | 24 |
| 5.1 Flächenbilanz   | 24 |
| 5.2 Künftige Entwicklung und Nutzung  | 24 |
| 5.2.1 Art der baulichen Nutzung   | 25 |
| 5.2.2 Maß der baulichen Nutzung und überbaubare Grundstücksflächen                          | 31 |
| 5.2.3 Erschließung  | 35 |
| 5.2.4 Anbindung an öffentliche Straßenverkehrsflächen                                       | 36 |
| 5.2.5 Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)                                       | 36 |
| 5.2.6 Stellplätze, Fahrradstellplätze   | 36 |
| 5.2.7 Ver- und Entsorgung   | 38 |
| 5.2.8 Grün, Natur und Landschaft  | 41 |
| 5.2.9 Grünflächen   | 41 |
| 5.2.10 Pflanz- und Erhaltungsbindung  | 42 |
| 5.2.11 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft | 42 |
| 5.2.12 Gestaltung   | 43 |
| 5.2.13 Kennzeichnungen  | 43 |
| 5.2.14 Nachrichtliche Übernahmen  | 44 |
| 5.2.15 Hinweise   | 45 |

---

|        |  |    |
|--------|--|----|
| 6.     | Umweltbericht  | 48 |
| 6.1    | Vorbemerkungen   | 48 |
| 6.1.1  | Kurzbeschreibung der Inhalte und der wichtigsten Ziele der Bauleitplanung  | 49 |
| 6.1.2  | Beschreibung der Darstellungen der FNP-Änderung  | 49 |
| 6.1.3  | Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben   | 49 |
| 6.1.4  | Fachgesetzliche und fachplanerische Ziele des Umweltschutzes   | 49 |
| 6.1.5  | Fachgutachten und umweltrelevante Stellungnahmen   | 51 |
| 6.2    | Beschreibung und Bewertung der Umweltauwirkungen   | 53 |
| 6.2.1  | Schutzgut Luft   | 53 |
| 6.2.2  | Schutzgut Klima  | 56 |
| 6.2.3  | Schutzgut Wasser   | 57 |
| 6.2.4  | Schutzgut Boden  | 57 |
| 6.2.5  | Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt  | 58 |
| 6.2.6  | Schutzgut Ortsbild / Landschaft  | 59 |
| 6.2.7  | Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter  | 60 |
| 6.2.8  | Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit  | 62 |
| 6.2.9  | Beschreibung und Bewertung von Planungsalternativen  | 64 |
| 6.2.10 | Anderweitige Planungsmöglichkeiten   | 64 |
| 6.2.11 | Prognose der Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung   | 64 |
| 6.3    | Zusätzliche Angaben  | 64 |
| 6.3.1  | Beschreibung der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben | 64 |
| 6.3.2  | Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)   | 64 |
| 6.4    | Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes   | 64 |
| 7.     | Wesentliche Auswirkungen der Planung   | 65 |
| 7.1    | Auswirkungen auf die Wohnraumversorgung  | 65 |
| 7.2    | Wohnfolgebedarfe   | 66 |
| 7.3    | (Sonstige) Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen   | 66 |
| 7.4    | Verkehrliche Auswirkungen  | 66 |
| 7.5    | Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur  | 67 |
| 7.6    | Auswirkungen auf die Umwelt  | 67 |
| 7.6.1  | Auswirkungen auf Natur- und Landschaft   | 67 |
| 7.6.2  | Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote  | 67 |
| 7.6.3  | Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen   | 67 |
| 7.6.4  | Berücksichtigung des Hochwasserschutzes  | 68 |
| 7.6.5  | Sonstige Umweltauwirkungen   | 68 |
| 7.6.6  | Auswirkungen auf ausgeübte und zulässige Nutzungen   | 68 |
| 8.     | Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes  | 68 |
| 9.     | Finanzielle Auswirkungen   | 69 |
| 9.1    | Ausgaben (Kosten und Finanzierung)   | 69 |
| 10.    | Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten  | 69 |

---

|      |                     |    |
|------|---------------------|----|
| 10.1 | Verfahrensübersicht | 69 |
| 10.2 | Rechtsgrundlagen    | 70 |
| 10.3 | Fachgutachten       | 71 |

## Abbildungsverzeichnis

|        |   |    |
|--------|---|----|
| Abb. 1 | Darstellung der Bereiche ohne öffnenbare Fenster von Aufenthaltsräumen (schutzbedürftige Räume nach DIN 41009) (Quelle: ALN)    | 12 |
| Abb. 2 | Darstellung der maßgeblichen resultierenden Außenlärmpegel (Quelle ALN)   | 14 |
| Abb. 3 | Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck  | 17 |
| Abb. 4 | Darstellung der gestalterischen Vorgabe für die Realisierung von Fahrradschuppen (Quelle: Riemann Gesellschaft von Architekten) | 27 |
| Abb. 5 | Kabellageplan Kegelstrahler (Quelle: WSA)   | 40 |

**Anhang 1: Erschließungsplan, Stand: 01.12.2020**

---

## **Einleitung**

### **1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes**

Das Plangebiet umfasst im Wesentlichen die Nördliche Wallhalbinsel – im Folgenden mit NWHI abgekürzt – und liegt im Stadtteil Innenstadt. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes schließt nachfolgende Flurstücke ein: 9/3, 13, 30/1 tlw., 33/13, 33/37, 33/38, 33/76, 33/78, 33/79, 33/80, 33/145, 33/147, 52, 53 tlw., 54, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88 tlw., 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 99, 100, 101, 102, 145/5 tlw., 157/3 tlw., der Fluren 2, 3, 71, 93 Gemarkungen: Innere Stadt und St. Lorenz. Begrenzt wird das 10,5 ha große Plangebiet im Nordwesten durch den zur Roddenkoppel gelegenen Wallhafen, im Nordosten und im Südosten durch den altstadtseitigen Hansahafen, sowie im Südwesten durch die Willy-Brandt-Allee mit dem Verkehrsknoten zur verkehrlichen Anbindung des Plangebiets an die Lastadie.

Die Hafenwasserflächen des Wall- und Hansahafens (Flurstücke 30/1 teilw., 53 teilw., 88 teilw., 145/2 teilw., 157 teilw.) sind in einer Breite von zwischen 5,00 m und 27,50 m Gegenstand des Geltungsbereiches.

### **1.2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung**

Mit Beschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom 25.02.2016 soll das Konzept der Investorengemeinschaft Projektgruppe Initiative Hafenschuppen Entwicklungs- und Erschließungsgesellschaft mbH (PIH EuE GmbH) - im Folgenden PIH genannt - umgesetzt werden. Die PIH hat sich durch Abschluss eines Anhandgabevertrages mit der Hansestadt Lübeck verpflichtet, die bauliche Umsetzung des Konzeptes in enger Abstimmung mit dem Bereich Stadtplanung und Bauordnung durchzuführen.

Die auf diesem Entwicklungskonzept sowie auf dem Ergebnis eines städtebaulichen und freiraumplanerischen Gutachterverfahrens basierenden und mit vorliegendem Bebauungsplanentwurf vorbereiteten Planungen sehen den Erhalt und die Sanierung der bestehenden Hafenschuppen vor. Die neueren Verbindungsgebäude zwischen den Hafenschuppen B und C sowie C und D sollen zurück gebaut werden.

Das Nutzungskonzept sieht in den historischen Hafenschuppen im Wesentlichen kulturelle, soziale und gastronomische Nutzungen sowie Wohnungen für unterschiedliche Nutzergruppen vor. Nichtstörende gewerbliche Nutzungen können ermöglicht werden, um den urbanen Charakter des Plangebietes im Kontext mit der Altstadt zu stützen. Gedacht ist in diesem Zusammenhang an ein Angebot sowohl allgemeiner als auch speziell geeigneter Wohn- und Arbeitsräume für Gewerbetreibende in sogenannten kreativen Branchen. Darüber hinaus wird eine die Angebote der Altstadt ergänzende Nutzungsmischung auf der NWHI angestrebt. Hierzu gehören das Beherbergungsgewerbe in Form eines Hotels, Arbeits- und Präsentationsräume für Künstler und Kunsthändler sowie Angebote zur Stützung des innerstädtischen maritimen Erlebens.

Im Eingangsbereich sollen auf den unbebauten Flächen ein Hotel, südwestlich der Media Docks, und ein Bürogebäude, südwestlich Schuppen A, entstehen. Für den Strandsalon an der nordöstlichen Spitze der NWHI wird der Gebäudebestand planungsrechtlich gesichert, zudem sind ein neues Restaurant-Gebäude und ein neues Baufenster am Kulenkampkai vorgesehen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes ist erforderlich, da die aktuell vorgesehenen Vorhaben mit dem Erhalt der Hafenschuppen nicht den Festsetzungen des derzeit rechtsgültigen Bebauungsplanes entsprechen.

---

Zusätzlich werden die direkt angrenzenden Wasserflächen, mit Ausnahme der nordöstlichen Spitze, in den Planumgriff einbezogen, da Regelungsbedarf zu den Hafennutzungen besteht.

### **1.3 Planungsrechtliches Verfahren**

Der Bebauungsplan 01.77.00 – Nördliche Wallhalbinsel - PIH-Konzept – wird im Normalverfahren gem. Baugesetzbuch (BauGB) als qualifizierter (Angebots-) Bebauungsplan mit Durchführung der in den §§ 3 und 4 BauGB vorgesehenen Verfahrensschritten der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung sowie mit Durchführung einer Umweltprüfung aufgestellt.

Der Flächennutzungsplan (FNP) für die Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung stellt das Plangebiet größtenteils als gemischte Baufläche dar. Die Hafenbecken sind als Wasserflächen ohne Gebietsausweisung dargestellt. Der Bebauungsplan Nr. 01.77.00 entwickelt sich demgemäß aus dem Flächennutzungsplan gem. § 8 (2) BauGB. Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.

## **2. Ausgangssituation**

### **2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung**

#### **Bebauungs- und Nutzungsstruktur (Bestand)**

Die nördliche Wallhalbinsel entstand in der Übergangszeit vom 19. auf das 20. Jahrhundert in ihrer heutigen Ausprägung als Teil einer Hafenbaumaßnahme.

Die Aktivitäten am Altstadtrand und somit auch auf der Wallhalbinsel wurden bis in die 1960er Jahre durch Umschlags- und Wirtschaftstätigkeiten der inneren Stadthäfen bestimmt. Die Bebauung der Nördlichen Wallhalbinsel wird aus parallel zu den Kaikanten stehenden denkmalgeschützten Hafenschuppen am Behn- und Kulenkampkai sowie dem denkmalgeschützten Lagerhaus der Lübecker Kaufmannschaft, das seit 2002 als ‚Media Docks‘ Betriebe der Medien- und IT-Branchen sowie weitere Unternehmen beherbergt, geprägt. Die übrigen als Bestandteile der als Mehrheit baulicher Anlagen (MbA) ausgewiesenen Schutzzone ebenfalls denkmalgeschützten ehemaligen Kaischuppen stammen, abgesehen von einigen neueren baulichen Ergänzungen, aus der Zeit der Umsetzung der Rehder-Planung von 1894 und sind größtenteils mit nicht hafenspezifischen Nutzungen und als Lagerflächen belegt. Der gemeinnützige Verein „Gesellschaft Weltkulturgut“ nutzt in Schuppen D eine Werkstatt und Werfthalle. Am gegenüberliegenden Behnkai befindet sich auch der Liegeplatz des nach mittelalterlichem Vorbild konstruierten Kraweels, „Lisa von Lübeck“. In Schuppen C ist das Projekt Kunst am Kai mit entsprechenden Veranstaltungsmöglichkeiten angesiedelt. In Schuppen F sind Vereine und Betriebe sowie ein Supermarkt für Flohmarkttartikel ansässig. An der nordöstlichen Spitze der Nördlichen Wallhalbinsel befindet sich der „Strandsalon“, ein im Lübecker Sommerleben mittlerweile fest etablierter, saisonaler gastronomischer Betrieb.

Das Betriebsgebäude der Hafendrehbrücke, das sogenannte ‚Drehbrückenhaus‘, die Schuppen A, B, C, D, F als Mehrheit baulicher Anlagen, der Kaufmannsspeicher, die historischen Krananlagen sowie die umlaufenden Kaimauern vom südwestlichen Beginn des Kulenkampkais am Wallhafens bis zum südwestlichen Ende des Behnkais am Hansahafen und ebenso die Fuhrwerkewage im zentralen Eingangsbereich in das Plangebiet unterliegen dem Denkmalschutz (s. auch 3.6).

Die Freiflächen im Plangebiet stellen sich als das zentral zwischen den Gebäuden verlaufende Rückgrat der Haupterschließungsachse mit seitlich dazu angeordneten Parkplatzflächen dar.

---

Die überwiegend ungeordnet, nicht durch auf der NWHI ansässige Nutzungen, belegten Freiflächen sowie eine Fläche für ca. 40 Wohnmobilstellplätze im Eingangsbereich von der Willy-Brandt-Allee dominieren das derzeitige Erscheinungsbild.

#### Veränderungsabsichten (aktuelle Bauanträge und Voranfragen)

Von der PIH wurde im Mai 2017 für sämtliche Vorhaben zur Umsetzung des PIH-Konzeptes auf der Nördlichen Wallhalbinsel eine Bauvoranfrage eingereicht. Die Prüfung der Bauvoranfrage kommt im September 2017 zu dem Ergebnis, dass die erforderlichen Befreiungen von den Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes 01.75.00 der Hansestadt Lübeck in dem beantragten Umfang rechtlich nicht möglich sind. Im Wesentlichen kann für die planmäßig geänderte Nutzungsmischung (vorwiegend Gewerbe, untergeordnet Wohnen) und die Überschreitung von Baufeldern und Baulinien keine Befreiung erteilt werden.

Auf Empfehlung des Welterbe- und Gestaltungsbeirates der Hansestadt Lübeck vom März 2018 wurde für die Entwicklung des Plangebietes von Juni bis November 2018 ein städtebauliches und freiraumplanerisches kooperatives Gutachterverfahren durchgeführt. Zu den geplanten Neubauprojekten des Bürogebäudes (Medienhaus) sowie des Hotels wurden von Februar bis Mai 2019 zusätzlich hochbauliche Wettbewerbe durchgeführt. Die Entwürfe der Preisträger sind Grundlage der Ausarbeitung des Bebauungsplanes.

#### Verkehrliche Erschließung

Die Nördliche Wallhalbinsel ist für den motorisierten Individualverkehr sowie für Fußgänger und Radfahrer von der über den Verkehrsknotenpunkt mit den angeschlossenen Zufahrtsstraßen Willy-Brandt-Allee/ Marienbrücke/ Lastadie/ Drehbrücke erschlossen. Das Quartier selbst wird durch eine Sammelstraße an den Knotenpunkt angebunden. Auf den zentralen öffentlichen Flächen stehen Parkplätze in großer Anzahl zur Verfügung. Die den Schuppen wasserseitig vorgelagerten Flächen entlang der Kais bleiben als Sondergebiete mit besonderer Zweckbestimmung öffentlich zugänglich und können von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden.

Das Plangebiet liegt attraktiv in direkter Innenstadt-Randlage. Der Lübecker Hauptbahnhof ist mit dem Fahrrad in fünf Minuten erreichbar. In ca. 1,5 km Entfernung liegt der Autobahnanschluss Lübeck-Mitte. Damit verfügt das Plangebiet über eine sehr gute verkehrliche Anbindung.

#### ÖPNV-Anbindung

Das Plangebiet ist derzeit über die Bushaltestellen „An der Untertrave“ an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angeschlossen. Mit der Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel sollen zusätzliche Bushaltestellen im Bereich der Willy-Brandt-Allee errichtet werden.

Damit entspricht die ÖPNV-Erschließung den Standards und Vorgaben des vierten Regionalen Nahverkehrsplanes (4. RNVP) der Hansestadt Lübeck für „Zentrale Gebiete“ (Citylagen).

## **2.2 Natur und Umwelt**

Den Angaben zu Natur und Umwelt liegen folgende Gutachten zu Grunde:

- Kieler Institut für Landschaftsökologie: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Kiel 14.12.2009

- 
- Planlabor Stolzenberg: FFH-Vorprüfung, Lübeck, 30.09.2009 und Umweltbericht zum Ursprungsbebauungsplan 01.75.00, 18.08.2011, Aktualisierung der FFH-Vorprüfung, Lübeck, 18.10.2019
  - Lärmkontor GmbH, Schalltechnische Untersuchung, Hamburg, 07.12.2009
  - Akustik Labor Nord: Schalltechnische Untersuchung, Lübeck, 05.10.2020
  - Dipl. Biol. Björn Leupolt, Artenschutzrechtliche Betrachtung, Heidmühlen, 22.07.2019
  - Landplus: Detaillierte Altlastenuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 30.01.2020
  - Landplus: Konzept für eine Detailuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 22.05.2019
  - NordGeo: Errichtung einer Bodenluftmessstelle und Durchführung von Raum- und Bodenluftuntersuchungen Untersuchungsergebnisse 06.01.2020
  - Ingenieurbüro Reinberg: Untersuchungsbericht zu Baugrund- und Grundwasserverhältnissen, Lübeck, 14.08.2017
  - VTT Planungsbüro: Abschlussbericht Verkehrsgutachten zum B-Planverfahren 01.77.00, Hamburg, 10.09.2020

### Topographie

Die Nördliche Wallhalbinsel befindet sich im Hochwasser gefährdeten Bereich und weist Geländehöhen von 2,15 m bis 2,30 m über NHN auf. Der höchste jemals gemessene Sturmflutwasserstand betrug 3,35 m ü. NHN (13.11.1872). Damit werden Belange des Hochwasserschutzes bei der Aufstellung des Bebauungsplanes berührt und Festsetzungen zu Mindestfußbodenhöhen erforderlich.

### Bodenversiegelung, Wasser, Klima, Luft

Ein Eingriff in schützenswerte Oberbodenstrukturen findet nicht statt, da das Plangebiet bereits nahezu vollständig versiegelt ist. Eine Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser durch Altlasten wird aufgrund der geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse nicht erwartet. Eine Verschlechterung der Luftqualität und damit des Klimas wird durch die beabsichtigte Planung ebenfalls ausgeschlossen.

### Vegetationsbestand

Das Plangebiet ist nahezu vollständig versiegelt. Die Ufer der Halbinsel sind verbaut und befestigt. Grünstrukturen sind nur im Westen des Plangebietes in Form eines kleinen Gebüsches, einer Baumgruppe bestehend aus 5 Robinien und einer mit Gras- und Krautvegetation bewachsenen Böschung vorhanden. Erste Pioniergehölze und Sukzession zeigt sich in den Pflasterfugen sowie an Gebäude- und Parkplatzrändern.

### Altlasten(verdacht)

Aufgrund der vorliegenden Hinweise auf potentielle Untergrundverunreinigungen aus der 1994 von der Hansestadt Lübeck beauftragten historischen Analyse wurde eine detaillierte Altlastenuntersuchung zur Gefährdungsabschätzung im Bereich der Verdachtsflächen durchgeführt (Landplus GmbH, Lübeck, 30.01.2020). Mittels Standortbesichtigung und historischer Unterlagenrecherche wurden Bereiche detektiert, in denen ein Altlastenverdacht vorliegt. Es wurden an 10 Standorten Bodenproben, 5 Grundwasserproben sowie 5 Bodenluft-

---

proben entnommen und u.a. auf Kohlenwasserstoffe (PAK / BTEX / MKW)), Schwermetalle (SM) und Chlorverbindungen (PBC) untersucht. In 11 von insgesamt 30 Bodeneinzelproben wurden Gehalte von PAK nachgewiesen, davon wiesen 4 Proben auffällige bis erhöhte PAK-Gesamtgehalte auf. In 4 von 30 Proben wurden MKW festgestellt, lediglich eine der Proben wies stark erhöhte Gehalte auf. Die Analyse der Bodenproben auf die Parameter BTEX und PCB ergab keine nachweisbaren Gehalte. In den Oberbodenproben wurden insgesamt unauffällige Schwermetall- und Arsengehalte detektiert.

In der Bodenluft wurde an allen Messstellen leicht erhöhte bis erhöhte Kohlenstoffdioxyd-Konzentrationen ( $\text{CO}_2$ ) gemessen. In 4 von 6 Messstellen wurden Konzentrationen von Methan festgestellt, eine deutliche Konzentration oberhalb der Explosionsschutzgrenze wurde an einer Stelle gemessen. Hier ist auch eine deutliche Konzentration von Schwefelwasserstoff festgestellt worden.

In allen Wasserproben wurden PAK-Konzentrationen nachgewiesen. Die für eine Bewertung relevanten Parameter lagen allerdings jeweils unterhalb der Nachweisgrenze. Die analysierten MKW-Konzentrationen werden als unauffällig eingestuft, die Phenol-Konzentrationen sind als auffällig bis schwach erhöht zu bewerten. Zusammenfassend wird festgestellt, dass auf Basis der Untersuchungsergebnisse für die Wirkungspfade Boden-Mensch im Rahmen der derzeitigen Nutzung und bei Beibehaltung der Oberflächenversiegelung (Unterbrechung des Wirkungspfades) in dem untersuchten Bereich keine Gefährdung vorliegt.

Aufgrund der auffällig hohen Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentration wurden durch die untere Bodenschutzbehörde der Hansestadt Lübeck weiterführende Raum- und Bodenluftmessungen beauftragt. Die Bürogemeinschaft „NordGeo“ hat an insgesamt 24 Messpunkten Raumluft- und an 5 Messpunkten Bodenluftmessungen durchgeführt. Dem Ergebnisbericht vom 06.01.2020 ist zu entnehmen, dass lediglich an einem Messpunkt, im Keller des Schuppens F, Methangas nachgewiesen werden konnte. An den übrigen Messstellen wurde weder Methangas noch Schwefelwasserstoff nachgewiesen. Die noch im Juli 2019 von „Landplus“ detektierten hohen Gehalte konnten nicht bestätigt werden. Aufgrund der jahreszeitlich bedingten hohen Wasserstände und niedrigen Außentemperatur war die Entnahme von Bodenluftproben allerdings stark behindert. Der Gutachter empfiehlt bei allen Neubaumaßnahmen sowie bei Maßnahmen, die die Belüftung des Gebäudes beeinflussen können, Untersuchungen zur potenziellen Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentrationen vorzunehmen.

### Potenzielle Kampfmittelbelastung

Gemäß einem Schreiben des Kampfmittelräumdienstes vom 19.06.2019 wurde für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes 01.77.00 Kampfmittelfreiheit attestiert. Aus Sicht des Kampfmittelräumdienstes besteht somit kein weiterer Handlungsbedarf bei der Durchführung der geplanten Arbeiten. Die Gültigkeit dieser Bescheinigung ist für die Dauer von 5 Jahren befristet. Nach Fristablauf ist bei Bauplanungen im Geltungsbereich eine erneute Auskunft beim Kampfmittelräumdienst einzuholen.

### Natur- und Artenschutz

Die Nördliche Wallhalbinsel ist aufgrund der bisherigen Nutzung als Hafengebiet nahezu vollständig versiegelt. Das Plangebiet hat für das Schutzgut Pflanzen keine besondere Bedeutung.

Zur Beurteilung der artenschutzrechtlichen Situation wurde zum ursprünglichen Bebauungsplan ein artenschutzrechtliches Gutachten auf der Grundlage einer Begehung und einer Po-

---

tenzialanalyse erarbeitet (Kieler Institut für Landschaftsökologie, Kiel, Dezember 2009). Danach können im Plangebiet gebäudebrütende Arten wie Rauch- und Mehlschwalbe, Stadttaube, Dohle, Sturmmöwe, Bachstelze, Hausrotschwanz vorkommen. Im Gebäudebestand sind punktuell wenig ausgebildete Tagverstecke für Fledermäuse zu erwarten.

Auf der Grundlage des vorliegenden Planentwurfes wurde die artenschutzrechtliche Situation durch den Biologen Björn Leupolt aus Heidmühlen im Juni 2019 erneut untersucht. Im Ergebnis wurden keine aktuellen Fledermauswinterquartiere und kein Fledermausbesatz festgestellt. Potenzial für Fledermaussommerquartiere in Form von Tagesquartieren besteht vereinzelt in Mauerwerksspalten und im Dachüberstand von Schuppen F auch in Form von Wochenquartieren zur Aufzucht von Jungtieren. Hinweise auf zurückliegenden Besatz wurden jedoch nicht festgestellt.

Als potenzielle Brutvogelarten sind insgesamt acht, in Schleswig-Holstein jedoch als ungefährdet eingestufte Arten im Plangebiet anzunehmen. Von den angenommenen Vogelarten konnten im Plangebiet lediglich alte Nester der Mehlschwalbe und der Stadttaube ermittelt werden.

Als weitere artenschutzrechtlich relevante Art wurde der Fischotter betrachtet. Eine Durchgängigkeit für Fischotter ist unter den das Plangebiet berührenden Brücken gegeben. Das Plangebiet liegt außerhalb von Bereichen, die für die Realisierung von Ausstiegshilfen und Querungshilfen vorgeschlagen werden.

Gemäß Managementplan für das FFH-Gebiet „Travetal“ werden weitergehende Entwicklungsmaßnahmen zur Verbesserung der Trave für den Fischotter empfohlen. Es wird angelegt, Abschnitte mit steiler hoher Ufersicherung abzuflachen und bei Bohlenwerkserneuerungen alle 50 m eine Ausstiegshilfe oder von Fischotttern nutzbare Konstruktionen wie Bermen oder Laufstege im Fluss vorzusehen, um dem Fischotter sichere Unterführungen von Straßen- und Bahnbrücken zu ermöglichen. Bei den weitergehenden Entwicklungsmaßnahmen handelt es sich nicht um rechtverbindliche Verpflichtungen; die Maßnahmen können auf freiwilliger Basis umgesetzt werden.

Der Geltungsbereich ist für den Fischotter aufgrund der bestehenden Vorbelastung hinsichtlich Licht- und Lärmemissionen sowie fehlender Versteck- und Ruhemöglichkeiten als Habitat bereits derzeit nicht geeignet. Durch die Umsetzung der mit Aufstellung des Bebauungsplanes 01.77.00 ermöglichten Vorhaben werden sich an diesem urbanen Standort die Licht- und Lärmemissionen sowie der Verkehr zusätzlich erhöhen.

Darüber hinaus sollten bauliche Eingriffe in die denkmalgeschützten Kaimauern möglichst vermieden werden.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes erfordert keine weitergehenden Entwicklungsmaßnahmen. Eine Umsetzung dieser Maßnahmen ist jedoch auch unabhängig von der Aufstellung des Bebauungsplanes durch die Stadt möglich.

Festsetzungen zur Verbesserung des Zustandes der Lebensraumtypen für den Fischotter werden im vorliegenden Bauleitplanverfahren nicht erforderlich.

Der Stadtgraben südlich des Wallhafens, südlich der Marienbrücke in ca. 150 m Entfernung zum Plangebiet, ist Teil des FFH-Gebietes DE 2127-391 „Travetal“. Detaillierte Angaben zum Bestand der Fauna und Flora sowie zu den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes sind der FFH-Vorprüfung gem. Art. 6, Abs. 3 der FFH-Richtlinie bzw. § 34 (1) BNatSchG zu entnehmen.

Vor der Sanierung der Schuppen sind artenschutzfachliche Untersuchungen durchzuführen und notwendige Maßnahmen und ggf. erforderliche Ersatzmaßnahmen zu bestimmen. Das

---

Vorkommen geschützter Fischarten, Reptilien und Amphibien wird aufgrund fehlender Lebensraumstrukturen ausgeschlossen.

Zur Einhaltung der Bestimmungen des § 42 BNatSchG sind artspezifisch erforderliche Schutz-/Vermeidungsmaßnahmen für Fledermäuse sowie ungefährdete gebäudebewohnende Höhlen- und Nischenbrüter durchzuführen:

1. Abbrucharbeiten im Winterhalbjahr (Mitte Oktober bis Mitte März) bzw. außerhalb der Brutzeit (Ende August bis Anfang März)
2. Kontrolle der abzureißenden/zu sanierenden Gebäude auf Fledermausbesatz in der Sommerperiode vor Baufeldberäumung und unmittelbar vor den Bauarbeiten
3. entsprechend des vorgefundenen Besatzes Anbringen von geeigneten Ersatzquartieren

Gem. Artenschutzrechtlichem Gutachten werden insgesamt 10 Fledermausfassadenkästen, 10 Mehlschwalben-, 5 Rauchschwalben-, sowie insgesamt 10 Höhlen- und Nischenbrüternisthilfen erforderlich.

Vor Beginn von Bauarbeiten an Gebäuden muss sich mit der unteren Naturschutzbehörde in Verbindung gesetzt werden.

Bei Einhaltung der gutachterlich ermittelten Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen stehen der beabsichtigten Planung keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen.

#### Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes

Das Plangebiet befindet sich im Einwirkungsbereich sowohl der nördlich angrenzenden Gewerbeflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 04.44.00 der Hansestadt Lübeck und der Industriegebiete im Hafen einschließlich des Rangierbereiches des Hafenbahnhofs, des Gastronomiebetriebes sowie der Veranstaltungsorte Schuppen 6 und 9, der Kaianlagen mit Sportboothafen, des Innenstadtgleises und des Straßenverkehrs auf den angrenzenden Straßen sowie im Einwirkungsbereich der Schienenstrecke Lübeck – Kiel/ Puttgarden/ Travemünde. Zur Beurteilung der zu erwartenden Immissionssituation wurde eine Schalltechnische Untersuchung erarbeitet (Akustik Labor Nord, Lübeck, 05.10.2020).

Das Plangebiet ist mit Geräuschimmissionen

- durch gewerbliche Nutzung (B-Plan Nr. 04.44.00 der Hansestadt Lübeck, Fa. Brüggen, Schuppen 6 und 9, Café Bar Celona, Strandsalon, Schuppen C, Hafennutzung)
- durch Sportanlagen (Marina Newport)
- durch Verkehr (Straße, Schiene, Schiff)
- durch Sonderveranstaltungen (Strandsalon)

belastet.

Untersucht wurden dementsprechend die Auswirkungen aus Gewerbe- Sport- und Verkehrsgeräusch auf die geplanten Nutzungen innerhalb des Plangebietes.

Im Ergebnis stellt der Gutachter fest, dass aufgrund der Gewerbe- und Verkehrsgeräuschimmissionen Schallschutzmaßnahmen im Plangebiet erforderlich werden. Die Sportgeräuschimmission lassen keine Überschreitung der Richtwerte gem. Sportanlagenlärmenschutzverordnung erwarten.

Nachweise über den ausreichenden Schallschutz sind im jeweiligen objektbezogenen Genehmigungsverfahren zu erbringen.

#### Gewerbelärm

Zum Schutz vor Gewerbelärm sind grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die dazu führen, dass die Immissionsrichtwerte vor den betroffenen Fassaden eingehalten werden.

Aufgrund der Nähe zum Gastronomie- und Veranstaltungsort an der Spitze der NWHI werden im Einzelnen Maßnahmen für Schuppen D empfohlen, indem in einem Teilbereich keine öffnenbaren Fenster von schutzbedürftigen Räumen angeordnet werden dürfen. Ausgenommen sind schutzbedürftige Räume, die nicht zum Schlafen genutzt werden (z.B. Büroräume).

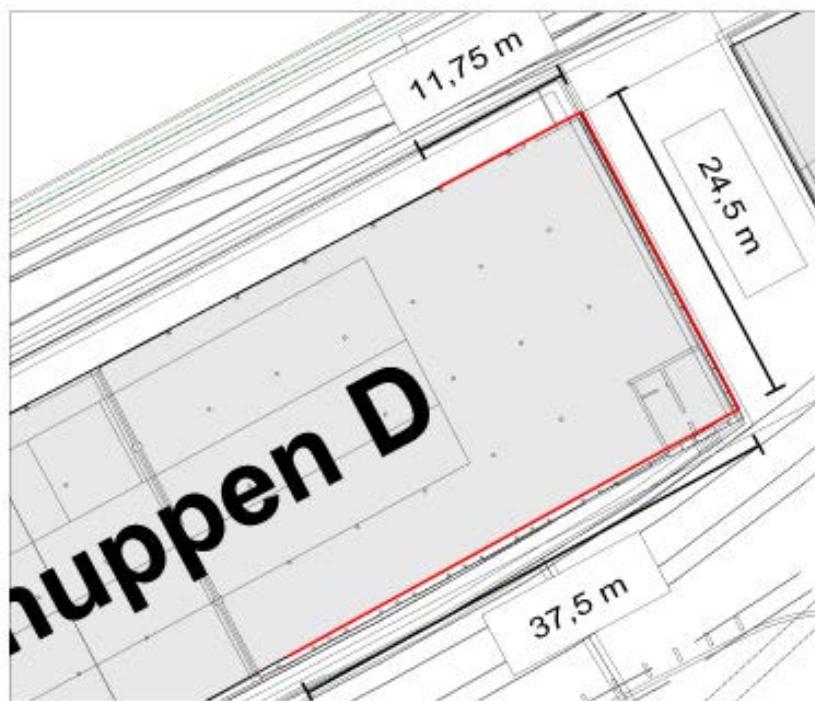


Abb. 1 Darstellung der Bereiche ohne öffnenbare Fenster von Aufenthaltsräumen (schutzbedürftige Räume nach DIN 41009) (Quelle: ALN)

Zum Schutz schutzbedürftiger Nutzungen in der Nachbarschaft werden für Schuppen C für unterschiedliche Betriebszustände bestimmte resultierende Schalldämmmaße festgesetzt die durch Ertüchtigung der Außenbauteile erreicht werden können. Unter Zugrundelegung des lautesten Betriebszustandes (Rock-Konzert) müssen die folgenden resultierenden Schalldämmmaße erreicht werden:

- Dach 32 dB (durch Bestand bereits gewährleistet)
- Massivwand West 43 dB (durch Bestand bereits gewährleistet)
- Fassade Nord 21 dB
- Fassade Süd 21 dB

Bei dem Betrieb des Strandsalons dürfen Immissionskontingente tags von 60 dB(A) und nachts von 59 dB(A) nicht überschritten werden. Für den Schiffbauplatz wird ein Immissionskontingent tags von 65 dB(A) festgesetzt. Ein nächtlicher Betrieb ist hier nicht vorgesehen.

Nachzuweisen sind die jeweils zulässigen Schalleistungspegel aus der für den Betrieb vorgesehenen Grundstücksfläche und dem festgesetzten Immissionskontingent. Der für den Betrieb zulässige Immissionsanteil an maßgeblichen Immissionspunkten gem. TA Lärm wird aus dem zulässigen Schalleistungspegel errechnet. Die Schallausbreitungsberechnung zur Ermittlung der zulässigen Immissionsanteile werden unter Berücksichtigung vorhandener Gebäude nach dem alternativen Verfahren gem. ISO 9613-2:1996 vorzunehmen. Als Quell-

---

höhe ist 1,0 m über Gelände anzunehmen. Die durch den Betrieb zu erwartende Geräuschimmission wird entsprechend der TA Lärm prognostiziert. Die prognostizierte Geräuschimmission darf den zulässigen Immissionsanteil nicht überschreiten.

### Verkehrslärm

- Zum Schutz vor Verkehrslärm sind im gesamten Plangebiet passive Schutzmaßnahmen erforderlich. Für die Auslegung passiver Schallschutzmaßnahmen sind die maßgeblichen Außenlärmpegel relevant. Da es im Plangebiet zur Überlagerung mehrerer Geräuschenquellen (Straßen-, Schienen-, Wasserverkehr, Gewerbe/Industrie) kommt, wird der resultierende maßgebliche Außenlärmpegel festgesetzt. Der resultierende maßgebliche Außenlärmpegel ergibt sich aus der Summe der einwirkenden Geräuscharten (hier Straßen-, Schienen-, Wasserverkehr). Für schutzbedürftige Aufenthaltsräume werden Anforderungen an die gesamten bewerteten Bau-Schalldämmmaße der Außenbauteile unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Raumnutzungen gem. DIN 4109-1:2018 für die in folgender Übersicht dargestellten maßgeblichen resultierenden Außenlärmpegel festgesetzt.

Die Ergebnisse zu den maßgeblichen resultierenden Außenlärmpegeln werden wie folgt zusammengefasst:

- an den Baugrenzen im Südwesten des Urbanen Gebietes (Bürogebäude, Hotel): 61 dB(A) bis 73 dB(A)
- an den vorhandenen Schuppen im zentralen Bereich: 59 dB(A) bis 72 dB(A)
- an Schuppen D: 67 dB(A) bis 71 dB(A).

Für mögliche Außenwohnbereiche mit Beurteilungspegeln  $L_r$  von  $\geq 63$  dB(A) ist ausreichender Schallschutz entweder durch Orientierung an lärmabgewandte Gebäudeseiten im Schutz der Gebäudekörper umzusetzen oder es sind bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzusehen – wie z.B. Abschirmungen oder verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten) mit teilgeöffneten Bauteilen - mit dem Ziel, die Beurteilungspegel von 63 dB(A) nicht zu überschreiten. Ein Nachweis ausreichender Schallschutzwirkung ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erbringen.

Für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume etc. ist ein bewertetes Bau-Schalldämmmaß von min. 30 dB und für Büroräume etc. von min. 35 dB einzuhalten.

Darüber hinaus sind für zum Schlafen genutzte Räume mit einem Beurteilungspegel  $\geq 50$  dB(A) schallgedämpfte Lüfter vorzusehen, sofern der erforderliche Luftaustausch nicht auf andere Weise sichergestellt werden kann. Das Schalldämmmaß des gesamten Außenbau-teils aus Dach/Wand/Fenster/Lüftungselement muss den Anforderungen der DIN 4109 entsprechen.

Sofern über Einelnachweise ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung unter Berücksichtigung der Abschirmwirkung der zur Ausführung kommenden Baukörper geringere Anforderungen an den Schallschutz resultieren, kann von den Festsetzungen im Bebauungsplan abgewichen werden.

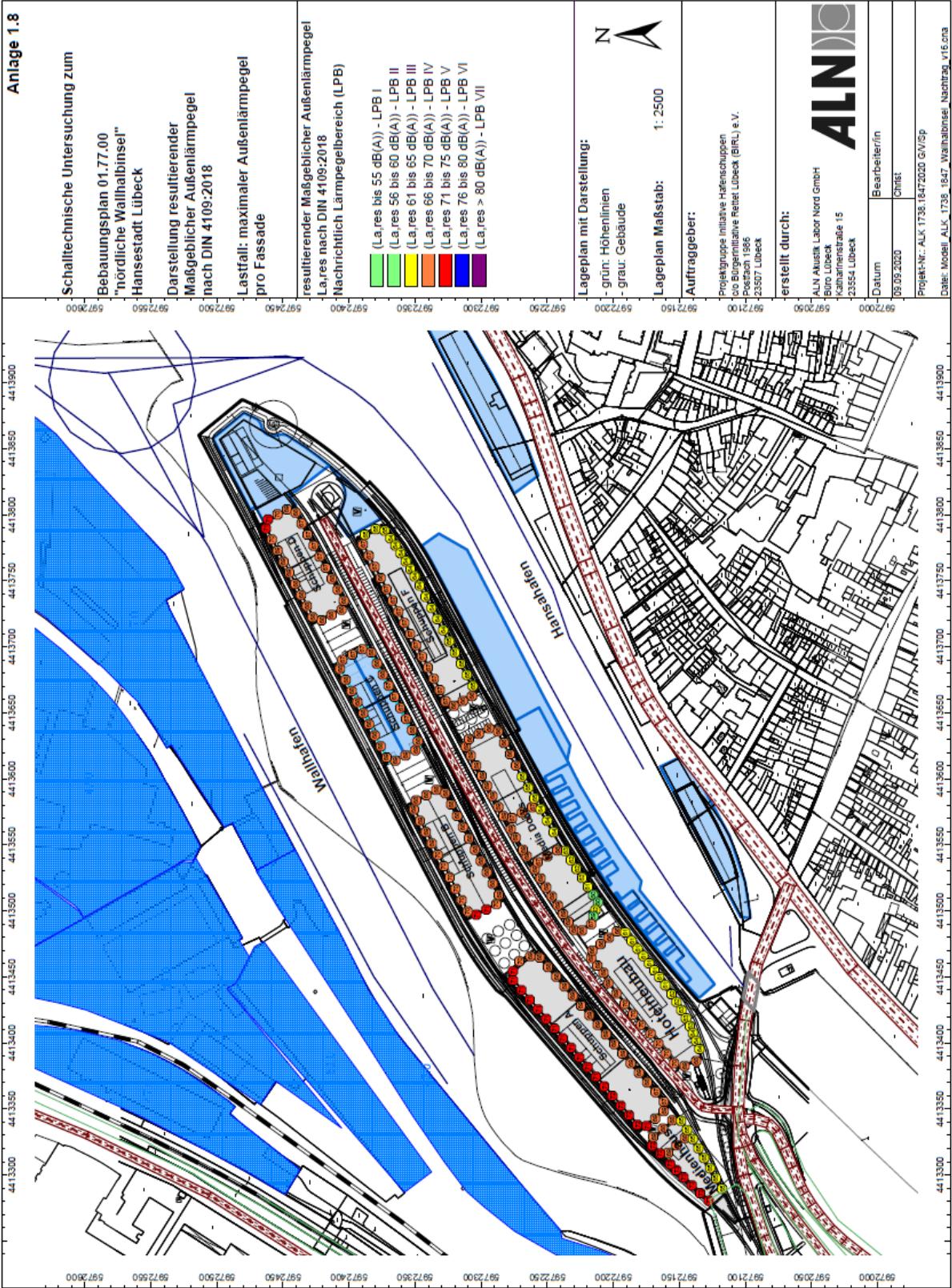


Abb. 2 Darstellung der maßgeblichen resultierenden Außenlärmpegel (Quelle: ALN Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 01.77.00 der Hansestadt Lübeck, Teilbericht 4, Anlage 1.8)

---

## **2.3 Eigentumsverhältnisse**

Die überplanten Flächen befinden sich mit Ausnahme des Grundstücks mit dem Gebäude und umgebenden Freiflächen der Media Docks im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Für die Entwicklung des PIH-Konzeptes wurde eine zeitlich befristete Anhandgabe über die benötigten Flächen vereinbart. Die Bauflächen sowie zugeordnete Stellplatz- und Freiflächen entlang der landseitigen Schuppenflanken, im Umfeld des Medienhauses und vor den Giebelscheiben der Schuppen sollen an die Vorhabenträgerin veräußert werden. Die Flächen für den Strandsalon sollen langfristig im Zuge einer Erbbaurechtsbestellung verpachtet werden. Die öffentlichen Straßenverkehrsflächen, die wesentlichen Platzflächen zwischen den Schuppen und die Freifläche nordöstlich von Schuppen F sowie der Kaimauerring nebst Kaianlagen verbleiben im Eigentum der Hansestadt Lübeck.

## **2.4 Bisheriges Planungsrecht**

Der sich in Aufstellung befindliche Bebauungsplan 01.77.00 wird den bisher geltenden Bebauungsplan 01.75.00 vollständig ersetzen, da auf dessen Grundlage eine Umsetzung der gewünschten Planungsziele nicht möglich ist und die mit dem bisherigen Bebauungsplan verfolgten Planungsziele mit der inzwischen als Mehrheit baulicher Anlagen ausgewiesene Schutzzone (Denkmalschutz) nicht mehr vereinbar sind.

### Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes 01.75.00

Der Bebauungsplan 01.75.00 setzt für den überwiegenden Teil des Geltungsbereiches Mischgebiete mit einer 3 – 5 geschossigen Bebauungsmöglichkeit und max. zulässigen Gebäudehöhen zwischen 13,80 m und 19,80 m ü. NHN fest. Das denkmalgeschützte Gebäude der Media Docks ist durch umlaufende Baulinien berücksichtigt. Im Eingangsbereich an der Willy-Brandt-Allee ist ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Sportboothafen festgesetzt. Die Freiflächen sind in Verkehrsflächen, teilweise mit besonderen Zweckbestimmungen sowie für Sondernutzungen gegliedert. Zur Unterbringung der erforderlichen Stellplätze sind innerhalb der überbaubaren Flächen halbgeschossige Tiefgaragen vorgesehen. Die ebenfalls denkmalgeschützten Kaimauern sind inkl. deren Konstruktion in einem bis zu 10 m breiten Schutzstreifen von Bebauung freizuhalten.

## **3. Übergeordnete Planungen**

### **3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung**

Die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung ergeben sich aus dem am 04.10.2010 in Kraft getretenen Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein vom 13.07.2010 (LEP 2010; Amtsbl. Schl.-H., S. 719) und dem Regionalplan für den Planungsraum II (veröffentlicht im Amtsbl. Schl.-H. am 22.11.2004).

Im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP) wird die Hansestadt Lübeck als Oberzentrum innerhalb eines Verdichtungsraumes dargestellt. „Die Oberzentren sind Versorgungs-, Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren von überregionaler und landesweiter Bedeutung. Sie versorgen die Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des höheren spezialisierten Bedarfs und bieten ein großes und differenziertes Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen. In diesen Funktionen sind sie zu stärken und weiterzuentwickeln.“ Das Plangebiet wird darin als baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet eines zentralen Ortes dem Verdichtungsraum des Oberzentrums Lübeck zugeordnet sowie als Stadtrandkern II. Ordnung ausgewiesen.

---

Zudem wird folgender konkreter Grundsatz im LEP formuliert: „Um den Status der Lübecker Altstadt als UNESCO-Welterbestätte zu schützen, sollen Sichtachsen und Blickbeziehungen zur Altstadt – auch aus dem Lübecker Umland – erhalten bleiben. Weitere Darstellungen für das Plangebiet trifft der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 nicht. Der Landesentwicklungsplan wird auf Basis der Landesentwicklungsstrategie Schleswig-Holstein 2030 derzeit fortgeschrieben, um neue Perspektiven für das Land bis zum Jahr 2030 aufzuzeigen. Auf dieser Grundlage werden die Regionalpläne neu aufgestellt. Hierbei ist anzumerken, dass im Jahr 2014 die fünf Planungsräume zu dreien zusammengefasst worden sind. Solange die Regionalpläne nicht beschlossen sind, gilt für das Plangebiet weiterhin der Regionalplan II in der Fassung von 2004.“

Der Regionalplan für den Planungsraum II (RP) berücksichtigt alle raumbedeutsamen Fachplanungen der Landesregierung, insbesondere die Aussagen der Gesamtfortschreibung des Landschaftsrahmenplans 2003. Der RP setzt den landesplanerischen Ordnungs- und Entwicklungsrahmen für eine nachhaltige Entwicklung im östlichen Teil Schleswig-Holsteins fest. Ferner konkretisiert der RP schwerpunktorientiert die im Landesraumordnungsplan (1998 – mittlerweile durch den o.g. Landesentwicklungsplan ersetzt) und die in § 2 Raumordnungsgesetz (ROG) sowie die im Landesentwicklungsgrundgesetz (wurde 2014 aufgehoben) dargestellten landesplanerischen Grundsätze. Der Regionalplan stellt Lübeck als Oberzentrum dar. Die zentralen Orte sind Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung. Sie sollen dieser Zielsetzung durch eine vorausschauende Bodenvorratspolitik und durch eine der zukünftigen Entwicklung angepassten Ausweisung von Wohnungs-, Gemeinbedarfs- und gewerblichen Bauflächen gerecht werden.

Die mit der Aufstellung des Bebauungsplanes 01.77.00 verfolgte Entwicklung eines Urbanen Gebietes (MU) auf der Nördlichen Wallhalbinsel steht somit im Einklang mit den Zielen der Landesplanung.

### **3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes**

Der Flächennutzungsplan (FNP) für die Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung<sup>1</sup> stellt das Plangebiet größtenteils als gemischte Baufläche dar. Die Hafenbecken sind als Wasserflächen dargestellt. Der Bebauungsplan Nr. 01.77.00 entwickelt sich demgemäß aus dem Flächennutzungsplan gem. § 8 (2) BauGB.

---

<sup>1</sup> Der am 07.09.1989 von der Bürgerschaft beschlossene und am 08.10.1990 in Kraft getretene Flächennutzungsplan wurde zuletzt durch die 120. Änderung geändert und ist am 20.12.2017 bekannt gemacht.

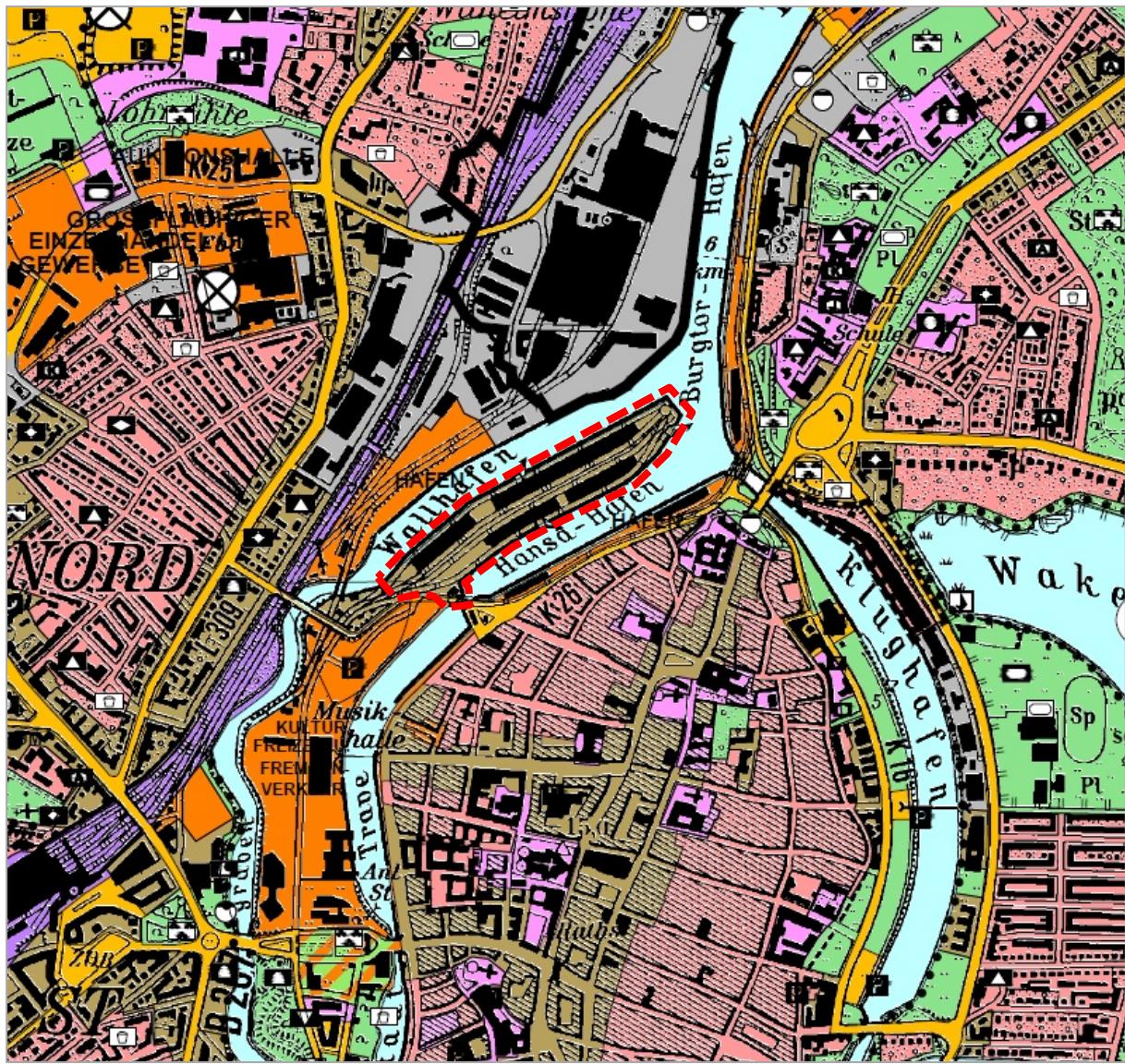


Abb. 3 Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck

### 3.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)

Das im März 2010 von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossene integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) definiert sechs Handlungsfelder (HF). Für die Innenstadt ergeben sich danach folgende Entwicklungsziele:

- (HF 1): Kommunikation und Nachbarschaft befördern
- (HF 2): Innenstadt zwischen Tradition und Moderne entwickeln, qualitätvolle Entwicklung des öffentlichen Raumes für Straßen und Plätze mit Aufenthaltsqualität
- (HF 3): soziale und kulturelle Integration fördern
- (HF 4): differenzierte Arbeits- und Ausbildungsplätze schaffen, Gründerförderung
- (HF 5): Welterbe und kulturelles Erbe bewahren, Vielfältige Kunst und Kultur fördern und Kultursensibilität vermitteln
- (HF 6): integriertes Arbeiten fördern und fordern

Die mit dem PIH-Konzept verfolgten Planungsziele berücksichtigen die Entwicklungsziele des ISEK in allen sechs Handlungsfeldern.

---

### **3.4 Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030**

Das im März 2015 von der Bürgschaft beschlossene Konzept „Lübeck 2030“ einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung dient der Entwicklung einer Handlungsstrategie bezüglich vorrausschauender Ausweisung von Wohn- und Gewerbeblächen. In den dazu festgelegten Suchräumen findet der Bereich der nördlichen Wallhalbinsel keine Berücksichtigung, entsprechend werden für das Plangebiet keine Aussagen getroffen.

### **3.5 Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2019**

Mit dem Wohnungsmarktkonzept aus dem Jahr 2013 wurde die strategische Grundlage für die Wohnraumentwicklung der Hansestadt Lübeck bis in das Jahr 2025 gelegt. Die Analyse der Rahmenbedingungen für den Wohnungsmarkt, die Angebots- und Nachfrageprognose ist in das Konzept Lübeck 2030 zur Ermittlung der Bedarfe und Suchräume für den Wohnungsbau eingeflossen. Aufgrund des demografischen Wandels und sich daher ändernder Haushaltsstrukturen wird der Wohnungsmarktbericht regelmäßig aktualisiert um aktuelle Trends berücksichtigen zu können. So werden die Kerndaten des Wohnungsmarktkonzeptes von 2013 regelmäßig fortgeschrieben und stellen eine Entscheidungshilfe für die zukünftige Wohnungsbauentwicklung dar.

Grundsätzlich wird laut Lübecker Prognose bis zum Jahr 2025 mit einem Anstieg der Bevölkerung um ca. 7.500 Personen gerechnet. In den darauffolgenden Jahren wird dann aufgrund des demografischen Wandels ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert. Für die Anzahl der Haushalte bedeutet diese Annahme einen Zuwachs von 3.900 Wohneinheiten. Neben der Lübecker Prognose liegen zwei weitere Statistiken des Statistikamtes Nord und der „mpirica ag“ vor, die eine stärkere Singularisierung der Gesellschaft voraussetzen und dementsprechend eine höhere Zunahme von 5.900 bis zu 7.500 Wohneinheiten annehmen.

Gemäß dem aktuellen Wohnungsmarktbericht mit Stand November 2019 lag die Anzahl der Baugenehmigungen für Wohngebäude in den vergangenen 5 Jahren deutlich über dem 10-Jahres-Durchschnitt, weshalb in den kommenden Jahren theoretisch mit einem deutlichen Anstieg des Wohnraumangebotes zu rechnen ist. Trotz verstärkter Bemühungen bei der Baulandbereitstellung ist ein derartiger Anstieg allerdings bisher nicht festzustellen.

Im Bereich der geförderten Wohnungen stehen derzeit 7.800 Einheiten ca. 3.700 Einheiten gegenüber, die bis 2030 aus der Mietpreisbindung fallen werden.

Die in Lübeck vorherrschende relativ geringe Leerstandsquote von 2,2 % entspricht genau der Fluktuationsreserve. Damit wird deutlich, dass keine Reserven am Wohnungsmarkt zur Deckung des zukünftigen Bedarfs vorhanden sind.

Derzeit beläuft sich das errechnete Wohnbaupotenzial der Stadt Lübeck auf 6.600 Wohneinheiten (WE). Bei der Potenzialanalyse wurden Flächen innerhalb bereits rechtswirksamer und im Verfahren befindlicher Bebauungspläne untersucht. Es handelt sich dabei um theoretische Werte da einzelne Flächen möglicherweise nicht entwickelt werden können. Bei Zugrundelegung der Lübecker Prognose kann der zukünftige Wohnraumbedarf gedeckt werden, der prognostizierte Bedarf den beiden anderen Studien kann demgegenüber nur knapp bzw. nicht befriedigt werden.

Das Plangebiet der Nördlichen Wallhalbinsel ist mit dem derzeit wirksamen Bebauungsplan 01-75-00 in dieser Berechnung mit 177 WE berücksichtigt.

Das nunmehr mit vorliegender Planung verfolgte PIH-Konzept sieht die Schaffung von ca. 70 Apartments im Schuppen A für gefördertes preisgebundenes studentisches Wohnen ergänzt

---

durch preisfreie und frei vermietbare Kleinapartments mit Größen von einem bis zwei Zimmer und 25 bis 50 m<sup>2</sup> Wohnfläche sowie ca. 31 Wohneinheiten unterschiedlicher Größe von 40 m<sup>2</sup> bis 200 m<sup>2</sup> (im Mittel 110 m<sup>2</sup>) in Schuppen B vor. Weitere 16 Einheiten können in den Schuppen C und D im Zusammenhang mit den dort überwiegend stattfindenden handwerklichen, kulturellen und sozialen Projekten entstehen. Für die Kreativwirtschaft in Schuppen F sind ca. 23 Wohneinheiten in enger räumlicher und funktionaler Nähe der Werkstätten, Büros und Ateliers mit Größen von 70 m<sup>2</sup> bis 260 m<sup>2</sup> geplant.

Darüber hinaus wird es ein durch gemeinnützige Organisationen, darunter die Jugendbauhütte der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, geschaffenes Angebot von ca. 14 Zimmern in Gemeinschaftseinrichtungen für Teilnehmer an Ausbildungs- und Fördermaßnahmen handwerklicher und denkmalpflegerischer Projekte in Schuppen D geben.

Die wohnbauliche Entwicklung auf der Nördlichen Wallhalbinsel soll aufgrund der geplanten Angebotsvielfalt und der Ansprache unterschiedlicher Nutzergruppen dazu beitragen, den dringenden Wohnraumbedarf zu decken. Gerade auch durch genossenschaftlich organisierte Baugruppen wird der zunehmend hohen Nachfrage nach alternativen Eigentumsformen und dem Wunsch nach Konzentration und der Verbindung von Wohnen und Arbeiten in urban verdichteten Räumen entsprochen.

Die Umsetzung des PIH-Konzeptes basiert auf der behutsamen Sanierung der vorhandenen Hafenschuppen. Die vorgegebenen und aus denkmalrechtlichen Gründen nicht veränderbaren Gebäudegeometrien erlauben einerseits keine richtlinienkonforme Planung von Förderwohnungen. So können Anforderungen z.B. an Wohnflächen, Zimmerzahlen und Belichtung nicht entsprechend eingehalten werden. Aufgrund der geforderten denkmalgerechten Sanierung der Bestandsgebäude und der besonderen Anforderungen an die Neuerschließung des Plangebietes wird andererseits die gemäß Richtlinie für geförderten Wohnungsbau zulässige Obergrenze der Gesamtkosten weit überschritten. Der Erhalt und die behutsame Sanierung der historischen Gebäudesubstanz und Freiflächen bilden jedoch einen wesentlichen städtebaulichen Grundpfeiler der gesamten Planung. Daher lässt sich die mit Bürgerschaftsbeschluss vom 22. Februar 2018 eingeführte Quote für den geförderten Wohnungsbau im ersten und zweiten Förderweg mit vorliegender Planung nicht, jedoch möglicherweise über ein Angebot geförderten Wohnraums für Studierende und Jugendliche in Ausbildung erfüllen. Hierfür sollen in Schuppen A 70 geförderte preisgebundene Wohnungen für Studierende und Jugendliche in Ausbildung geschaffen werden, deren Herstellungskosten mittels weiteren 35 bis 70 preisfreie frei vermietbare Wohnungen mit ein bis zwei Zimmern quersubventioniert werden können. Für den möglichen Fall, dass eine Förderfähigkeit auch für studentisches Wohnen nicht gegeben ist, wird die PIH vertraglich dazu verpflichtet, anstelle des geförderten Wohnungsbaus ein Angebot von ca. 100 Studierendenwohnungen zu schaffen. Die Stadt sichert für diesen Fall über den mit der PIH abzuschließenden städtebaulichen Vertrag über einen Zeitraum von 35 Jahren den Betrieb eines Studierendenwohnheims mit ca. 100 Plätzen, welche ausschließlich für die berechtigte Nutzergruppe vorzuhalten sind.

Bei der Bewertung des Beitrags zur Deckung des Wohnraumbedarfs kann dem Projekt Nördliche Wallhalbinsel jedoch nicht entgegengehalten werden, es würde einseitig ein hochpreisiges Marktsegment bedient. Das Konzept der PIH ist insbesondere auf eine Mischung unterschiedlicher Wohnungsgrößen und -ausstattungen für diverse Nutzergruppen angelegt. Insbesondere das Angebot von ca. 70 geförderten Studierendenwohnungen als Beitrag zum geförderten Wohnungsbau im Plangebiet und weiteren 35 bis 70 preisfreien und frei vermietbaren Wohnungen, ebenfalls speziell für die Bedürfnisse von Studierenden und Jugendlichen in Ausbildung bzw. alternativ eines Studierendenwohnheims mit preisgebundenen

---

Wohnungen für ca. 100 Studierende, wird daher als wichtiger Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfs in der Innenstadt gewertet.

### **3.6 Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck**

Das Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept (kurz: Zentrenkonzept) wurde am 24.02.2011 von der Bürgerschaft als Grundlage der räumlichen Einzelhandelsentwicklung in der Hansestadt Lübeck beschlossen. Das Zentrenkonzept basiert auf dem 2009 von der CIMA Beratung + Management GmbH erstellten Gutachten. Grundlage des Gutachtens war die Kompletterhebung des gesamten Einzelhandelsbestandes der Hansestadt Lübeck (Lage, Branche, Sortimente, Verkaufsfläche), die im Rahmen des Einzelhandelsforums der Wirtschaftsregion Lübeck ebenfalls von der CIMA Beratung + Management GmbH 2009 durchgeführt worden ist. Weiterhin beschreibt das Gutachten auch die Nahversorgungssituation in Lübeck und weist auf mögliche Handlungsbedarfe hin, so dass eine stringente und begründete aktive Ansiedlungspolitik erfolgen kann.

Ziel des Konzeptes ist die Stärkung der Zentren und der oberzentralen Versorgungsfunktion der Innenstadt sowie die Sicherung einer flächendeckenden wohnungsnahen Grundversorgung der Bevölkerung. Die wohnungsnahen Grundversorgung eines Haushaltes gilt als gewährleistet, wenn im Rahmen eines Radius von 500 m mindestens ein Lebensmittelmarkt mit einem breiten Grundangebot an nahversorgungsrelevanten Sortimenten vorhanden ist.

Das Zentrenkonzept dient der Begründung für Festsetzungen in der Bauleitplanung gem. BauGB. Das Lübecker Zentrensystem ist gegliedert in einen zentralen Versorgungsbereich (Innenstadt) sowie weitere Stadtteil- und Nahversorgungszentren. Darüber hinaus sind Sonderstandorte mit überregionaler Bedeutung ausgewiesen. Dieses System bildet das Grundgerüst für die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit Einzelhandelsgütern in der Hansestadt Lübeck. Durch Ansiedlungen dürfen sich Versorgungsfunktionen von Zentren nicht gegenseitig beeinträchtigen.

Gemäß Zentrenkonzept ist zentrenrelevanter Einzelhandel als Hauptsortiment nur im Hauptzentrum Innenstadt sowie an zwei überregional bedeutsamen Sonderstandorten zugelassen. Die Stadtteil- und Nahversorgungszentren dienen vorrangig der Nahversorgung.

Das Plangebiet liegt in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Hauptzentrum Innenstadt welches fußläufig über die Drehbrücke und über die Fußgängerbrücke zwischen mittlerer Wallhalbinsel und Beckergrube erreichbar ist. Derzeit in Prüfung befindet sich ein möglicher Entwicklungsbereich für ein Nahversorgungszentrum nördlich des Plangebietes auf dem Gelände des ehemaligen Schlachthofs an der Schwartauer Allee.

Die Prüfung des Zentrenkonzeptes hinsichtlich der Bedeutung der NWHL ergibt, dass folgende darin formulierten Leitsätze auf den Planbereich und damit die Entwicklung der vorliegenden Bauleitplanung anwendbar sind:

- Läden mit zentrenrelevantem Hauptsortiment unterhalb einer Relevanzschwelle von 100 m<sup>2</sup> können außerhalb von Stadtteil- und Nahversorgungzentren in städtebaulich integrierten Lagen zugelassen werden. Bei dem Sortiment Fahrräder beträgt die Relevanzschwelle 200 m<sup>2</sup>.
- Nahversorgungsrelevanter Einzelhandel kann zur Sicherung eines dichten Nahversorgungsnetzes auch an sonstigen städtebaulich integrierten Standorten zugelassen werden. Voraussetzung ist, dass dadurch keine negativen Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche oder die wohnortnahe Grundversorgung entstehen.

- 
- Ansiedlungen von nahversorgungsrelevanten Betrieben außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen aber in städtebaulich integrierten Lagen sollen zugelassen werden, wenn dadurch bislang unversorgte Wohngebiete besser nahversorgt werden und zentrale Versorgungsbereiche nicht beeinträchtigt werden.
  - Bei Betrieben des Handwerks oder des produzierenden und verarbeitenden Gewerbes können im begrenzten Umfang ausnahmsweise Verkaufsstätten für zentrenrelevante oder nahversorgungsrelevante Sortimente für Eigenproduktion als untergeordnete Nebenbetriebe zugelassen werden. (sogenanntes Handwerkerprivileg) Diese Verkaufsstätten müssen im unmittelbaren räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem jeweiligen Handwerks- oder Gewerbebetrieb stehen. Die Verkaufsstätte muss dem eigentlichen Betrieb räumlich angegliedert und als dessen Bestandteil erkennbar sein; die Verkaufsfläche muss der Betriebsfläche des produzierenden Gewerbe- oder Handwerksbetriebes untergeordnet sein. Bei zentrenrelevanten oder nahversorgungsrelevanten Sortimenten darf die Verkaufsfläche je Betrieb höchstens 100 m<sup>2</sup> betragen.

### **3.7 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck**

Der im März 2008 beschlossene Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck stellt die Plangebietsflächen als Verkehrsflächen und Verkehrsanlagen. Der Landschaftsplan trifft in seinem Entwicklungsteil keine Aussagen zum Plangebiet.

### **3.8 Denkmalschutz, UNESCO-Welterbe-Managementplan**

Teile der historischen Lübecker Altstadt wurden 1987 mit dem Welterbetitel ausgezeichnet und in die UNESCO-Welterbeliste aufgenommen. Ausschlaggebend für diese Entscheidung war u.a. die markante Stadtsilhouette mit den prägenden Kirchtürmen. Ziel des Managementplans ist die Bewahrung der Integrität und Authentizität der Welterbestätte.

Die Nördliche Wallhalbinsel als nördliche Spitze des gesamten Wallhalbinselareals, zwischen Stadtgraben und Trave, dem westlichen Altstadtrand unmittelbar vorgelagert, gehört zum engsten Pufferzonenbereich der Welterbestätte „Lübecker Altstadt“. Durch den Bebauungsplan erfolgen keine negativen Auswirkungen auf das Welterbe. Insbesondere wird große Sorgfalt auf eine behutsame Stadtentwicklung im Sinne eines Erhaltens, Sanierens bzw. Weiterbauens im historisch vorgegebenen Kontext gelegt. Städtebaulich bedeutsame Sichtbeziehungen werden erhalten, bauliche Maßnahmen berücksichtigen durch Materialität, Kubatur und Formensprache die besonderen Anforderungen des Welterbes.

Im Plangebiet sind folgende Kulturdenkmale in das Denkmalbuch der Hansestadt Lübeck eingetragen, die bei der Planung berücksichtigt werden:

- Willy-Brandt-Allee o. Nr., (Hafenensemble). Der Umfang des Denkmalschutzes erstreckt sich hierbei auf den Verlauf und die Gestalt des Kaimauerringes, umlaufend vom Beginn des Wallhafens bis zum Ende des Hansahafens an der Drehbrücke
- Willy-Brandt-Allee 31, Lagerhaus der Kaufmannschaft von 1898 einschließlich des kaisertigen Halbportal-Drehwipphakens (Kampnagel 1917, 2 t Tragkraft) mit den dazugehörigen Gleisen im Bereich des Lagerhauses
- Willy-Brandt-Allee 27, Kran I, Behnkai. Die gesamte Krananlage des ortsfesten Drehkrans der Firma Haniel & Lueg aus dem Jahre 1893
- Willy-Brandt-Allee 35, Betriebsgebäude der Hafendrehbrücke. Es wurde im Jahre 1892 in neugotischen Backsteinformen mit Rohrkanal zum Kran I auf der nördlichen Wallhalbinsel errichtet.

- 
- Willy-Brandt-Allee 19-21, Portaldrehkran Nr. 22 auf Gleisen (Kammnagel 1953, 3 t Tragkraft)
  - Willy-Brandt-Allee 19-21, Portaldrehkran Nr. 52 auf Gleisen (Kampnagel 1967, 15 t Tragkraft)
  - Fuhrwerkwaage im südlichen Eingangsbereich zur nördlichen Wallhalbinsel (Baujahr 1953).

Zusätzlich sind weitere wesentliche Bestandteile der Nördlichen Wallhalbinsel und der Umgebung auf ihren Denkmalwert hin untersucht worden. Hierzu gehören alle prägenden Bestandteile der Rehderschen Hafenplanung, die sich im Zusammenhang mit der Neuerung des Denkmalschutzgesetzes des Landes Schleswig-Holstein (DSchG SH) von 2015 weiterhin in Prüfung befindet.

Folgende Bauwerke sind bereits als Denkmale und Bestandteile der Mehrheit baulicher Anlagen (MbA) im Plangebiet erkannt:

- Willy-Brandt-Allee 53a, Schuppen A
- Willy-Brandt-Allee 53b, Schuppen B
- Willy-Brandt-Allee 53c, Schuppen C
- Willy-Brandt-Allee 53d, Schuppen D
- Willy-Brandt-Allee 53f, Schuppen F
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., Gleisanlagen auf der Nördlichen Wallhalbinsel
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., Großsteinpflaster Oberbelag/ Anlieferzonen vor den Schuppen und Ladezonen zwischen Schuppen und Kaikanten
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., Eichenstammrückverankerung der Kaianlage

#### **4. Ziele und Zwecke der Planung**

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes 01.77.00 orientiert sich die Hansestadt Lübeck an dem mit Beschluss der Bürgerschaft vom 25.02.2016 zur Umsetzung beschlossenen Konzept der PIH. Das Konzept basiert auf dem Erhalt der stadt- und industriegeschichtlich bedeutsamen Hafenschuppen und einer Funktionsvernetzung mit der Altstadt sowie den umliegenden Quartieren. Insbesondere sollen hier Nutzungen angesiedelt werden, welche die urbanen Funktionen der Innenstadt stärken, dort aber aufgrund der Kleinteiligkeit bzw. des zu geringen Flächenangebotes oder der Schutzansprüche zu Konflikten führen würden. Vorrangig sind dies Angebote aus den Bereichen Freizeitgestaltung, Gastronomie, Kunst und Kultur sowie Handwerk und Dienstleistung. Es wird ein hohes Maß an Flexibilität angestrebt. Wohnnutzungen sind in einem mit den übrigen Nutzungen verträglichen Maß und -Umfang und daher nur untergeordnet vorgesehen. Vorrangig ist an ein Angebot an Wohnraum in räumlichem und funktionalem Zusammenhang mit Arbeitsbereichen für Gewerbetreibende/Dienstleister aus sogenannten kreativen Branchen gedacht. Darüber hinaus sind für weitere spezifische Nutzergruppen - wie z.B. Studierende in dem am Kulenkampkai gelegenen Schuppen A - individuelle Wohnraumangebote geplant.

Im südlichen Bereich der Halbinsel sind der Neubau eines Hotels sowie eines Bürogebäudes für ein örtliches Medienunternehmen vorgesehen. Die vorhandene, derzeit saisonabhängige,

---

gastronomische Nutzung an der Nordspitze soll langfristig gesichert werden und eine bauliche Option für einen Ganzjahresbetrieb erhalten.

### Vorgesehene Nutzungen

Im Plangebiet sind im Einzelnen folgende Nutzungen geplant:

- Schuppen A, der von Süden betrachtet erste von vier Kaispeichern am nordwestlichen gelegenen Kulenkampkai:

Geförderte preisgebundene Studierendenapartments auf 2 Ebenen, ergänzt um frei vermietbare Wohnungen mit ein bis zwei Zimmern, alternativ ein Studierendenwohnheim mit ca. 100 vertraglich preisgebundenen Plätzen für die Dauer von min. 35 Jahren. Gastronomische sowie handwerkliche Einrichtung mit belebender Ausstrahlung auf die Außenbereiche.

- Schuppen B, zweiter Kaispeicher am Kulenkampkai:

Teilung in Wohneigentum, Sanierung unter Berücksichtigung des besonderen Raumbedarfes für integrierte Wohn- und Arbeitsformen. Kleine Gewerbeeinheit für Bäckereifachgeschäft / Café / Büros.

- Schuppen C, der älteste der vier Kaispeicher am nordwestlichen Kai:

Sanierung ohne feste zweckgebundene Einrichtungen, flexibel nutzbar für vielfältige Veranstaltungen insbesondere für Projekte zur Förderung der Jugendarbeit in der klassischen und zeitgenössischen Musik sowie für Kunstprojekte. Das bereits erfolgreich etablierte Projekt „Kunst am Kai“ mit Theater- und Opernaufführungen soll auch zukünftig eine tragende Säule des Gesamtkonzeptes sein. Saisonabhängig soll das Gebäude für bestuhlte und unbestuhlte Musik- und Theaterveranstaltungen, Messen, Ausstellungen sowie Zwischennutzungen zur wirtschaftlichen Subventionierung des derzeitigen Kulturbetriebes und als flankierende Maßnahme zum Erhalt des Gebäudes.

- Schuppen D, der nördlichste Schuppen:

Aufgrund der exponierten Lage in Bezug auf Schallemissionen aus der benachbarten Außen-gastronomie *Strandsalon* und der „Kulturwerft Gollan“ für weniger schallempfindliche kreative gewerbliche, handwerkliche Nutzungen gemeinnütziger Stiftungen und Vereine vorgesehen.

Ggf. können hier betriebsbezogene Wohnnutzungen für Auszubildende oder Teilnehmer an sozialen/ kulturellen/ handwerklichen Projekten in schallabgewandten geschützten Gebäude-teilen angeordnet werden.

- Schuppen F, Lage am südöstlichen Behnkai auf der Stadtseite:

Umbau für gemischte Nutzungsanforderungen aus Gewerbe, Kunsthandwerk, maritime Dienstleistungen und Wohnen mit individuellen Ansprüchen an Größe und Zuschnitt der Einheiten.

- Nördliche Spitze der Wallhalbinsel:

Erweiterung des bisher saisonabhängigen gastronomischen Sommer-angebotes durch bauliche Ergänzungen um einen Ganzjahresbetrieb zu ermöglichen.

- Weitere Baufelder für Neubauten:

Am südlichen Eingangsbereich zur Nördlichen Wallhalbinsel sind Neubauten für ein Hotel sowie für ein Bürogebäude für ein örtliches Medienunternehmen vorgesehen. Die Anordnung der

---

Baufelder folgt dem Prinzip der Ergänzung bzw. des Weiterbauens der historischen Strukturen entsprechend der Ergebnisse der hierfür durchgeführten Wettbewerbsverfahren.

- Freiflächen:

Der Charakter des ehemaligen Hafenbahnhofes soll weiterhin das Bild der NWHI bestimmen. Vor diesem Hintergrund soll das Areal auch zukünftig durch urban gestaltete Freiräume unter Einbeziehung der historischen Pflasterflächen, Gleisanlagen und Kranfahrten geprägt bleiben. Dabei werden die Gleisfächer, die Pflasterung-, als die größte zusammenhängende in Lübeck noch erhaltene Großsteinpflasterfläche, die Kaischuppen, Kaimauern sowie die noch vorhandenen Lösch- und Ladeeinrichtungen in engem funktionalem Zusammenhang betrachtet. Eingriffe in die historische Oberfläche sollen daher nur zur Durchführung erforderlicher Erschließungsmaßnahmen und in Form von Ausbesserungen und Reparaturen erfolgen. Um eine barrierearme Zugänglichkeit der NWHI sicherzustellen, werden die Gehwege sowie weitere Wegeverbindungen in geschnittenem Pflaster hergestellt und Schienenprofile der Bahngleise, soweit erforderlich, verfüllt.

Die Gestaltung der Freiflächen der gesamten NWHI folgt dem Ergebnis des freiraumplanerischen Wettbewerbs des Büros WES LandschaftsArchitektur sowie der anschließend erfolgten bzw. nach den Vorgaben des Preisgerichtes noch durchzuführenden Überarbeitung des Wettbewerbsentwurfes.

## 5. Inhalt der Planung

### 5.1 Flächenbilanz

|   |              |
|---|--------------|
| Bebauungsplangebiet                       | ca. 10,26 ha |
| davon:                                    |              |
| Urbanes Gebiet gemäß § 6a BauNVO BauGB    | ca. 4,45 ha  |
| Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung | ca. 0,36 ha  |
| Straßenverkehrsfläche                     | ca. 1,36 ha  |
| Sondergebiet Hafen (Land)                 | ca. 1,49 ha  |
| Sondergebiet Hafen (Wasser)               | ca. 2,60 ha  |

### 5.2 Künftige Entwicklung und Nutzung

Die NWHI stellt sich für die Hansestadt Lübeck und hier speziell im Kontext mit der Lübecker Altstadt und den vorgelagerten Hafenbereichen als ein eigener Mikrokosmos dar. Baulich geprägt wird dieser Kosmos durch die Gestalt der verschiedenen hafentypischen Gebäude und Gleisanlagen die noch heute in untrennbarer Symbiose von ihrer historischen Bedeutung als Hafenbahnhof erzählen.

Das der vorliegenden Planung zugrunde liegende Konzept der Vorhabenträgerin PIH basiert auf weitestgehender Erhaltung der bestehenden Hafenschuppen und der zugehörigen Infrastruktureinrichtungen. Für die einzelnen Gebäude werden Nutzungen aufgezeigt, die geeignet sind, den speziellen Anforderungen an Lage zwischen Altstadt und Werftstandort auf der Roddenkoppel sowohl städtebaulich als auch bauhistorisch gerecht zu werden. Insofern werden die Gebäude behutsam saniert und ihrem ursprünglichen architektonischen Anspruch entsprechend ergänzt und/oder weitergebaut.

---

Hinsichtlich der beabsichtigten Nutzungsmischung wird eine Funktionsvernetzung zwischen der Altstadt einerseits und den umliegenden Wohngebieten andererseits angestrebt. Dazu sind Nutzungen anzusiedeln, die aufgrund ihres erhöhten Raumbedarfs oder ihrer Emissionsentwicklung in den angrenzenden Quartieren nicht angesiedelt werden können, gleichwohl jedoch das bestehende Angebot fußläufig oder mit dem Fahrrad erreichbar ergänzen und vervollständigen, ohne eine Konkurrenzsituation aufzubauen.

Im Vordergrund stehen dabei Angebote zur Freizeitgestaltung, Kultureinrichtungen, soziale Einrichtungen mit Bezug zum maritimen Handwerk sowie die einer vergleichsweise dynamischen Veränderung unterliegenden Bedürfnisse der Kultur- und Kreativwirtschaft. Letztere nehmen in der allgemeinen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung einen immer prominenteren Stellenwert ein und werden für die überregionale Wahrnehmung der Hansestadt Lübeck als Wohn-, Arbeits- und Geschäftsstandort von zunehmender Bedeutung sein. Der Grundstein für die Ansiedlung von Einrichtungen und Unternehmen des kultur- und kreativwirtschaftlichen Sektors im Plangebiet wurde bereits mit der Sanierung des Kaufmannsspeichers und der Einrichtung der Media Docks gelegt. Diese Einrichtung soll durch die Verstärkung bereits vorhandener Nutzungen und durch ergänzende Nutzungen gestärkt werden.

Dieser die umliegenden Quartiere vernetzende und die bestehenden Einrichtungen ergänzende und unterstützende Nutzungsmix kann durch die Gebietsausweisung als Urbanes Gebiet gem. Baunutzungsverordnung auf ideale Weise begründet werden. Die Ausweisung als Mischgebiet oder Kerngebiet kommt aufgrund der zwingend vorgeschriebenen Gleichgewichtigkeit der Hauptnutzungsarten von Wohnen und Gewerbe (Mischgebiet) bzw. nur ausnahmsweise zulässigen allgemeinen Wohnnutzung (Kerngebiet) nicht in Frage.

### **5.2.1 Art der baulichen Nutzung**

#### Urbanes Gebiet

Urbane Gebiete dienen nach § 6a BauNVO dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, welche die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Um eine stärkere Verdichtung innerstädtischer Gebiete zu ermöglichen, hat der Gesetzgeber die Bebauungsdichte für urbane Gebiete im Vergleich zu besonderen Wohngebieten, Dorf- und Mischgebieten angehoben. Mit der Festsetzung eines Urbanen Gebietes soll die Weiterentwicklung des Plangebietes zu einem attraktiven Wohn-, kultur- und kreativwirtschaftlichen Quartier ermöglicht werden.

Die Entwicklung von Wohnnutzungen entspricht dem Wohnungsmarktkonzept aus dem Jahr 2013 das die strategische Grundlage für die Wohnraumentwicklung der Hansestadt Lübeck bildet.

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010) definiert Handlungsfelder zur Vermittlung zwischen Tradition und Moderne, insbesondere zur Bewahrung des kulturellen Erbes sowie einer Förderung von Kunst- und Kultursensibilität.

Dementsprechend korrespondiert die Festsetzung eines Urbanen Gebietes bebauungsplanübergreifend mit den benachbarten Bebauungsplänen 01.10.00 (Innenstadt) und 01.73.00 (Musik- und Kongresshalle).

Im Plangebiet werden insgesamt fünf Teilgebiete als ein Urbanes Gebiet gem. § 6a Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt. Diese Teilgebiete entwickeln sich aus den im Flächennutzungsplan dargestellten gemischten Bauflächen. Die gem. BauNVO ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten und Tankstellen werden aufgrund des von ihnen ausgehen-

---

den Störpotenzials ausgeschlossen. Die grundsätzlich zulässigen Nutzungen werden für die ausgewiesenen Teilflächen des urbanen Gebiets stellenweise differenziert, da sich die angestrebte Nutzungsmischung aus der allgemeinen Gebietscharakteristik nicht zwangsläufig ableiten lässt. So sollen vorrangig eine kulturelle und gastronomische Nutzung, auch in Kombination mit Freiluftveranstaltungen, für die nördliche Spitze der Halbinsel sowie im südlichen Bereich ein Büro- und ein Hotelgebäude planungsrechtlich gesichert werden. Der Standort am Eingang der NWHI eignet sich aufgrund der fußläufigen Erreichbarkeit der Innenstadt, der Nähe zum Hauptbahnhof und der allgemein sehr guten verkehrlichen Anbindung aufgrund seiner zentralen Lage insbesondere für die Büro- und Hotelnutzung, sodass an dieser Stelle eine Sicherung der Nutzungen erfolgt.

Infolge der im Bereich der Spitze im Bestand vorhandenen und auch im Rahmen der Umsetzung des PIH-Konzeptes, welches den Erhalt der vorhandenen Nutzung vorsieht, zu erwartenden Schallemissionen wird für einen Teilbereich des nordwestlich gelegenen Schuppens D eine Einschränkung von grundsätzlich zulässiger Wohnnutzung erforderlich.

Der Nördlichen Wallhalbinsel werden entsprechend der Zielsetzungen des Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzeptes der Hansestadt Lübeck und im Sinne der Umsetzung des PIH-Konzeptes keine zentralen Einzelhandelsfunktionen zugesprochen. In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes sind Einzelhandelsbetriebe unzulässig. Hierzu ausgenommen sind Nahversorgungsläden mit einer Verkaufsfläche (VK) von max. 400 m<sup>2</sup> und einem nahversorgungsrelevanten Hauptsortiment gemäß der Sortimentsliste des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Hansestadt Lübeck. Zudem können Verkaufsstätten als untergeordneter Bestandteil von Gewerbebetrieben ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie nach Art und Umfang in unmittelbarem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem gewerblichen Betrieb einschließlich Reparatur und Serviceleistungen stehen. Die Verkaufsfläche (VK) für zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente gemäß Sortimentsliste des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Hansestadt Lübeck darf hierbei je Betrieb, der kein Nahversorgungsladen im Sinne des Satz 1 ist, höchstens 100 m<sup>2</sup> betragen. Die Schaffung einer Konkurrenzsituation zu den Funktionen der Innenstadt wird mit diesen Festsetzungen ausgeschlossen.

### Nebenanlagen

Dem historischen Charakter des Hafenbahnhofs entsprechend basiert das Nutzungskonzept auf der Anordnung von Nebenanlagen auf den Gleisanlagen in Verbindung mit den landseitig den Gebäuden vorgelagerten Laderampen. Die Stadt nimmt einen Gedanken aus dem freiraumplanerischen Wettbewerb auf und definiert langgestreckte Baufelder für Nebenanlagen entlang der Laderampen und bestimmt diese zur Aufstellung von Eisenbahnwaggons, die als offene Rungenwagen entweder der zusätzlichen Gebäudeerschließung als Treppenpodeste oder als geschlossene Waggons für sonstige dem jeweiligen Hauptgebäude untergeordnete Zwecke dienen. Zusätzlich dienen diese Flächen der Anordnung notwendiger Erschließungsanlagen (Treppen, Rampen, Aufzüge). Die Standorte bedürfen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens und auch bei Standortveränderung, jeweils der Zustimmung der Feuerwehr. Die Anzahl der Waggons wird innerhalb des Plangeltungsbereiches auf max. 14 (davon max. sieben offene Rungenwagen und sieben offene Güterwaggons) begrenzt. Die Begrenzung der Anzahl der Nebenanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der Sichtbeziehungen auf die historische Bebauung sowie zur Wahrung des historisch begründeten offenen Gebietscharakters und ausreichender Freiflächen.

Der Hansestadt Lübeck ist daran gelegen, durch attraktive Angebote zur sicheren und komfortablen Unterbringung von Fahrrädern, insbesondere auch von Lastenfahrrädern, Fahrrä-

dern mit Anhängern und Pedelecs, den Umweltverbund Fahrradfahrer und Fußgänger zu stärken.

Unter Berücksichtigung der Wahrnehmbarkeit der historischen Giebelscheiben werden im Abstand von min. 4,00 m davor Baufelder zur Errichtung von Fahrradabstellschuppen vorgesehen. Somit werden eine großzügige Nutzung der öffentlichen Freiflächen einerseits und andererseits eine barrierefreie Nutzung der Fahrradabstellschuppen gewährleistet. Die Baufelder sind so dimensioniert, dass die Anlagen flexibel, darin angeordnet werden können. Zur Wahrung denkmalpflegerischer Belange hinsichtlich der Erlebbarkeit der Giebelscheiben der Hauptbaukörper, wird eine maximal zulässige Grundfläche festgesetzt. Die Höhe der Nebenanlagen wird auf 2,80 m, die Tiefe der Nebenanlagen auf max. 3,50 m begrenzt, um eine Konkurrenzsituation zu den historischen Gebäuden zu vermeiden. Um insbesondere Aspekte des Denkmalschutzes zu berücksichtigen und ein Einfügen der Fahrradschuppen in die Umgebung zu gewährleisten, wurden durch die Gewinner des städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbes Entwürfe für die Nebenanlagen erstellt, welche umzusetzen sind.



Abb. 4 o.M. Gestalterische Vorgabe für die Realisierung von Fahrradschuppen. (Quelle: Riemann Gesellschaft von Architekten)

---

Aus städtebaulichen und stadtgestalterischen Gründen ist die Einhaltung dieser Vorgaben zwingend erforderlich. Andere bauliche Anlagen sind in diesen Baufeldern nicht zulässig.

In dem Teilgebiet MU 3 sind, in Anlehnung an den ehemaligen Hafen- und Lagerbetrieb und den damit einhergehenden maritimen, industriellen Zusammenhang, innerhalb der mit NA III gekennzeichneten Fläche Nebenanlagen in Form von doppelt gestapelten Standardcontainern mit einer Gesamthöhe von max. 7,3 m über HNN zulässig. Das entspricht einer Höhe von 5,0 m über vorhandenem Gelände. Sonstige Lagergebäude sind innerhalb dieser Fläche mit einer Gesamthöhe von max. 5,9 m ü. NHN zulässig. Das entspricht einer Höhe von 3,6 m über vorhandenem Gelände. Mit der Begrenzung der Höhe wird eine Konkurrenz zu den historischen Gebäuden und den denkmalgeschützten Kranen, insbesondere dem Drehkran, ausgeschlossen. In dem Teilgebiet MU 3 ist innerhalb der mit NA IV gekennzeichneten Fläche ein transparentes Dach zwischen den angrenzenden Hauptbaukörpern zulässig. So kann ein reibungsloser Betrieb der Betriebsgebäude auch bei schlechtem Wetter gewährleistet werden.

#### Sondergebiet Hafen (SO `Hafen`)

Der Wallhafen und der Hansahafen sind öffentliches Hafengebiet. Bis auf gelegentliche Holzumschläge am Kai der Roddenkoppel auf der dem Plangebiet gegenüberliegenden Seite des Wallhafens finden in diesen Häfen zukünftig keine Abfertigungs- und Umschlagstätigkeiten mehr statt. Aufgrund der schmalen Kaiflächen zwischen Kaikante und Gleisanlagen und historischen Lagergebäuden werden diese Flächen vom Bereich Lübeck Port Authority (LPA) nicht für den Güterumschlag benötigt. Auf den altstadtseitig vorgelagerten Kaiflächen findet ebenfalls kein Hafenumschlag statt. Eine Überbauung der Hafenflächen ist aus statischen Gründen in Abhängigkeit des konstruktiven Aufbaus der Kaimauer sowie zur Sicherstellung von notwendigen Unterhaltungsarbeiten nicht zulässig.

Nördlich von Schuppen F ist eine räumlich erweiterte Hafenfläche als Bootsbauplatz im Rahmen von Ausbildungs- und Fördermaßnahmen handwerklich und denkmalpflegerisch engagierter Projekte z.B. aus Anliegern des Schuppens D vorgesehen. Sofern dieser Bedarf temporär nicht besteht, kann die Fläche durch die LPA als öffentlicher oder für spezifische Nutzungsinteressenten bewirtschafteter Parkplatz genutzt werden.

Die vorliegende Planung bezieht die umgrenzenden Wasserflächen in das Sondergebiet `Hafen` ein, um hier die zukünftigen wasserseitigen Nutzungen städtebaulich zu steuern, Anforderungen zu erfüllen und Bedarfe abzudecken. Die Wasserflächen werden dazu umlaufend in vier Teilgebiete mit unterschiedlicher Flächentiefe untergliedert für die jeweils eine differenzierte Zweckbestimmung festgesetzt wird.

Im Nordwesten sollen Liegeplätze für gewerblich tätige Anbieter von Ausflugsfahrten und für Charter-Anbieter entstehen.

Nördlich daran anschließend, bis zur Spitze der Halbinsel wird ein Wartebereich für Schiffe vorgesehen welche die Hubbrücken passieren wollen.

Auf der Altstadtseite im Südosten der Halbinsel soll ein Bereich mit Liegeplätzen für Traditionss- und Museumsschiffe planungsrechtlich gesichert werden. Diese Wasserfläche liegt in unmittelbarem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit im maritimen Bereich tätigen Ausbildungs- und Beschäftigungsprojekten, die langfristig in den Schuppen D und F gesichert werden sollen, und dem Bootsbauplatz vor dem Nordgiebel von Schuppen F.

Südwestlich daran anschließend wird die bestehende Marina in ihrem Bestand gesichert und erhält eine Erweiterungsfläche für eine weitere Nutzung als Sportboothafen.

---

Wohnen, Hotel- und Gastronomiegewerbe sowie Ferienwohnen ist im gesamten Sondergebiet 'Hafen` land- und wasserseitig unzulässig, da diese Flächen für andere Nutzungen deutlich besser geeignet sind und benötigt werden und um die Wohnnutzung und die urbanen Naherholungsbereiche z.B. nicht durch Schall- und Geruchsimmissionen oder Beeinträchtigungen der Sicht auf die Wasserflächen negativ zu beeinflussen.

### Verkehrsfläche

Zur Erschließung des Gebietes dient die zentrale Hauptverkehrsfläche. Die Fläche wird mit mittiger Fahrbahn und seitlich dazu angeordneten Park- und Stellplätzen in Queranordnung gegliedert. Den Fußgängern und Radfahrern wird der gebäudenahen Bereich entlang des vor den Rampen der Schuppen liegenden Gleises zugeordnet. Die Hauptschließungsachse ist mit einer Wendeanlage am nördlichen Kopf der Halbinsel angelegt. Von diesem Endpunkt wird die Gastronomie- und Veranstaltungsfläche des Strandsalons an der Spitze der Halbinsel erreicht. Gleichzeitig werden von dort die Fußgänger zu den ebenfalls öffentlich zugänglichen Kaiflächen, auf der nordwestlichen und der südöstlichen Seite geleitet.

### Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, Bereiche für Fußgänger und Radfahrer

Die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sichern an städtebaulich wichtigen Stellen urbane Freiräume. So sollen im Eingangsbereich an der Drehbrücke und zwischen den Schuppen A und B, B und C, C und D attraktive Plätze und Räume zum Aufenthalt und zur Durchquerung des Gebietes zwischen den Wasserkanten entstehen. Die öffentlichen Plätze können teilweise im Rahmen von Sondernutzungserlaubnissen z.B. von anliegenden Gastronomen mit Außenbestuhlung oder als temporäre Veranstaltungsorte, von Anwohnern für Urban Gardening oder von anliegenden Kunsthändlern für temporäre Ausstellungen genutzt und zusätzlich belebt werden.

### Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Die öffentliche Zugänglichkeit der ufernahen Bereiche entlang der Kaikanten und damit die Erlebbarkeit der Halbinsel im Fluss werden ebenfalls für Fußgänger und Radfahrer gesichert. Alle Flächen zwischen den Schuppen, den Neubauten, den Media Docks und dem Strandsalon werden mit Gehrechten und Fahrrechten für Radfahrer für die Öffentlichkeit gesichert. Der Platz zwischen den Denkmalen *Brückenhaus* und *Waage* stellt den Eingangsbereich zur Nördlichen Wallhalbinsel dar und wird dementsprechend auch für Fußgänger und Radfahrer öffentlich zugänglich sein. Darüber hinaus wird auf dieser Fläche ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht für die Ver- und Entsorgung festgesetzt, welches im Rahmen der Erschließung erforderlich ist.

Ein weiteres Geh-, Fahr- und Leitungsrecht für die Ver- und Entsorgung wird auf der Fläche zwischen der südwestlichen Baulinie des Teilgebietes MU2 (Schuppen C) und dem Feld für Nebenanlagen NAI festgesetzt, da die hier vorgesehene, notwendige Pumpstation dies erfordert.

Die erweiterte Hafenfläche im Nordosten des Plangebietes soll nicht ausschließlich der Hafennutzung vorbehalten sein, sondern auch für Nutzungen der Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V. und für Projekte der Jugendbauhütte der Deutschen Stiftung Denkmalschutz zur Verfügung gestellt werden. Zur Unterstützung eines multifunktionalen urbanen Gebietscharakters wird hier ein Geh- und Fahrrecht für die Öffentlichkeit festgesetzt.

Die umlaufende Kaifläche im SO 'Hafen` muss jederzeit für die LPA erreichbar sein. Die Feuerwehr benötigt ebenfalls Zugang zur Kaimauer und zu den Gebäuden von allen Seiten. Um die Zugänglichkeit zu gewährleisten werden folgende Geh- und Fahrrechte festgesetzt:

---

#### Geh- und Fahrrechte Hafenbehörde:

- Auf dem Parkplatz im Teilgebiet MU 1 (Bürogebäude),
- Zwischen dem Teilgebiet MU 1 (Bürogebäude) und dem Teilgebiet MU 2 (Schuppen A),
- Zwischen dem Teilgebiet MU 2 (Schuppen D) und dem Teilgebiet MU 3 (Strandsalon),
- Auf den jeweils privaten Flächen zwischen den Teilgebieten MU 2 (Schuppen F) und MU 4 (Media Docks),
- Zwischen den Teilgebieten MU 4 (Media Docks) und MU 5 (Hotel).

#### Geh- und Fahrrechte Feuerwehr:

- Auf dem Parkplatz im Teilgebiet MU 1 (Bürogebäude),
- Zwischen dem Teilgebiet MU 1 (Bürogebäude) und dem Teilgebiet MU 2 (Schuppen A),
- Zwischen dem Teilgebiet MU 2 (Schuppen D) und dem Teilgebiet MU 3 (Strandsalon),
- Auf den jeweils privaten Flächen zwischen den Teilgebieten MU 2 (Schuppen F) und MU 4 (Media Docks), Zwischen den Teilgebieten MU 4 (Media Docks) und MU 5 (Hotel).

#### Geh-, Fahr- und Leitungsrechte Ver- und Entsorger:

- Auf der Gesamten Kaimauer im SO Hafen,
- Entlang der Stellplatzfläche des Teilgebietes MU 1 im SO Hafen,
- Auf dem Teilgebiet MU 2 (Südwestgiebel vor Schuppen C)
- Zwischen den Teilgebieten MU 1 und MU 2 (Schuppen A)
- Entlang der MU-Flächen vor den Giebeln der Schuppen B (nördl. Giebel), Schuppen C und Schuppen D,
- Auf dem Schiffsbauplatz im SO Hafen,
- Zwischen den Teilgebieten MU 2 (Schuppen F) und MU 4,
- Zwischen den Teilgebieten MU 4 und MU 5 sowie
- Auf der südwestlichen privaten Freifläche des MU5.

Auf den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung für Fußgänger und Radfahrer ist die Festsetzung von Geh- und Fahrrechten für die Feuerwehr und die Hafenbehörde nicht erforderlich. Dieses Recht wird von der Stadt auf den öffentlichen Flächen gewährt.

#### Grünflächen

Nennenswerte Grünstrukturen sind im Plangebiet nicht vorhanden. Am äußeren westlichen Rand befindet sich innerhalb der Hafenfläche eine aus fünf Bäumen bestehende Baumgruppe. Diese Struktur wird durch die Planung nicht berührt, die Bäume werden als zu erhalten festgesetzt. Weitere grünordnerische Festsetzungen werden in Form von zu pflanzenden Einzelbäumen innerhalb der öffentlichen Freiflächen getroffen.

#### Zulässigkeit von Ferienwohnungen

Urbane Gebiete dienen neben der Wohnnutzung der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, welche die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Aufgrund der angestrebten Durchmischung unterschiedlicher Nutzungen und im Sinne der beabsichtigten urbanen Aktivität sind Ferienwohnungen im Sinne des § 13a BauNVO nicht zulässig. Weitere Einschränkungen der Wohnnutzung werden nicht erforderlich.

#### Stellplätze, Fahrradstellplätze, Garagen

Auf der Grundlage des PIH-Konzeptes sowie den sich daraus ergebenden Anforderungen an den ruhenden Verkehr wurde ein Verkehrsgutachten mit zugehöriger Stellplatzbilanz ange-

---

fertigt. Als Berechnungsgrundlage für den zukünftig erwarteten Bedarf an Fahrrad- und Pkw-Stellplätzen wurde die zum Zeitpunkt der Planaufstellung im Entwurf befindliche Stellplatzsatzung der Hansestadt Lübeck in der Fassung vom 25.06.2018 herangezogen. Der Entwurf dieser Satzung berücksichtigt die erwartete bzw. angestrebte Verkehrswende, wonach der individuelle Pkw-Verkehr in zentralen städtischen Lagen, zugunsten einer Zunahme des Fahrradverkehrs, abnehmen wird. Der Umweltverbund aus Fußgänger- und Radfahrerverkehren wird gestärkt. Demzufolge sind in der vorliegenden Planung nach dem Bedarf der Nutzungen differenzierte Zuweisungen für öffentliche Parkplatzflächen sowie für private Pkw- und Fahrradstellplätze vorgenommen worden. In enger Anlehnung an das PIH-Konzept werden den einzelnen Gebäuden, ihrer vorgesehenen Nutzung entsprechend, die jeweils erforderlichen Stellplätze auf eigenen Grundstücksflächen zugeordnet. In den Baufeldern für das Bürogebäude und das Hotel im Eingangsbereich zum Plangebiet sind unterirdische Garagengeschosse zulässig.

Für die komfortable Unterbringung von Fahrrädern sind gebäudebezogen separate Baufelder an den Stirnseiten der Gebäude angeordnet, welche einen ebenerdigen Zugang ermöglichen werden. Es ist vorgesehen, dass die zukünftigen Nutzer ihre Fahrräder in geschlossenen Nebenanlagen wohnungs- bzw. arbeitsstättennah, nach Bedarf auch in den Gebäuden oder in vor den Schuppen aufgestellten Eisenbahnwaggons, abstellen können.

Gemäß Stellplatzbilanzierung werden im Plangebiet durch die zukünftigen Nutzungen insgesamt 205 private Pkw-Stellplätze sowie 98 öffentliche Pkw-Parkplätze benötigt. Die Stellplatzbilanz des Verkehrsgutachtens (VTT, vom 10.09.2020) weist demgegenüber 254 private Stellplätze (bedingt durch die Tiefgarage des Hotels und der Möglichkeiten auf den privaten Flächen im MU1) und 155 öffentliche Parkmöglichkeiten nach. Demnach steht eine Reserve von 106 öffentlichen und privaten Pkw-Abstellmöglichkeiten als Reserve z.B. für abendliche Großveranstaltungen zur Verfügung.

Zur Unterbringung von Fahrrädern wurden im Verkehrsgutachten insgesamt 501 private sowie 411 öffentliche Abstellplätze ermittelt. Über den ermittelten Bedarf hinaus, sind 548 weitere Fahrradabstellplätze im nordöstlichen Bereich der NWHI, des Schuppens C, des Schuppens F und des Hotels vorgesehen.

Der Stellplatznachweis wurde so robust gewählt, dass mögliche Nutzungsänderungen im Rahmen der Festsetzung des Urbanen Gebietes aufgefangen werden können.

## **5.2.2 Maß der baulichen Nutzung und überbaubare Grundstücksflächen**

Die bestehenden historischen Hafenschuppen auf der Nördlichen Wallhalbinsel sind als Mehrheit baulicher Anlagen denkmalgeschützt und sollen erhalten werden. Die ergänzenden Neubauten fügen sich in die durch die Gleisanlagen geprägten Strukturen ein. Daraus ergeben sich enge Vorgaben zur zulässigen Grundfläche, die durch Baugrenzen und –linien gefasst werden.

### Urbanes Gebiet

Die Obergrenze des Nutzungsmaßes wird durch baukörperorientierte Festsetzungen der Bauflächen, der maximal zulässigen Gebäudehöhen sowie der Geschossigkeit bestimmt. Eine Regelung der maximal überbaubaren Grundstücksfläche erfolgt durch die gebäudebezogene Festsetzung der Baufelder mit Baulinien.

Durch die Ausschöpfung der Bebauungsmöglichkeiten im Sinne der historischen Vorgaben, unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes sowie des angestrebten Erhalts der Gebäude

---

werden Werte erreicht werden, die die in § 17 BauNVO festgelegte Obergrenze bzgl. der Grund- bzw. Geschossflächenzahl überschreiten. Mit einer bauköperorientierten Ausweisung der Baufelder und aufgrund der besonderen städtebaulichen Situation gegenüber der Lübecker Altstadt, der Lage aller Baufelder an Hafenbecken und dem schmalen Zuschnitt der Nördlichen Wallhalbinsel, ist diese Abweichung von den Vorgaben der BauNVO als städtebauliche Zielsetzung beabsichtigt und vertretbar. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die geplanten Festsetzungen, aufgrund der städtebaulichen Form, den großzügigen urbanen Frei- und angrenzenden Wasserflächen nicht beeinträchtigt. Nachteilige Umweltauswirkungen sind durch die Überschreitung der Obergrenzen gem. § 17 BauNVO nicht zu erwarten.

Eine Festsetzung gebietsbezogener Grund- und Geschossflächenzahlen ist nicht erforderlich. Dadurch wird dem städtebaulichen Ziel, der Fortführung und Ergänzung bestehender Gebäudestrukturen, Rechnung getragen. Für die in dem Teilgebiet MU 3 nicht auf Baufelder bezogene allgemeine Zulässigkeit von Nebenanlagen, wird eine maximal zulässige Grundfläche von insgesamt 250 m<sup>2</sup> festgesetzt, um hier eine Flexibilität bei der Gebäudestellung zu ermöglichen.

#### Höhenbegrenzung:

Um dem Status des UNESCO-Welterbes Lübecker Altstadt angemessen Rechnung zu tragen und die Sichtachsen auf die Altstadt so wenig wie möglich zu beeinträchtigen sind maximale Gebäudehöhen festgesetzt. Für die historischen Hafenschuppen orientiert sich die Höhenbegrenzung am Bestand und berücksichtigt lediglich notwendige Maßnahmen der Gebäudeertüchtigung bzw. Wärmedämmung.

Die den Gleisanlagen folgenden Gebäudesockel der Neubauten orientieren sich an dem zu erhaltenden historischen Bestand.

Aufgrund des vorherrschenden Geländeniveaus entlang der Gebäudeseiten mit Toleranzen von bis zu 0,4 m, werden bei der Festsetzung maximal zulässiger Gebäudehöhen als Bezugshöhen die dem jeweiligen Gebäude zuzuordnenden höchsten Geländehöhen im Straßenseitigen Bereich ermittelt. Daraus ergeben sich variierende zulässige Sockelhöhen von 0,9 m bis zu 1,3 m über vorhandenem Geländeniveau.

Die demgemäß ermittelten Bezugshöhen werden gebäudebezogen wie folgt zugrunde gelegt und gelten ebenfalls als Bezugshöhen für sämtliche festgesetzte maximal zulässige Gebäudehöhen:

|  |   |
|--|---|
| <u>Bürogebäude</u><br>MU 1(1): 3,3 m ü. NHN<br>MU 1(2): 3,3 m ü. NHN<br>MU 1(3): 2,9 m ü. NHN<br>MU 1(4): 3,3 m ü. NHN | <u>Strandsalon</u><br>MU 6(1): 2,3 m ü. NHN<br>MU 6(2): 2,3 m ü. NHN<br>MU 6(3): 2,3 m ü. NHN<br>MU 6(4): 2,3 m ü. NHN<br>MU 6(5): 2,3 m ü. NHN |
| <u>Schuppen A</u><br>MU 2: 2,9 m ü. NHN  | <u>Schuppen F</u><br>MU 7(1): 2,4 m ü. NHN  |

|   |   |
|---|---|
|   | MU 7(2): 2,4 m ü. NHN   |
| <u>Schuppen B</u><br><br>MU 3: 2,4 m ü. NHN | <u>Kaufmannsspeicher</u><br><br>MU 8: 2,50 m ü. NHN   |
| <u>Schuppen C</u><br><br>MU 4: 2,3 m ü. NHN | <u>Hotel</u><br><br>MU 9(1): 3,3 m ü. NHN<br><br>MU 9(2): 3,3 m ü. NHN<br><br>MU 9(3): 3,3 m ü. NHN |
| <u>Schuppen D</u><br><br>MU 5: 2,3 m ü. NHN |   |

Als Bezugsfläche für sämtliche festgesetzte Höhen gilt die Höhe über Normalhöhennull (m ü. NHN).

Die allen Gebäuden vorgelagerten Rampen sind, entsprechend der historischen Vorgaben, durchgängig ohne optische und physische Barrieren wie Zäune, Pflanzkübel etc. zu gestalten. Somit kann ein ursprünglich prägendes Element auch zukünftig den Charakter der NWHI stadtgestalterisch bestimmen.

Durch notwendige energetische Maßnahmen für die Umsetzung der im Rahmen der Planungsziele vorgesehenen Nutzungen in den Bestandsgebäuden ist eine Erhöhung der durch die Giebelscheiben begrenzten Dachflächen der historischen Schuppen A bis D und F gegenüber dem Bestand um bis zu 0,4 m zulässig. Die Traufhöhen außerhalb der zu dämmenden Gebäudeteile (über den Sockeln/ Rampen) bleiben unverändert und entsprechen dem historischen Bestand. Die aufgrund dieser Maßnahmen erforderlichen Absätze auf den Dachflächen entstehen lediglich im Übergangsbereich zwischen den zu dämmenden Gebäudeteilen und den Überdachungen der Laderampen und sind parallel zu den First- und Traufkanten auszubilden.

Für das Bestandsgebäude in dem Teilgebiet des Urbanen Gebietes MU 3 (5) ist ebenfalls eine Erhöhung der Dachfläche um 0,4 m für energiesparende Dämmmaßnahmen vorgesehen.

#### Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

Es ist wesentliches Ziel der vorliegenden Planung, das städtebauliche Ensemble aus bestehenden historischen Anlagen zu erhalten und sinngemäß weiter zu entwickeln. Auch, durch die Planung begründete, Neubauten sollen in dieses Gefüge integriert werden.

Wesentliche Planungsziele sind der Erhalt der historischen Schuppen und die Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen für die Umsetzung der im PIH-Konzept vorgesehenen Nutzungen. Aufgrund der durch die Bestandsgebäude vorgegebenen Struktur und der städtebaulich verträglichen Nutzung der Freiflächen können Abstandsflächen bei einer zu einem späteren Zeitpunkt vorzunehmenden Grundstücksparzellierung ggf. nicht auf demselben Grundstück abgebildet werden. In diesem Fall ist eine Sicherung der Abstandsflächen auf benachbarten Grundstücken über Baulisten vorzunehmen.

---

Ein prägendes Gestaltungselement der Media Docks und der historischen Bebauung auf der Nördlichen Wallhalbinsel sind und sollen auch in Zukunft die ehemals zur Warenanlieferung genutzten durchgehenden Sockelzonen sein. Unter anderem sichert die umlaufende Festsetzung von Baulinien entlang der Außenkanten der Sockelzonen in den Teilgebieten MU 1 und MU 5 (Neubauten) mit einer Höhe von 0,9 m bis 1,3 m über der angrenzenden Geländeoberfläche dieses stadtgestalterische Planungsziel.

Für die beiden Neubauten im Teilgebiet MU 1 und Teilgebiet MU 5 wird ein enger Bezug zur Gebäudeform der jeweils angrenzenden Bestandsgebäude aufgenommen, hier werden die Baufluchten des Kaufmannsspeichers sowie des Schuppens A aufgenommen und durch Baulinien festgesetzt. Die Ausbildung einer Sockelzone ist für die Neubauten im südlichen Eingangsbereich zum Plangebiet verpflichtend.

Die Bauzone an der Spitze der NWHI stellt sich als Kopfbau in Verlängerung der Schuppenreihe entlang der nordwestlichen Kaikante dar, aufgrund des punktförmigen Charakters wird auf die zwingende Errichtung eines Sockels im Stil der historischen Schuppen verzichtet, diese Möglichkeit jedoch offen gehalten. Verbindlich ist lediglich die Aufnahme der Gebäudeflucht des Schuppens D zu beiden Seiten des neuen Baufensters festgesetzt.

#### Zulässigkeit/Einschränkungen von Stellplätzen, Garagen und Nebenanlagen

Stellplätze sind oberirdisch ausschließlich als offene Stellplätze und ausschließlich in den mit St gekennzeichneten Bereichen im Eingangsbereich zur NWHI sowie auf den straßenseitig den Bauzonen vorgelagerten mit St gekennzeichneten Flächen zulässig. Unterirdische Garagen und unterirdische Stellplätze sind, außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen ausschließlich in dem mit St/TGa gekennzeichneten Bereich im Eingangsbereich zur NWHI zulässig.

Vor den Kopfenden der Bestandsgebäude werden teilweise Flächen für Nebenanlagen festgesetzt. Es wird geregelt, dass hier ausschließlich bauliche Anlagen zur Unterbringung von Fahrrädern und ausnahmsweise von technischen Anlagen und Einrichtungen, welche der Ver- und Entsorgung des Gebietes dienen, entstehen dürfen. Gedacht ist hierbei vorrangig an Trafostationen, Schaltkästen etc., welche zum Betrieb eines Blockheizkraftwerkes oder einer Pumpstation erforderlich sind. Damit die Giebelwände der historischen Gebäude freigestellt bleiben, ist zu den Hauptgebäuden ein Abstand von min. 4,0 m einzuhalten.

Darüber hinaus dürfen für den Betrieb der vorgesehenen Pumpstation erforderliche technische Einrichtungen (z.B. Schaltkästen, Rohre, etc.) auch auf der Fläche des Teilgebietes MU 2 südwestlich des Bestandsgebäudes errichtet werden (unabhängig davon, ob diese Privateigentum oder öffentlich sein wird).

In Reminiszenz an die Funktion der NWHI als Hafenbahnhof sind weitere Nebenanlagen in Form von Eisenbahnwaggons vor den Laderampen der Bestandsgebäude und am Rand der öffentlichen Verkehrsfläche im Eingangsbereich zur NWHI zulässig. Im Plangebiet sind insgesamt max. 14 originale Eisenbahnwaggons, als offene Flach- Niederbord- oder Rungenwagen oder als geschlossene Güterwagen zulässig. Dabei sind max. sieben offene und max. sieben geschlossene Waggons zulässig. Dem der Planung zugrunde liegenden Betreiberkonzept zufolge können die Waggons als erweiterter Eingangsbereich oder auch zur Auslagerung/ Ergänzung von Lagerflächen oder bestimmter ergeschossiger Betriebsteile von Gastronomiebetrieben dienen. Die Waggons müssen auf den vorhandenen Gleisen im Plangebiet platziert werden und sind ortsfest zu verankern. Innerhalb dieser Flächen für Nebenanlagen sind ebenfalls weitere Aufgänge/ Aufzüge zur Eingangsebene vor den Gebäuden bzw. auf die Güterwaggons zulässig. Weitere Erläuterungen hierzu sind unter 5.2.1 aufgeführt.

---

Für weitere, außerhalb festgesetzter überbaubarer Grundstücksflächen innerhalb des Teilgebietes MU 3 allgemein zulässige Nebenanlagen (z.B. Bühne, Pool, Bar, Anlagen für sportliche Zwecke) wird die Grundfläche auf insgesamt max. 250 m<sup>2</sup> begrenzt.

### 5.2.3 Erschließung

Die Nördliche Wallhalbinsel ist für den motorisierten Individualverkehr sowie für Fußgänger und Radfahrer von der über den Verkehrsknotenpunkt mit den angeschlossenen Zufahrtsstraßen Willy-Brandt-Allee/ Marienbrücke/ Lastadie/ Drehbrücke erschlossen. Die durch die vorliegende Planung begründete Umgestaltung des Verkehrsknotens ist im Verkehrsgutachten des Büros VTT vom 10.09.2020 untersucht und in mehreren Varianten bewertet worden. Eine Ausbauentscheidung trifft die Hansestadt Lübeck.

Das Erschließungskonzept sieht eine mittige öffentliche Verkehrsfläche vor, die den Individualverkehr aufnehmen soll. Dabei soll ein für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen attraktiver öffentlicher Raum entstehen der neben den verkehrlichen Anforderungen auch Aufenthaltsqualität bietet. Die Haupterschließungsrichtung wird durch quer dazu angeordnete öffentliche verkehrsberuhigte Bereiche visuell unterbrochen, der Bewegungsfluss gebremst und das Verkehrsgeschehen insgesamt beruhigt. Die ebenfalls quer zur Haupterschließungsachse angeordneten Stellplätze werden im Straßenraum integriert.

Das Bürogebäude im Teilgebiet MU 1 wird über eine separate Zufahrt im Südwesten des Grundstückes erschlossen. Entlang der südöstlichen Grundstücksgrenze wird ein Zu- und Abfahrtsverbot festgesetzt. In diesem Bereich befindet sich der Erschließungsknoten auf die Nördliche Wallhalbinsel. Dieser Bereich soll von zusätzlichen Zufahrten freigehalten werden, um den Knoten zu entlasten und sowohl Einsehbarkeit als auch Sicherheit zu unterstützen.

Die Fuß- und Radwegeerschließung im Inneren des Plangebietes erfolgt weiterhin über die Verkehrsflächen im zentralen Bereich zwischen den beiden Schuppenreihen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit werden diese Flächen in einer Breite von mindestens 2,5 m ausgebaut und den ruhigeren Gebäudebezogenen Außenbereichen zugeordnet und durch die Anordnung von öffentlichen Parkplätzen und privaten Stellplätzen vom übrigen Verkehr abgeschirmt. Die Breite ist u.a. auch dadurch bedingt, dass der Gehweg voraussichtlich für Radfahrende befahrbar ausgewiesen werden soll. Das historische Kopfsteinpflaster soll im Bereich des Gehweges geschnitten werden, um eine komfortable und sichere Nutzung zu ermöglichen. Im Bereich der Straße und der Stellplätze bleibt das Pflaster ungeschnitten.

Zusätzlich können die wasserseitig vorgelagerten Kaiflächen zum Gehen und Radfahren genutzt werden. Es handelt sich bei dem umlaufenden Kaimauerstreifen um ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung ‚Hafen‘. Da es sich um ein Hafengebiet handelt liegen keine Anforderungen an die Barrierefreiheit und ebene Oberflächen vor. Zudem stehen die Uferbefestigungsanlagen ebenfalls unter Denkmalschutz, sodass Eingriffe nicht erfolgen sollen. Die Benutzung durch die Öffentlichkeit wird auf diesen Flächen gestattet und geschieht auf eigene Gefahr.

Beide Ziele tragen dazu bei, den Umweltverbund (Fahrradfahrer und Fußgänger) zu stärken.

Das Mobilitätskonzept der Hansestadt Lübeck 2019 setzt bereits deutliche Schwerpunkte in den Bereichen: Reduzierung des Kfz-Verkehrs, Neuordnung der Parkregelung, Ausbau von Sharing-Angeboten, Förderung des Fahrradverkehrs.

Eine zusätzliche fußläufige Anbindung an die Gewerbegebiete auf der Roddenkoppel wird optional bei der Planung der Freiflächen zwischen den Schuppen B und C sowie C und D

---

mitgedacht. Wesentliche Teilflächen von diesen Plätzen verbleiben im Eigentum der Stadt und können für eine spätere Brückenanbindung über den Wallhafen für Zuwegungen genutzt werden.

Auf sämtlichen öffentlichen Flächen wird ein Fahrrecht zugunsten der Feuerwehr sowie zu gunsten des Hafenbetriebs (LPA) durch die Hansestadt Lübeck gestattet.

#### **5.2.4 Anbindung an öffentliche Straßenverkehrsflächen**

Im Verkehrsgutachten (VTT, Hamburg, 10.09.2020) wird die verkehrliche Erschließung des Plangebietes untersucht und bewertet. Dazu wurden die durch die Planung induzierten zusätzlichen Verkehre prognostiziert und hinsichtlich einer leistungsfähigen Anbindung an den überörtlichen Verkehr bewertet. Demnach wird sich das werktägliche Verkehrsaufkommen von derzeit ca. 1.500 Kfz auf ca. 2.500 Kfz erhöhen. Neben den vorgesehenen Nutzungen auf der NWHI wird der Anbindungsknoten zur NWHI durch weitere Veranstaltungen im Umfeld der MUK und des Theaters in den Abendstunden zusätzlich belastet. Der Gutachter stellt im Ergebnis der Analyse der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens fest, dass diese bereits heute in den Hauptverkehrszeiten überschritten wird und die Verkehrsströme nicht im Sinne der Leichtigkeit des Verkehrs abgewickelt werden können. Nach Abwägung verschiedener untersuchter Erschließungsvarianten wird der Ausbau des Einmündungsbereiches zu einem mit Fußgängerlichtsignalanlage ausgestatten Verkehrsknoten empfohlen, da hier der Verkehr auf der Hauptachse Drehbrücke – Marienbrücke, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, am wenigsten behindert wird.

#### **5.2.5 Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)**

Das Mobilitätskonzept der Hansestadt Lübeck 2019 setzt im Hinblick auf die Umsetzung der Verkehrswende bereits deutliche Schwerpunkte in den Bereichen: Reduzierung des Kfz-Verkehrs, Neuordnung der Parkregelung, Ausbau von Sharing-Angeboten, Förderung des Fahrrad- und öffentlichen Personennahverkehrs.

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

Es soll eine Neueinrichtung der Haltestelle an die Willy-Brandt-Allee im Einmündungsbereich des Plangebietes vorgesehen werden.

Das vom Verkehrsgutachter empfohlene Ausbaukonzept des Knotenpunktes integriert eine Bushaltestelle direkt im Einmündungsbereich zur NWHI. Eine Ausbauentscheidung trifft die Hansestadt Lübeck, im vorliegenden B-Planverfahren werden dazu keine Regelungen getroffen.

#### **5.2.6 Stellplätze, Fahrradstellplätze**

Hinsichtlich der erforderlichen Stellplätze wird der Nachweis geführt, dass für die geplanten Nutzungen ausreichend Parkraum zur Verfügung stehen wird. Die Anordnung öffentlicher Parkplätze im öffentlichen Straßenraum ist in dieser besonderen Bestandssituation passend, da der Raum zwischen den historischen Schuppen städtebaulich wichtig ist und die bisher u.a. zum Parken von Nutzern der angrenzenden Altstadt genutzten Plätze als urbane Freiräume für die Naherholung der Öffentlichkeit dienen und als Bauflächen (Nebenanlagen) weitaus effektiver und wirtschaftlicher genutzt werden können. Die Anordnung im Straßenraum wird jedoch nach den gestalterischen Vorgaben der Freiraumgestaltung behutsam

---

geplant. Weitere private Stellplätze werden in der Tiefgarage unter dem geplanten Hotel nachgewiesen. Unter dem Bürogebäude können ebenfalls zusätzliche Stellplätze errichtet werden. Im Rahmen der zukünftigen Parkraumbewirtschaftung durch die Hansestadt Lübeck bzw. deren Beauftragten wird teilweise eine Doppelnutzung von Stellplätzen berücksichtigt, um auch auf größere Veranstaltungen auf der nördlichen Wallhalbinsel mit einem Stellplatzangebot reagieren zu können. Gleichwohl werden zukünftig nicht im gleichen Umfang wie heute Parkplätze zur Verfügung stehen. Für zeitgleich stattfindende umfangreiche Veranstaltungen mehrerer Einrichtungen auf der NWHI muss ergänzend auf Stellplätze bei der MuK und im Parkhaus Wehdehof verwiesen werden.

Auf der Grundlage des PIH-Konzeptes sowie den sich daraus ergebenden Anforderungen an den ruhenden Verkehr wurde ein Verkehrsgutachten mit zugehöriger Stellplatzbilanz angefertigt. Es sind in der vorliegenden Planung nach dem Bedarf der Nutzungen differenzierte Zuweisungen für öffentliche Parkplatzflächen sowie für private Pkw- und Fahrradstellplätze vorgenommen. In enger Anlehnung an das PIH-Konzept werden den einzelnen Gebäuden, ihrer vorgesehenen Nutzung entsprechend, die erforderlichen privaten Stellplätze auf privaten Grundstücksflächen zugeordnet. In den Baufeldern für Bürogebäude und Hotel im Eingangsbereich an der Willy-Brandt-Allee ist jeweils ein unterirdisches Garagengeschoss zugängig. Die öffentlichen Parkplätze sind ebenfalls entlang der Erschließungsstraße angeordnet.

Es werden im Plangebiet der NWHI durch die zukünftigen Nutzungen insgesamt 205 private Pkw-Stellplätze sowie 98 öffentliche Pkw-Parkplätze benötigt. Die Stellplatzbilanz des Verkehrsgutachtens (VTT, vom 28.08.2020) weist demgegenüber 254 private Stellplätze und 155 öffentliche Parkmöglichkeiten nach. Demnach steht eine Reserve von 106 öffentlichen und privaten Pkw-Abstellmöglichkeiten, z. B. für abendliche Großveranstaltungen, zur Verfügung. Auch zusätzliche Bedarfe, aufgrund möglicher Nutzungsänderungen im Rahmen der Festsetzungen des Urbanen Gebietes, können durch das großzügig bemessene Stellplatzangebot aufgefangen werden. Für die Bilanzierung des Stellplatzerfordernisses wurden die zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsgutachtens vorgesehenen Nutzungen und Flächengrößen herangezogen.

Zur Ermöglichung des in Schuppen A unterzubringenden geförderten Wohnanteils von 30 % aller im Plangebiet neu geschaffenen Wohnungen und deren Quersubventionierung innerhalb desselben Vorhabens in Schuppen A durch preisfreien frei vermietbaren Wohnraum im Umfang von 70 geförderten preisgebundenen Wohnungen für Studierende und Jugendliche in Ausbildung wird unter Beachtung der besonderen Randbedingungen der Wohnsituation in Schuppen A der private Stellplatzanteil im Vergleich zu der Stellplatzbilanz um 4 Stellplätze erhöht und das öffentliche Parkplatzangebot um 4 Parkplätze vermindert. Während auf den Stellplatznachweis für ausschließlich an Studierende und Jugendliche in Ausbildung vermietete Wohnungen verzichtet werden kann, wird für den preisfreien und frei vermietbaren Anteil der Wohnungen ein Bedarf von 0,25 Stellplätzen für Einzimmerwohnungen und 0,5 Stellplätzen für Zweizimmerwohnungen angenommen. Der hieraus resultierende Bedarf von 18 Stellplätzen wird durch 6 Stellplätze in der Bilanz des Verkehrsgutachtens (VTT, vom 10.09.2020) abgebildet, 8 Stellplätze werden durch die Erweiterung des Angebots von Car-Sharing um zwei Einheiten am Schuppen A aufgewogen und weitere 4 Stellplätze werden durch die Erhöhung des privaten Stellplatzangebots am Schuppen A nachgewiesen. Die besonderen Randbedingungen, die speziell für das Wohnen in Schuppen A berücksichtigt werden, sind die allgemein geringe Wohnungsgröße, die in fußläufiger Entfernung (bis 500 m Fußweg) erreichbaren Nahversorgungseinrichtungen, eine exzellente Anbindung an das Radverkehrsnetz und an öffentliche Verkehrsmittel sowie das CarSharing-Angebot in direkter Nachbarschaft.

---

Zur Unterbringung von Fahrrädern sind insgesamt 501 private sowie 411 öffentliche Abstellplätze ermittelt. Zusätzlich, über den ermittelten Bedarf hinaus, werden weitere 548 Radabstellplätze im Bereich des Strandsalons, des Schuppens C, des Schuppens F und des Hotels vorgesehen.

Für die Media Docks stehen gemäß Baugenehmigung 70 Pkw-Stellplätze sowie 70 Fahreradabstellplätze zur Verfügung.

Von den erforderlichen öffentlichen Parkplätzen sollen vier Plätze für ein Car-Sharing-Angebot genutzt werden. Laut dem Verkehrsgutachten (VTT, vom 10.09.2020) können je Car-Sharing-Angebot vier private Stellplätze entfallen. Der ermittelte private Stellplatzbedarf für die Wohnnutzungen wurde daher im Nachweis um 16 Stellplätze und noch einmal um 8 Stellplätze für das Wohnangebot speziell an Studierende und Jugendliche in Ausbildung in Schuppen A reduziert, die Zahl der für die Allgemeinheit verfügbaren öffentlichen Parkplätze erhöht sich dementsprechend.

Die Erstellung der Stellplatzbilanz erfolgt gemäß der zu diesem Zeitpunkt vorgesehenen Nutzungen. Ein Nachweis für die tatsächlich umzusetzenden Nutzungen erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

## 5.2.7 Ver- und Entsorgung

Eine im südwestlichen Teil der im Plangebiet ausgewiesenen und in Betrieb befindlichen Schmutzwasserpumpstation kann aufgrund ihrer Lage am Rand des Gebietes und unzureichender Kapazität als Versorgungsanlage für den Planentwurf zukünftig nicht mehr genutzt werden, da einerseits die vorhandene Kapazität für die neuen Anforderungen nicht ausreichend ist und andererseits die aktuelle Lage nicht geeignet ist, um das von der Nordspitze aus beginnend für die Schmutzwasserführung erforderliche Gefälle herzustellen. Das Entwässerungskonzept sieht daher vor, dass eine leistungsfähigere Pumpstation auf dem Platz zwischen den Schuppen B und C errichtet wird, zu der das Schmutzwasser von beiden Enden des Plangebiets aus im Freigefälle geführt werden kann. Der Bebauungsplan setzt zu diesem Zweck im Bereich des Süd-West-Giebels des Schuppens C eine Fläche für Ver- und Entsorgungsanlagen mit den Zweckbestimmungen „Abwasser“ fest. Auf der gesamten MU-Fläche vor dem südwestlichen Giebel des Schuppens C besteht außer in dem Feld für Nebenanlagen ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgung. Ebenso ist die Aufstellung und Anbringung der für die Pumpstation erforderlichen technischen Einrichtungen wie Schaltschränke und Be- bzw. Entlüftungsrohre zulässig.

Das Energiekonzept sieht zur dezentralen Wärme-, Elektrizitäts- und auch Kälteversorgung sämtlicher Gebäude auf der Nördlichen Wallhalbinsel eine Blockheizkraftwerkieranlage an einem Standort vor. Eine detaillierte Planung auf Basis der zu ermittelnden Energiebedarfe für die zukünftigen Nutzungen auf der NWHI erfolgt im Rahmen der Erschließungsplanung in Abstimmung mit dem Versorgungsträger Grundsätzlich ist die Errichtung eines Blockheizkraftwerkes in allen geplanten und bestehenden Gebäuden auf der NWHI zulässig. Ein geeigneter Standort wird im Rahmen der Erschließungsplanung und der technischen Gebäudeplanung sowie nach Wirtschaftlichkeitsberechnung in Abstimmung mit dem Versorgungsträger ermittelt.

Für den Betrieb der Pumpstation sowie des Blockheizkraftwerks notwendige technische Nebenanlagen wie z.B. Trafostation, Be- und Entlüftungsanlagen können in den vorgelagerten Nebenanlagen mit der Bezeichnung NA II sowie an den Außenwänden des jeweiligen Hauptgebäudes entsprechend der technischen Erfordernisse angeordnet werden. Lage und

---

Ausführung der Nebenanlagen zum Zwecke der Unterbringung technischer Anlagen sind im Baugenehmigungsverfahren mit der Feuerwehr abzustimmen.

Nebenanlagen zur Versorgung des Plangebietes mit Energie und Wasser sowie zur Abwasserentsorgung können gemäß § 14 (2) in den Baugebieten ausnahmsweise zugelassen werden.

Bauliche Anlagen wie z.B. das geplante Blockheizkraftwerk dürfen nur in einer dem jeweiligen Hochwasserrisikogebiet angepassten Bauweise errichtet oder wesentlich erweitert werden, soweit eine solche Bauweise nach Art und Funktion der Anlage technisch möglich ist. Bei den Anforderungen an die Bauweise sollen auch die Lage des betroffenen Grundstückes und die Höhe des möglichen Schadens berücksichtigt werden.

Gemäß § 78c WHG ist die Errichtung neuer Heizölverbraucheranlagen in Gebieten nach § 78b Absatz 1, Satz 1 WHG verboten, wenn andere weniger wassergefährdende Energieträger zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten zur Verfügung stehen oder die Anlage nicht hochwassersicher errichtet werden kann.

#### Energie- und Trinkwasserversorgung

Die Versorgung des Bebauungsplangebietes mit Wasser, Elektrizität, Gas und Telekommunikationseinrichtungen sowie die Entsorgung des Schmutzwassers werden über Leitungen innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen und der Platzflächen sichergestellt.

Das Schifffahrtszeichen in Form des „Kegelstrahlers Wallhalbinsel“ inkl. zugehöriger E-Anlage aus dem Zuständigkeitsbereich des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Lübeck muss bei zukünftigen Baumaßnahmen im Bereich des Schuppens F berücksichtigt werden.

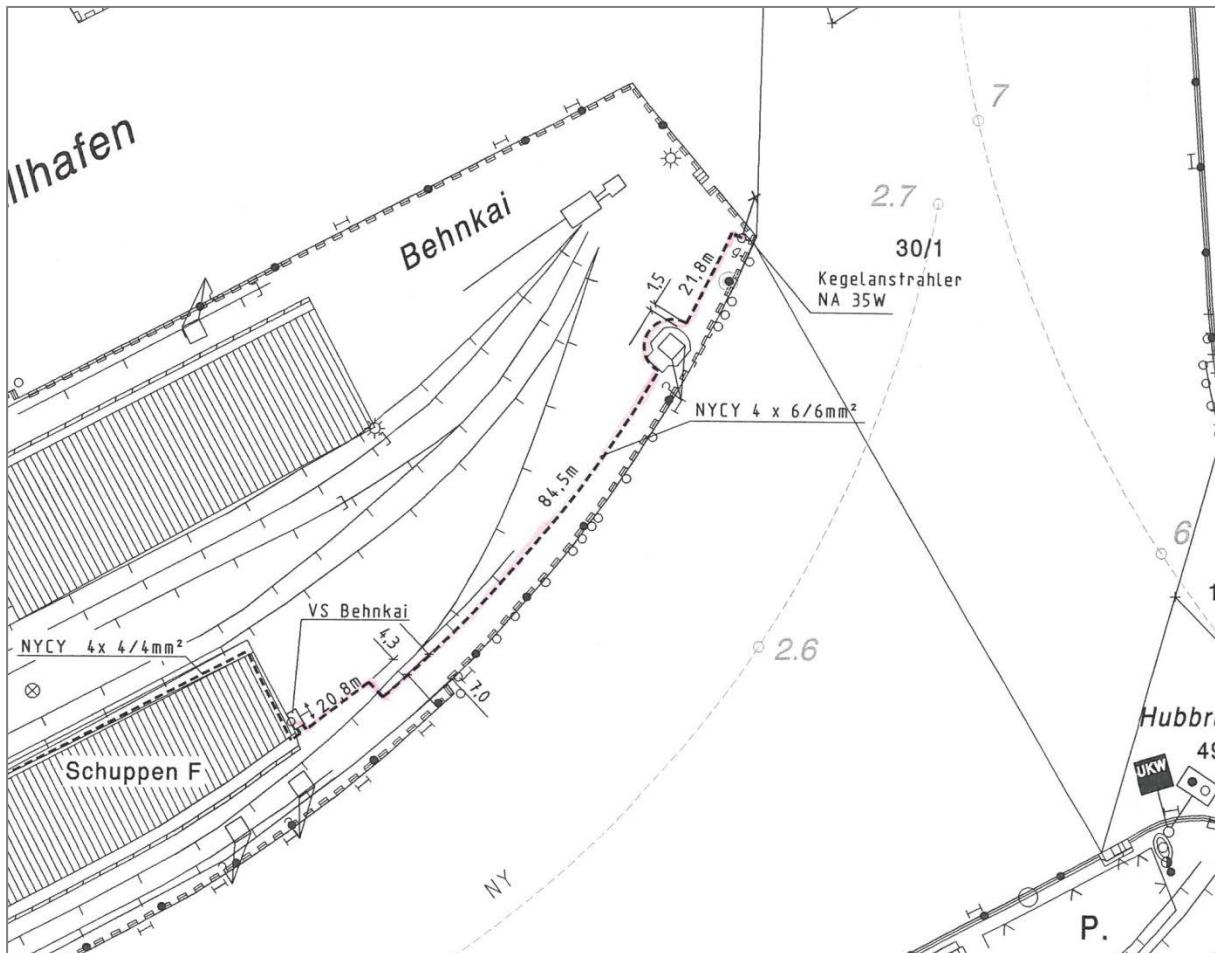


Abb. 5 Kabellageplan Kegelstrahler (Quelle: WSA)

Im Plangebiet befinden sich Telekommunikationsanlagen von Vodafone. Ein Ersatzstandort für die derzeit im Bereich des Bootsbauplatzes stehende Funkmastanlage wird geprüft.

#### Schmutz- und Regenwasserentsorgung

Bestehende Schmutzwasserleitungen werden an die neuen Leitungen angeschlossen. Das Schmutzwasser wird mittels neuer Pumpstation über Druckrohrleitungen unter der Eutiner Brücke zum Hauptsammler auf der nördlichen Seite des Wallhafens geleitet. Eine Dimensionierung der Entwässerungsanlagen erfolgt anhand der im Rahmen der Erschließungsplanung zu ermittelnden Abwassermengen. Weitere Eingriffe in geschützte Bausubstanz wie das historische Pflaster oder die Kaianlagen die zur Anlage neuer Ver- und Entsorgungsanlagen erforderlich werden sind substanzerhaltend und –schonend vorzunehmen und mit der Denkmalschutzbehörde abzustimmen. Bestehende Schmutzwasserleitungen wurden durch ein Ingenieurbüro untersucht. Aufgrund ihres schlechten Zustandes können sie nicht für die Entwässerung genutzt werden sondern verbleiben im Boden und werden verfüllt.

Die Oberflächenentwässerung erfolgt im Freigefälle über einen öffentlichen Regenwasserkanal mit Einleitung über Durchbrüche in der Kaimauer in die Hafenbecken. Es ist vorgesehen, oberirdische Prallplatten an den Kaimauern zu installieren, welche eine unauffällige, denkmalverträgliche und für die Kaimauern schonende Ableitung des Regenwassers gewährleisten. Die privaten Stellplatzflächen werden an den öffentlichen Kanal angeschlossen und entwässern ebenfalls in die Hafenbecken. Die Hansestadt Lübeck räumt den privaten Anliegern hierfür Sondernutzungsrechte ein.

---

Die Entwässerung der Kaimauern erfolgt weiterhin über die bestehenden Leitungen, unabhängig von der restlichen Entwässerung.

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ist der Erlass „Wasserrechtliche Anforderung zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein Teil 1: Mengenbewirtschaftung (A-RW 1)“ anzuwenden. Grundsätzlich gilt das auch für die vorliegende Planung. Die nördliche Wallhalbinsel wurde durch Geländeaufschüttung und Auffüllungen zu einer anthropogen geprägten Landschaft entwickelt, vollflächig versiegelt und intensiv als Hafenumschlagplatz genutzt.

Das der vorliegenden Planung zugrunde liegende Konzept der PIH basiert auf weitestgehender Erhaltung der bestehenden Gebäudestruktur, der zugehörigen Infrastruktureinrichtungen wie Straßen, Wegen, Plätzen und einem Weiterbauen im vorgegebenen historischen Kontext. Es ist ersichtlich, dass mit der vorliegenden Planung keine zusätzlichen Flächenversiegelungen begründet werden und eine Verschlechterung des Wasserhaushalts auf der NWHI nicht zu erwarten ist. Durch Baumpflanzungen und damit einhergehende Teileinsiegelungen der Oberflächenbefestigung werden hingegen eine Verbesserung der Verdunstungsrate und damit eine Aufwertung des Mikroklimas erreicht. Der Abfluss des anfallenden Niederschlagwassers erfolgt, wie bisher, in die Trave, welche über ein ausreichendes Aufnahmevermögen verfügt. Auf eine Anwendung des Erlasses und eine Betrachtung der Entwässerungssituation gem. A-RW 1 kann im vorliegenden Fall daher verzichtet werden.

#### Löschwasserversorgung

Für die geplante Bebauung ist gem. Arbeitsblatt W 405 des DVGW von einem Löschwasserbedarf von 96 m<sup>3</sup>/h für eine ununterbrochene Dauer von zwei Stunden als Grundschutz auszugehen. Um im Brandfall wirksame Löscharbeiten zu ermöglichen, sind auf der Erschließungsachse im Abstand von 80 m Hydranten vorzusehen. Die Dimensionierung des Hydrantennetzes ist gemäß Arbeitsblatt W 405 zu ermitteln und festzulegen. Die technische Ausgestaltung sowie die Leistungsfähigkeit und genauen Standorte der Hydranten erfolgt nach den Erfordernissen der Feuerwehr durch Abstimmung mit dem Netzbetreiber und der Feuerwehr. Die Standorte müssen ungehindert erreichbar und rundum bedienbar sein. Als Einsatzort für das Feuerwehrmehrzweckboot ist eine Kranstelle in den Ausmaßen von min. 7,0 m x 11,0 m erforderlich. Das Zuwasserlassen des Löschwasserbootes der Feuerwehr ist überall zulässig, sofern die räumlichen Verhältnisse dieses erlauben.

#### **5.2.8 Grün, Natur und Landschaft**

Das Plangebiet ist aufgrund der bisherigen Nutzung als Hafenstandort vollständig versiegelt. Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die Planung nicht begründet. Ein Grünordnungsplan wird nicht aufgestellt.

#### **5.2.9 Grünflächen**

Grünstrukturen sind im Westen des Plangebietes in Form einer Baumgruppe und einer mit Gras- und Krautvegetation bewachsenen Böschung vorhanden. Die Baumgruppe soll erhalten und nach deren Abgang durch eine Rosskastanie ersetzt werden.

---

## **5.2.10 Pflanz- und Erhaltungsbindung**

### Behandlung des Baumbestandes

Am westlichen Plangebietsrand wird eine aus fünf Einzelbäumen bestehende Baumgruppe zum Erhalt festgesetzt. Nach deren Abgang ist auf der Fläche eine Rosskastanie zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten.

### Anpflanzung von Bäumen

Zur allgemeinen Durchgrünung des Plangebietes sind auf den öffentlichen Freiflächen zwischen den Bestandsgebäuden insgesamt 20 Baumplanzungen vorgesehen. Die Stellplatzfläche westlich des Einmündungsbereiches der Willy-Brandt-Allee ist mit insgesamt acht Einzelbäumen zu überstellen. Von den in der Planzeichnung vorgesehenen Baumstandorten kann abgewichen werden, sofern die Grundstücksaufteilung, die Straßengestaltung, die Grundstückszufahrten oder die Lage von Ver- und Entsorgungsanlagen dieses erfordern.

Aufgrund der potenziell vorhandenen Verunreinigungen in den Bodenauffüllungen wird empfohlen, bei Baumplanzungen mindestens einen Bodenaustausch bis zur Unterkante des Wurzelballens vorzunehmen. Je Baum ist eine Baumscheibe von min. 5 m<sup>2</sup> von Versiegelung freizuhalten und vor Überfahren zu schützen.

Für das Plangebiet besonders geeignete Arten sind aufgrund ihrer Schnittverträglichkeit und Trockenstressresistenz:

- Acer campestre - Feldahorn
- Sorbus aucuparia - Eberesche
- Carpinus betulus - Hainbuche

## **5.2.11 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft**

Die Nördliche Wallhalbinsel ist aufgrund der bisherigen Nutzung als Hafengebiet vollständig versiegelt. Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die Planung nicht begründet. Ein Grünordnungsplan wird nicht aufgestellt.

Ausgleichsflächen und Maßnahmen:

Es werden artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen erforderlich um mögliche Beeinträchtigungen gebäudebrütender Vögel sowie potenziell vorkommender Fledermäuse auszugleichen. Gem. Artenschutzrechtlichem Gutachten werden insgesamt zehn Fledermausfassadenküsten, zehn Mehlschwalben-, fünf Rauchschwalben-, sowie insgesamt zehn Höhlen- und Nischenbrüternisthilfen erforderlich.

Die Artenschutzrechtlichen Festsetzungen werden im Umweltbericht s. Kap. 6.2.5 näher erläutert

Flächiger Ausgleich wird nicht erforderlich, da keine zusätzlichen Versiegelungen geplant werden.

Als Kosten für insgesamt 35 Nisthilfen und Fledermausersatzquartiere entstehen dem Vorhabenträger ca. 2.400,00 €

## **5.2.12 Gestaltung**

Die mit dem PIH-Konzept verfolgte Revitalisierung erfolgt primär über behutsame Umgestaltungen und Neubauten nach dem Haus-im-Haus-Prinzip innerhalb der historischen Hallen.

Soweit möglich soll die Freiraumgestaltung das historische Pflaster und den historischen Gleisfächer der Hafenbahn erhalten und integrieren und insbesondere auf die noch vorhandenen Weichen Rücksicht nehmen bzw. sich an den ehemals noch vorhandenen Prellböcken, Drehscheiben und Signalanlagen orientieren. Auf den Denkmalbestand des Plangebiets ist bei neu hinzuzufügenden baulichen Elementen zu achten. Das heißt, die vorhandenen Freiflächen sollen ablesbar aus einer Zeitschicht stammen und sich in ihrer Eigenart zuordnen lassen.

Der Charakter der ehemaligen Hafennutzung soll weiterhin das Bild der Nördlichen Wallhalbinsel bestimmen. Die Festlegungen des Bebauungsplans sehen vor diesem Hintergrund vor, dass der Charakter des Areals auch zukünftig nicht durch private Grünflächen, sondern durch gestaltete urbane Freiräume und Wasserflächen unter Einbeziehung der historischen Pflasterungen und noch vorhandenen Gleise und Kranfahrten geprägt sein soll. Die Gestaltungsanforderungen bei der Sanierung der Hafenschuppen und der ergänzenden Neubauten sollen sich eng an den Fassadenmaterialien und Farbtönen, der Dachformen und Dachdeckungsmaterialien orientieren, die sich an den Vorgaben des denkmalgeschützten Kaufmannsspeichers sowie der Schuppen entsprechen. Gestalterische Vorgaben werden ebenfalls für die den Hauptgebäuden vorgelagerten Nebenanlagen zum Abstellen von Fahrrädern getroffen. Darüber hinaus werden Regelungen zur Höhenentwicklung der den Gebäuden vorgelagerten Rampen sowie zur Gestaltung von Absturzsicherungen und Werbeanlagen getroffen. Diese Regelungen sind erforderlich, um den Charakter des Plangebiets als historisches Hafenareal zu erhalten und um Beeinträchtigungen der Altstadt zu vermeiden.

Um einen mehrfachen Wechsel aus Sockel und ebenerdigem Erdgeschoss zu vermeiden und damit eine ruhige, an die ehemaligen Hafenschuppen angelehnte, Fassadengestaltung zu erreichen, ist pro Baukörper die Sockel- bzw. Erdgeschosszone einheitlich zu gestalten.

Erdgeschossige Ausstellungsräume, Büros, Galerien etc. sollen für den Publikumsverkehr zugänglich gestaltet werden, daher werden für die Sockelzonen vor den Gebäuden entlang der Willy-Brandt-Allee gestalterische Festsetzungen getroffen, die eine barrierefreie Durchgängigkeit und Zugänglichkeit ermöglichen.

Die von der äußeren Kante der Rampen zurückspringenden Fassaden sind in ihrer Lage ebenfalls ortsbildprägend und somit ein wesentliches zu erhaltendes gestalterisches Prinzip. Bei Sanierungen, Um- oder Erweiterungsbauten ist dieses Prinzip aufzunehmen und an den formalen Vorgaben des Kaufmannsspeichers anzulehnen. Vor- und Rücksprünge sind nur in einem der energetischen bzw. statischen Ertüchtigung des jeweiligen Gebäudes erforderlichen Maß zulässig.

## **5.2.13 Kennzeichnungen**

### Flächen, der Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

Nach derzeitigem Kenntnisstand liegt keine Gefährdung von Schutzgütern durch Bodenaltlasten vor. Folgende Untersuchungen wurden im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung durchgeführt:

- 
- Landplus: Detaillierte Altlastenuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 30.01.2020
  - Landplus: Konzept für eine Detailuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 22.05.2019
  - NordGeo: Errichtung einer Bodenluftmessstelle und Durchführung von Raum- und Bodenluftuntersuchungen Untersuchungsergebnisse 06.01.2020

Die Ergebnisse sind im Abschnitt 2. 2 Natur und Umwelt dieser Begründung beschrieben.

### **5.2.14 Nachrichtliche Übernahmen**

#### Denkmale:

Im Plangebiet sind folgende Kulturdenkmale in das Denkmalbuch der Hansestadt Lübeck eingetragen, die bei der Planung berücksichtigt werden (s. auch Kapitel 3.8 dieser Begründung)

- Willy-Brandt-Allee o. Nr., (Hafenensemble). Der Umfang des Denkmalschutzes erstreckt sich hierbei auf den Verlauf und die Gestalt des Kaimauerringes, umlaufend vom Beginn des Wallhafens bis zum Ende des Hansahafens an der Drehbrücke
- Willy-Brandt-Allee 31, Lagerhaus der Kaufmannschaft von 1898 einschließlich des kaisertigen Halbportal-Wippkrans (Kampnagel 1917, 2 t Tragkraft) mit den dazugehörenden Gleisen im Bereich des Lagerhauses
- Willy-Brandt-Allee 27, Kran I, Behnkai. Die gesamte Krananlage des ortsfesten Drehkrans der Firma Haniel & Lueg aus dem Jahre 1893
- Willy-Brandt-Allee 35, Betriebsgebäude der Hafendrehbrücke. Es wurde im Jahre 1892 in neugotischen Backsteinformen mit Rohrkanal zum Kran I auf der nördlichen Wallhalbinsel errichtet.
- Willy-Brandt-Allee 19-21, Portaldrehkran Nr. 22 auf Gleisen (Kammnagel 1953, 3 t Tragkraft)
- Willy-Brandt-Allee 19-21, Portaldrehkran Nr. 52 auf Gleisen (Kampnagel 1967, 15 t Tragkraft)
- Fuhrwerkwaage im südlichen Eingangsbereich zur nördlichen Wallhalbinsel (Baujahr 1953).

Zusätzlich sind weitere wesentliche Bestandteile der Nördlichen Wallhalbinsel und der Umgebung auf ihren Denkmalwert hin untersucht worden. Hierzu gehören alle prägenden Bestandteile der Rehderschen Hafenplanung, die sich im Zusammenhang mit der Neuerung des Denkmalschutzgesetzes des Landes Schleswig-Holstein (DSchG SH) von 2015 weiterhin in Prüfung befindet.

Folgende Bauwerke sind bereits als Denkmale/Mehrheit baulicher Anlagen (MbA) im Plangebiet erkannt:

- Willy-Brandt-Allee 53a, Schuppen A
- Willy-Brandt-Allee 53b, Schuppen B
- Willy-Brandt-Allee 53c, Schuppen C

- 
- Willy-Brandt-Allee 53d, Schuppen D
  - Willy-Brandt-Allee 53f, Schuppen F
  - Willy-Brandt-Allee o. Nr., Gleisanlagen auf der Nördlichen Wallhalbinsel
  - Willy-Brandt-Allee o. Nr., Großsteinpflaster Oberbelag/ Anlieferzonen vor den Schuppen und Ladezonen zwischen Schuppen und Kaikanten
  - Willy-Brandt-Allee o. Nr., Eichenstammrückverankerung der Kaianlage

### **5.2.15 Hinweise**

#### Überschwemmungsgebiete:

Die „Nördliche Wallhalbinsel“ befindet sich im Hochwasser gefährdeten Bereich und weist eine Geländehöhe von 2,15 bis 2,3 über NHN auf.

Nach Schleswig-Holsteinischer LBO sind somit abgeschlossene Wohnungen im Erdgeschoss nicht zulässig. Davon ausgenommen sind Maisonettenwohnungen, deren Schlafräume im 1. Obergeschoss liegen.

Gewerbliche Nutzungen sind ab einer Höhe von 2,5 m ü. NHN zulässig. Wohnnutzungen sind ab einer Höhe von 3,0 m ü. NHN zulässig. Die Mindesthöhe für Verkehrs- und Fluchtwägen beträgt 2,5 m ü. NHN.

Die Bestandsgebäude auf der NWHI weisen aufgrund ihres Sockels Erdgeschossfußbodenhöhen von min. 3,1 m ü. NHN auf und liegen damit im hochwassergeschützten Bereich. Für Neubauten gelten die erforderlichen Mindesthöhen. Die Festsetzung von Mindesthöhen garantiert jedoch keine absolute Sicherheit vor Hochwasserereignissen auf der NWHI.

Weitere Sicherungsvorkehrungen zum Schutz vor Hochwasser werden ggf. im Rahmen der konkreten Objektplanung erforderlich. Für Bauten in Risikogebieten gem. § 73 (1) WHG ist im Einzelfall eine küstenschutzrechtliche Genehmigung nach dem LWG erforderlich.

Bauliche Anlagen wie z.B. das geplante Blockheizkraftwerk dürfen nur in einer dem jeweiligen Hochwasserrisikogebiet angepassten Bauweise errichtet oder wesentlich erweitert werden, soweit eine solche Bauweise nach Art und Funktion der Anlage technisch möglich ist. Bei den Anforderungen an die Bauweise sollen auch die Lage des betroffenen Grundstückes und die Höhe des möglichen Schadens berücksichtigt werden.

Gemäß § 78c WHG ist die Errichtung neuer Heizölverbraucheranlagen in Gebieten nach § 78b Absatz 1, Satz 1 WHG verboten, wenn andere weniger wassergefährdende Energieträger zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten zur Verfügung stehen oder die Anlage nicht hochwassersicher errichtet werden kann.

#### Potenzielle Kampfmittelbelastung

Da in der Hansestadt Lübeck das Vorkommen von Kampfmitteln nicht grundsätzlich auszuschließen ist wurde ein Antrag zur Überprüfung des Grundstückes auf Kampfmittelbelastung beim Landeskriminalamt gestellt. Die Kampfmittelfreiheit wurde mit Schreiben vom 19.06.2019 durch den Kampfmittelräumdienst Schleswig-Holstein bescheinigt. Für die durchzuführenden Arbeiten besteht aus Sicht des Kampfmittelräumdienstes kein weiterer Handlungsbedarf. Die Gültigkeit dieser Bescheinigung ist für die Dauer von 5 Jahren befristet. Nach Fristablauf ist bei Bauplanungen im Geltungsbereich eine erneute Auskunft beim Kampfmittelräumdienst einzuholen.

---

### Potenzielle Bodenverunreinigungen/Altlasten

Die Detaillierte Altlastenuntersuchung gem. Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) und Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) bewertet die Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser hinsichtlich ausgewählter Parameter.

Im Untersuchungsgebiet ist der Wirkungspfad Boden– Mensch durch die vorhandene Versiegelung derzeit unterbrochen.

Zur Beurteilung des Wirkungspfades Boden-Grundwasser werden die Geringfügigkeitswerte berücksichtigt, bei der keine relevanten ökotoxischen Wirkungen auftreten können und die Anforderungen an die Trinkwasserverordnung oder entsprechend abgeleiteter Werte eingehalten werden können.

Zur Bewertung des Wirkungspfades Boden-Bodenluft-Mensch wurden die gemessenen Methan und Schwefelwasserstoffkonzentration der gemäß des Institutes für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung vorgegebenen unteren und oberen Explosionsgrenzen gegenübergestellt.

In der Gefährdungsabschätzung wird festgestellt, dass teilweise Kontaminationen durch PAK (Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) und MKW (aliphatische Kohlenwasserstoffe) oberhalb der jeweiligen Beurteilungswerte vorlagen.

Die Konzentrationen von PAK, MKW und Phenole lagen im Schichtenwasser der Auffüllungen teilweise im Bereich des ehemaligen Teerhofs oberhalb der entsprechenden Prüfwerte.

Die Gehalte an Benzo(a)pyren im oberflächennahen Auffüllungshorizont liegen bereichsweise oberhalb der Prüfwerte für Gewerbe- und Industrieflächen. Aufgrund der vollflächigen Versiegelung ist ein direkter Kontakt jedoch auszuschließen.

Die Verunreinigungen durch PAK und MKW konnten vertikal eingegrenzt werden, so dass von keiner zusammenhängenden großräumigen Verunreinigung ausgegangen wird. Die festgestellten Belastungen weisen nicht auf erhöhtes Schadstoffquellpotenzial hin, eine Schadstoffverschleppung in untergelagerte Bodenschichten ist nicht zu befürchten. Ein Eintrag von langfristig relevanten Schadstofffrachten in die Vorflut Trave ist nicht zu befürchten.

Mittels der durchgeführten Bodenluftmessungen wurden in einer Probe erhöhte Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentrationen festgestellt. Eine Explosionsgefahr ist jedoch aufgrund fehlender angrenzender Hohlräume nicht zu befürchten.

Zusammenfassend kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass für die Wirkungspfade Boden-Mensch im Rahmen der derzeitigen Nutzung und unter Beibehaltung der Oberflächenversiegelung im Untersuchungsbereich keine Gefährdung vorliegt. Für den Wirkungspfad Boden-Bodenluft-Raumluft-Mensch ist aufgrund der verbauten Bodenplatten ebenfalls von keiner Gefährdung auszugehen. Insgesamt wird eine Gefährdung für den Wirkungspfad Boden-Grundwasser unter Beibehaltung der aktuellen Situation ausgeschlossen. Aufgrund der erhöhten Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentration an einer Messstelle wurde eine erweiterte Bodenluftmessung durchgeführt. Der Messpunkt befindet sich im Kellergeschoss des Schuppens F, von der dort festgestellten Konzentration an Bodengasen geht jedoch keine Gefahr aus, da das Gebäude sehr gut durchlüftet ist. Der Gutachter empfiehlt bei allen Neubaumaßnahmen sowie darüber hinaus bei jeglichen Baumaßnahmen, die die Belüftung des Gebäudes beeinflussen könnten, vorab für das jeweilige Gebäude Untersuchungen zu potentiellen Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentrationen durch einen qualifizierten Gutachter vornehmen und ggf. erforderliche Gas sicherungsmaßnahmen prüfen

---

zu lassen. Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchung sind im Rahmen der Bauantragsstellung einzureichen und die Durchführung der ggf. erforderlichen Gassicherungsmaßnahmen im Bauantrag darzulegen. Vor Durchführung von genehmigungsfreien Baumaßnahmen sind die genannten Untersuchungen zu ggf. erforderlichen Gassicherungsmaßnahmen ebenfalls durchzuführen und die Maßnahmen umzusetzen.

Zukünftige Tiefbauarbeiten sind zur Gewährleistung der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes sowie eines ordnungsgemäßen Umgangs mit mineralischen Abfällen fachgutachterlich begleiten zu lassen.

Bezüglich der im Plangebiet noch vorhandenen Tankanlagen wurde eine separate Untersuchung (Landplus GmbH, Mai 2019) durchgeführt. Die Untersuchungsergebnisse zeigen für zwei von insgesamt elf untersuchten Standorten ggf. weiteren Handlungsbedarf. Bei einem Standort am Nordgiebel des Kaufmannsspeichers wird davon ausgegangen, dass der Tank sich noch vor Ort befindet, jedoch ordnungsgemäß gereinigt und eingeschlämmt wurde.

Kontaminationen im weiteren Bereich des Tanks konnten nicht festgestellt werden. Auf weitergehende Untersuchungen auf dem Grundstück des Kaufmannsspeichers wird daher verzichtet.

Ein weiterer Heizöltank befindet sich im Keller des Schuppens F. Hinweise auf Havarien oder Undichtigkeiten haben sich bei der Untersuchung im Februar 2019 nicht ergeben. Der Tank ist ordnungsgemäß stillzulegen.

Bei allen übrigen Standorten ergeben sich keine erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr.

#### Abfall

Die Untere Abfallentsorgungsbehörde der Hansestadt Lübeck (UAB) weist darauf hin, dass der UAB vor Beginn von Maßnahmen ein Entsorgungskonzept vorzulegen ist, sofern im Rahmen von Baumaßnahmen Abbruchmaterial und/oder Bodenaushub anfallen. Die tatsächliche Verwertung bzw. Entsorgung ist der UAB durch Vorlage von Begleit- oder Übernahmescheinen nachzuweisen. Sofern Abfälle nicht verwertet werden können, sind diese als Abfälle zur Beseitigung andienungspflichtig an die Entsorgungsbetriebe Lübeck als öffentlich rechtlichem Entsorgungsträger zu übergeben. Für mehr als 10 m<sup>3</sup> Bau- und Abbruchabfälle ist der UAB eine Dokumentation gem. § 8 Abs. 3 Gewerbeabfallverordnung vorzulegen.

#### Archäologie

Das gesamte Gebiet befindet sich auf historisch äußerst sensiblem Gelände, das seit dem Mittelalter und insbesondere der frühen Neuzeit intensiv genutzt wurde. Es gehörte zu den Befestigungsanlagen der Hansestadt Lübeck, deren aufwändige Unterkonstruktionen als archäologische Befunde im gesamten Bereich erwartet werden können.

Der bisherige Kenntnisstand beruht auf reichhaltigen Archivalien, Karten und Bildmaterial sowie Ausgrabungsergebnissen, die während der Abtragung der Wälle in den Jahren 1886/87 durchgeführt und dokumentiert worden sind.

Im Bereich der zur Bebauung vorgesehenen nördlichen Wallhalbinsel befand sich der „Goldene Turm“ von 1484 mit angebauten Kasematten des 17. Jahrhunderts, ein Rondell von 1560, der Wall von 1573 - 1580, sowie die jüngeren Bastionen des 17. Jahrhunderts. Von diesen Befestigungen werden Stein- und Holzfundamente erwartet, vor allem der Unterbau der mächtigen Erdwälle erforderte eine besondere Konstruktionsweise von mehrfach verankerten Holzunterbauten, die im feuchten Boden gut erhalten sein werden.

---

Begrenzte Sondagen im vermuteten Bereich des „Goldenen Turms“ haben im Februar 2009 keine Überreste dieses Turmes erfasst. Weitere Sondagen sind nicht geplant.

Die jeweiligen Befestigungsanlagen waren auf der Außenseite von Wasserläufen, den Stadtgräben umgeben. In den verfüllten Wasserläufen sowie in den Aufschüttungen ist fundreiches Abfallmaterial aus der Stadt zu erwarten.

Bei Bodeneingriffen in dem betroffenen Gebiet, insbesondere bei der Anlage von Tiefgaragen, ist daher mit archäologisch relevanten Funden und Befunden zu rechnen, die fachgerecht dokumentiert und geborgen werden müssen. Um hier kostenintensive Ausgrabungen zu vermeiden, sind die bauseitig bedingten Bodeneingriffe auf das Notwendigste zu beschränken, so dass die archäologischen Befunde weitgehend erhalten bleiben können. Aufgrund der hohen technischen Schwierigkeiten in unmittelbarer Wassernähe und im Hochwasserbereich sowie aufgrund der großen Flächen ist eine bauvorbereitende und baubegleitende Untersuchung vorzusehen, die die technische Infrastruktur einer Baustelleneinrichtung nutzen kann. Dieses Vorgehen kann nach Vorliegen der Einzelbaupläne konkret zeitlich und finanziell kalkuliert und vertraglich geregelt werden.

Es ist davon auszugehen, dass die zu erwartenden archäologischen Befunde nach heutiger Kenntnis die Voraussetzungen für Kulturdenkmale erfüllen werden und damit den Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes unterliegen

Es sind baubegleitende archäologische Prospektionen durchzuführen und bei entsprechend erwarteter Befundlage sind archäologische Grabungen gem. Denkmalschutzgesetz SH vorzunehmen. Vor Bodeneingriffen ist die Denkmalschutzbehörde, Abt. Archäologie zu informieren. Archäologische Funde sind gem. § 15 DSchGS-H umgehend zu melden.

## 6. Umweltbericht

### 6.1 Vorbemerkungen

Gem. § 2 (4) BauGB wird zur Wahrung der Belange des Umweltschutzes gem. §§ 1 (6) Nr. 7, 1a BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden. Der Umfang und Detaillierungsgrad der Untersuchungen wird durch die Gemeinde festgelegt. Zudem ist nach § 18 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) über die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Bauleitplan unter entsprechender Anwendung der §§ 14 und 15 BNatSchG nach den Vorschriften des BauGB zu entscheiden, wenn aufgrund einer Aufstellung, Änderung oder Ergänzung eines Bauleitplanes Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind. Darüber hinaus sind im Sinne des § 1a (2) BauGB die in § 2 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) genannten Funktionen des Bodens nachhaltig zu sichern sowie die artenschutzrechtlichen Bestimmungen des § 44 (1) BNatSchG zu berücksichtigen.

Für die vorliegende Planung erfolgte eine frühzeitige Abstimmung mit den entsprechenden Fachbehörden im Rahmen der Beteiligung nach § 4 (1) BauGB, insbesondere zur Abgleichung der Erfordernisse hinsichtlich des Untersuchungsrahmens. In der Umweltprüfung betrachtet werden die durch die Planung zu erwartenden Auswirkungen auf das Gebiet und die Umgebung.

---

### **6.1.1 Kurzbeschreibung der Inhalte und der wichtigsten Ziele der Bauleitplanung**

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes 01.77.00 soll die Umsetzung des PIH-Konzeptes planungsrechtlich vorbereitet werden. Das Konzept basiert auf dem Erhalt der vorhandenen Hafenschuppen und einer Funktionsvernetzung mit der Altstadt und den umliegenden Quartieren. Insbesondere sollen hier Nutzungen angesiedelt werden, die die Funktionen der Innenstadt stärken, dort aber aufgrund der Kleinteiligkeit bzw. des zu geringen Flächenangebots oder der Schutzansprüche zu Konflikten führen würden. Vorrangig sind dies Angebote aus den Bereichen Freizeitgestaltung, Kunst und Kultur sowie Handwerk und Dienstleistung. Es wird ein hohes Maß an Flexibilität angestrebt. Wohnnutzungen sind in einem mit den übrigen Nutzungen verträglichen Maß und Umfang vorgesehen. Vorrangig ist an ein Angebot an Wohnraum in räumlichem und funktionalem Zusammenhang mit Arbeitsbereichen für Gewerbetreibende/Dienstleister aus sogenannten kreativen Branchen gedacht.

Darüber hinaus sind für weitere spezifische Nutzergruppen wie z.B. Studierende in dem am Kulenkampkai gelegenen Schuppen A individuelle Wohnraumangebote geplant.

Darüber hinaus sind im südlichen Bereich der Neubau eines Hotels sowie eines Bürogebäudes vorgesehen. Die vorhandene, derzeit saisonabhängige, gastronomische Nutzung an der Nordspitze soll langfristig gesichert werden und eine bauliche Option für eine Ganzjahresnutzung erhalten.

### **6.1.2 Beschreibung der Darstellungen der FNP-Änderung**

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck stellt für den Geltungsbereich der vorliegenden Planung gemischte Baufläche dar. Dem Entwicklungsgebot gem. § 8(2) BauGB wird entsprochen.

### **6.1.3 Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben**

Durch die Umsetzung der Planung wird keine zusätzliche Inanspruchnahme von Grund und Boden begründet. Das Plangebiet ist bereit vollständig versiegelt.

### **6.1.4 Fachgesetzliche und fachplanerische Ziele des Umweltschutzes**

Der Umweltbericht erfordert die Darstellung der für die Berücksichtigung der Umweltziele relevanten Fachgesetze. Nach § 1 (6) Nr. 7 Baugesetzbuch (BauGB) sind Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen, nach § 1a BauGB sind die umweltschützenden Belange in die Bauleitplanung einzustellen und nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz sind schädliche Umweltauswirkungen auszuschließen.

Für den Bebauungsplan 01.77.00 „Nördliche Wallhalbinsel“ sind folgende weitere Gesetze von Bedeutung:

|           |  |
|-----------|--|
| BNatSchG  | Das Bundesnaturschutzgesetz ist im Zusammenhang mit Art. 6, Abs. 3 der FFH-Richtlinie und den Artenschutzbestimmungen von Belang.    |
| LNatSchG  | Das Landesnaturschutzgesetz ist im Hinblick auf die Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung sowie den Erholungsschutzstreifen von Belang. |
| WHG       | Das Wasserhaushaltsgesetz ist im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz relevant.   |
| DSchG S-H | Das Denkmalschutzgesetz Schleswig Holstein regelt die Belange  |

---

|                       |  |
|-----------------------|--|
| BBodSchG/<br>BBodSchV | der sich im Geltungsbereich befindenden Kulturdenkmale.<br><br>Das Bundesbodenschutzgesetz als Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenverunreinigungen und zur Sanierung von Altlasten sowie die Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung sind wegen der ehemaligen gewerblichen Nutzung relevant. |
|-----------------------|--|

| <b>Schutzgut / Thema</b> | <b>Fachgesetz / Fachplanung</b>   | <b>Art der Berücksichtigung</b>   |
|--------------------------|---|---|
| Verkehrslärm             | Akustik Labor Nord: Schalltechnische Untersuchung, Lübeck, 05.10.2020   | Aktive/passive Schutzmaßnahmen  |
| Gewerbelärm              | Akustik Labor Nord: Schalltechnische Untersuchung, Lübeck, 05.10.2020   | Festsetzung von Schalldämmmaße für Außenbauteile, Immissionskontingente |
| Sportlärm                | Akustik Labor Nord: Schalltechnische Untersuchung, Lübeck, 05.10.2020   | -   |
| Klima                    | -   | -   |
| Luft                     | NordGeo: Errichtung einer Bodenluftmessstelle und Durchführung von Raum- und Bodenluftuntersuchungen Untersuchungsergebnisse 06.01.2020   | -   |
| Wasser                   | Landplus: Detaillierte Altlastenuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 30.01.2020<br>Landplus: Konzept für eine Detailuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 22.05.2020<br>NordGeo: Errichtung einer Bodenluftmessstelle und Durchführung von Raum- und Bodenluftuntersuchungen Untersuchungsergebnisse 06.01.2020<br>Ingenieurbüro Reinberg: Untersuchungsbericht zu Baugrund- und Grundwasserhältnissen | -   |

|                       |  |  |
|-----------------------|--|--|
|                       | 14.08.2017   |  |
| Boden                 | <p>Landplus: Detaillierte Altlastenuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 30.01.2020</p> <p>Landplus: Konzept für eine Detailuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 22.05.2020</p> <p>NordGeo: Errichtung einer Bodenluftmessstelle und Durchführung von Raum- und Bodenluftuntersuchungen Untersuchungsergebnisse 06.01.2020</p> <p>Ingenieurbüro Reinberg: Untersuchungsbericht zu Baugrund- und Grundwasserhältnissen, Lübeck, 14.08.2017</p> | Baubegleitende Überwachung von Tiefbauarbeiten   |
| Landschaft / Ortsbild | -  | -  |
| Tiere                 | Artenschutzrechtliche Betrachtung, Dipl. Biol. Björn Leupolt, Heidmühlen, 22.07.2019   | Bauzeitenregelung, Ersatzquartiere für Fledermäuse, Nisthilfen für Gebäudebrütende Vögel |
| Pflanzen              | Planlabor Stolzenberg: FFH-Vorprüfung, Lübeck, 30.09.2009 und Umweltbericht zum Ursprungsbebauungsplan 01.75.00, 18.08.2011, Aktualisierung der FFH-Vorprüfung, Lübeck, 18.10.2019   | -  |
| Mensch                |  | Schallschutzmaßnahmen  |

### **6.1.5 Fachgutachten und umweltrelevante Stellungnahmen**

Den Angaben zu Natur und Umwelt liegen folgende Gutachten zu Grunde:

- Kieler Institut für Landschaftsökologie: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Kiel 14.12.2009

- 
- Planlabor Stolzenberg: FFH-Vorprüfung, Lübeck, 30.09.2009 und Umweltbericht zum Ursprungsbebauungsplan 01.75.00, 18.08.2011, Aktualisierung der FFH-Vorprüfung, Lübeck, 18.10.2019
  - Lärmkontor GmbH, Schalltechnische Untersuchung, Hamburg, 07.12.2009
  - Akustik Labor Nord: Schalltechnische Untersuchung, Lübeck, 05.10.2020
  - Dipl. Biol. Björn Leupolt, Artenschutzrechtliche Betrachtung, Heidmühlen, 22.07.2019
  - Landplus: Detaillierte Altlastenuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 30.01.2020
  - Landplus: Konzept für eine Detailuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 22.05.2020
  - NordGeo: Errichtung einer Bodenluftmessstelle und Durchführung von Raum- und Bodenluftuntersuchungen Untersuchungsergebnisse 06.01.2020
  - Ingenieurbüro Reinberg: Untersuchungsbericht zu Baugrund- und Grundwasserverhältnissen, Lübeck, 14.08.2017
  - VTT Planungsbüro: Abschlussbericht Verkehrsgutachten zum B-Planverfahren 01.77.00, Hamburg, 10.09.2020

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB wurden Stellungnahmen zu folgenden Themen abgegeben:

- Kampfmittel, Landeskriminalamt, 05.12.2018
- Lärmermittlung, Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt, und ländliche Räume, 11.12.2018, Bereich 3.390, Abt. 2 Immissionen, 14.01.2019
- Artenschutz, Baumpflanzungen, Luft, Klima NABU 18.12.2018, Bereich 3.390, Abt. 2 Immissionen, 14.01.2019
- Hochwasserschutz, Bereich 3.390 Untere Wasserbehörde, 21.12.2018
- Altlasten, Bereich 3.390 Untere Bodenschutzbehörde, 11.01.2019
- Immissionen, Bereich 3.390, Abt. 2 Immissionen, 14.01.2019
- Abfall, Bereich 3.390, Untere Abfallentsorgungsbehörde, 15.01.2019

Nach Abschluss der frühzeitigen Beteiligung wurden weitere Hinweise zu umweltrelevanten Sachverhalten sowie zu in Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck erarbeiteten Fachgutachten vorgebracht:

- Hinweis zur FFH-Vorprüfung, Bereich 3.390 Untere Naturschutzbehörde, 02.10.2019
- Hinweis zum Altlastenverdacht, Bereich 3.390 Untere Bodenschutzbehörde, 10.01.2020
- Hinweis zur Detaillierten Altlastenuntersuchung, Bereich 3.390 Untere Bodenschutzbehörde, 31.08.2020

---

## 6.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

### 6.2.1 Schutzgut Luft

#### a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Die Luftqualität Lübecks ist im Rahmen der Aufstellung des Landschaftsplans anhand des Flechtenbewuchses an Bäumen (Bioindikatoren) und im Rahmen der zugehörigen strategischen Umweltprüfung (März 2008) untersucht worden. Im Ergebnis lässt sich die Luftqualität in drei Stufen von "kritischer Belastung" bis "mittlerer Belastung" differenzieren. Seit Anfang der neunziger Jahre (erste Flechtenkartierung) hat sich die Qualität der Luft signifikant verbessert: Eine damals ermittelte "hohe Belastung" der Luft in den Kernbereichen Lübecks konnte nicht mehr nachgewiesen werden.

Die Nördliche Wallhalbinsel liegt nach dem Landschaftsplan in einem Bereich mit geringer Luftqualität. Der Bereich ist durch einen großen Anteil am Ort erzeugter Emissionen (z. B. durch Verkehr, Industrie oder Hausbrand) gekennzeichnet.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes 01.75.00 wurde die Luftschatstoffbelastung aus Schiffsemissionen (Schalltechnische Untersuchung, Lärmkontor, Hamburg, 07.12.2009) für das Plangebiet geprüft. Die Belastungen durch Stickoxide ( $\text{NO}_x$ ) betragen selbst im höchstbelasteten östlichen Teil des Plangebietes im Jahresmittel weniger als  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , im übrigen Plangebiet weniger als  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Die überwiegend als Stickstoffmonoxid (NO) emittierten Stickoxide werden auf dem Ausbreitungsweg in Stickstoffdioxid umgewandelt. Die Umwandlungsrate ist abhängig von der Konzentration und der Entfernung zur Quelle. Je höher die Entfernung, desto höher ist das Verhältnis  $\text{NO}_2 / \text{NO}$ . Selbst bei Beurteilung der Gesamt-  $\text{NO}_x$ -Emissionen als  $\text{NO}_2$  ergibt sich bei Beaufschlagung mit der Vorbelastung für  $\text{NO}_2$  von rund  $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ein  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwert von weniger als  $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Die Belastungen durch Schwefeldioxid ( $\text{SO}_2$ ) betragen selbst im höchstbelasteten südöstlichen Teil des Plangebietes im Jahresmittel weniger als  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , im übrigen Plangebiet weniger als  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Bei Beaufschlagung mit der Vorbelastung für  $\text{SO}_2$  von rund  $2-3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ergibt sich ein  $\text{SO}_2$ -Jahresmittelwert von weniger als  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Die Belastungen durch Partikel (PM) betragen selbst im höchstbelasteten (süd)-östlichen Teil des Plangebietes im Jahresmittel weniger als  $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , im übrigen Plangebiet weniger als  $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Hiervon macht der Feinstaub mit Durchmessern von weniger als  $10 \mu\text{m}$  (PM10) nur einen Teil aus. Selbst bei Beurteilung der Gesamt-PM-Emissionen als PM10 ergibt sich bei Beaufschlagung mit der Vorbelastung für PM10 von rund  $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ein PM10-Jahresmittelwert von weniger als  $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

#### Luftschatstoffe

Die Hauptverursacher der Luftschatstoffemissionen sind entfernte Liegeplätze und die sehr häufig im Jahr vorkommenden Hafenrundfahrten. Hingegen sind Schiffsliegezeiten und Fahrten aufgrund der sehr niedrigen Frequentierung von untergeordneter Bedeutung für die Emissionsbilanz. Die höchsten Belastungen durch schiffsbedingte Luftschatstoffe sind im Nahbereich des Hansakais sowie im nordöstlichen Teil des Plangebietes zu finden. Die Belastungen durch Stickoxide ( $\text{NO}_x$ ) betragen selbst im höchstbelasteten östlichen Teil des Plangebietes im Jahresmittel weniger als  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , im übrigen Plangebiet weniger als  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Die überwiegend als Stickstoffmonoxid (NO) emittierten Stickoxide werden auf dem Ausbreitungsweg in Stickstoffdioxid umgewandelt. Die Umwandlungsrate ist abhängig von der Konzentration und der Entfernung zur Quelle. Je höher die Entfernung, desto höher ist das Verhältnis  $\text{NO}_2 / \text{NO}$ . Selbst bei Beurteilung

---

der Gesamt- NOx-Emissionen als NO<sub>2</sub> ergibt sich bei Beaufschlagung mit der Vorbelastung für NO<sub>2</sub> von rund 18 µg/m<sup>3</sup> ein NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert von weniger als 28 µg/m<sup>3</sup>. Der NO<sub>2</sub>-Grenzwert der 22. BImSchV von 40 µg/m<sup>3</sup> wird somit sicher unterschritten. Die Belastungen durch Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) betragen selbst im höchstbelasteten südöstlichen Teil des Plangebietes im Jahresmittel weniger als 2 µg/m<sup>3</sup>, im übrigen Plangebiet weniger als 1 µg/m<sup>3</sup>. Bei Beaufschlagung mit der Vorbelastung für SO<sub>2</sub> von rund 2-3 µg/m<sup>3</sup> ergibt sich ein SO<sub>2</sub>- Jahresmittelwert von weniger als 5 µg/m<sup>3</sup>. Der SO<sub>2</sub>-Grenzwert der 22. BImSchV von 20 µg/m<sup>3</sup> wird somit sicher unterschritten.

Die Belastungen durch Partikel (PM) betragen selbst im höchstbelasteten (süd)-östlichen Teil des Plangebietes im Jahresmittel weniger als 4 µg/m<sup>3</sup>, im übrigen Plangebiet weniger als 3 µg/m<sup>3</sup>. Hiervon macht der Feinstaub mit Durchmessern von weniger als 10 µm (PM10) nur einen Teil aus. Selbst bei Beurteilung der Gesamt-PM-Emissionen als PM10 ergibt sich bei Beaufschlagung mit der Vorbelastung für PM10 von rund 22 µg/m<sup>3</sup> ein PM10-Jahresmittelwert von weniger als 26 µg/m<sup>3</sup>. Der PM10-Grenzwert der 22. BImSchV von 40 µg/m<sup>3</sup> wird somit sicher unterschritten.

#### Lärm

Das Plangebiet ist mit Geräuschen durch gewerbliche Nutzung (B-Plan Nr. 04.44.00 der Hansestadt Lübeck, Fa. Brüggen, Schuppen 6 und 9, Café & Bar Celona, Strandsalon, Schuppen C, Hafennutzung), durch Sportanlagen (Marina Newport), durch Verkehr (Straße, Schiene, Schiff sowie durch Sonderveranstaltungen (Strandsalon) vorbelastet.

#### **b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung**

##### Gewerbelärm

Für den Strandsalon wird unter Berücksichtigung von Dämpfungstermen nach DIN EN ISO 9613-2(4) ein flächenbezogener Schallleistungspegel von  $L_{WA}=60/59$  dB(A)/m<sup>2</sup> tags/nachts zum Ansatz gebracht.

Für den nordöstlichen Teil von Schuppen D werden am Tage max. Beurteilungspegel von 61 dB(A) prognostiziert. Der zugehörige Tages-Immissionsrichtwert der TA Lärm (1) für ein Urbanes Gebiet von 63 dB(A) wird eingehalten. In der Nacht ist an Schuppen D mit maximalen Beurteilungspegeln von gerundet 60 dB(A) zu rechnen. Der nächtliche Immissionsrichtwert der TA Lärm von 45 dB(A) wird um 15 dB(A) überschritten.

Für Schuppen C wurden Ertüchtigungsmaßnahmen für Außenbauteile (Anlage 8 der Schalltechnischen Untersuchung, ALN 18.09.2020) erarbeitet welche die Belastungen von Schuppen C soweit reduzieren, dass es an der unmittelbar benachbarten Wohnbebauung zu keiner Überschreitung des Immissionsrichtwertes nach TA Lärm (1) kommt.

Für den nordwestlichen Teil von Schuppen F werden, unter Berücksichtigung einer einschlägigen Ertüchtigung gem. Anlage 8 der Schalltechnischen Untersuchung (ALN 18.09.2020) max. Beurteilungspegel von 34 dB(A)/41 dB(A) tags/nachts prognostiziert.

Für den Schiffbauplatz wird eine flächenbezogener Schallleistungspegel von  $L_{WA}$  60/0 dB(A) tags/nachts zum Ansatz gebracht. Die entspricht einer uneingeschränkten Industrienutzung am Tage nach DIN 18005(2).

##### Sportlärm

---

Die Sportgeräuschemissionen lassen keine Überschreitung der Richtwerte gem. Sportanlagenlärmschutzverordnung erwarten.

#### Verkehrslärm

Für die Ermittlung der Emissionspegel aus Straßenverkehr werden die relevanten Straßenabschnitte innerhalb und außerhalb des Plangebietes betrachtet. Bezogen auf den Prognosehorizont wird mit einer Zunahme des Straßenverkehrs von jährlich 1% ausgegangen.

Für die Ermittlung der Emissionspegel aus Schienenverkehr werden die Angaben des Resorts Wirtschaft, Recht und Regulierung der Deutsche Bahn AG zugrunde gelegt. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die geplante feste Fehmarn-Belt-Querung sowie die von Lübeck Port Authority gelieferten Verkehrszahlen sind in den Prognoseberechnungen berücksichtigt.

#### Luftschadstoffe

Entsprechend dem Luftschadstoffgutachten im Zusammenhang mit der Schalltechnischen Untersuchung durch die Lärmkontor GmbH, Hamburg, kann zusammenfassend festgestellt werden, dass kritische Luftschadstoffbelastungen durch den Schiffsverkehr nicht zu erwarten sind.

Die Belastungssituation der Luft hat sich in den letzten Jahren stark zum Positiven verändert. Dieses ist insbesondere auf die veränderte Nutzung (z. B. Hafen Travemünde, es kommen nur noch vereinzelt große Schiffe in den Wall- und den Hansahafen) die vorgeschriebene Verwendung von Katalysatoren o. ä. und die Zunahme geringer emittierender Brennstoffe (z. B. zum Heizen Gas anstatt Kohle) zurückzuführen.

Gemäß der Schalltechnische Untersuchung, Lärmkontor, Hamburg, 2009 werden die Grenzwerte der 22. BlmSchV /18/ für NO<sub>2</sub> von 40 µg/m<sup>3</sup>, für SO<sub>2</sub> von 20 µg/m<sup>3</sup> und für PM10 von 40 µg/m<sup>3</sup> alle deutlich unterschritten.

### **c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen**

#### Gewerbelärm

Für Schuppen D: in einem Teilbereich (siehe Abb. 1) keine öffnenbaren Fenster von schutzbedürftigen Räumen, die zum Schlafen genutzt werden.

Für Schuppen C resultierende Schalldämmmaße für unterschiedliche Betriebszustände Annahme (Rock-Konzert):

- Dach                    32 dB (durch Bestand bereits gewährleistet)
- Massivwand West    43 dB (durch Bestand bereits gewährleistet)
- Fassade Nord        21 dB
- Fassade Süd        21 dB

Für den Strandsalon: Immissionskontingente tags von 60 dB(A) und nachts von 59 dB(A).

Für den Schiffbauplatz: Immissionskontingente tags von 65 dB(A). Ein Nachtbetrieb ist hier nicht vorgesehen.

#### Verkehrslärm

Für schutzbedürftige Aufenthaltsräume: Bau-Schalldämmmaße unter Berücksichtigung der maßgeblichen resultierenden Außenlärmpegel.

---

Für Außenwohnbereiche im südwestlichen Plangebiet: Orientierung an lärmabgewandte Gebäudeseiten, bauliche Schallschutzmaßnahmen (verglaste Loggien, Wintergärten ...) mit Beurteilungspegel von  $\leq 63$  dB(A).

Für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume etc.: Bau-Schalldämmmaß min. 30 dB.

Für Büroräume etc.: Bau-Schalldämmmaß min. 35 dB.

Schlafräume mit einem Beurteilungspegel  $\geq 50$  dB(A): Schallgedämpfte Lüfter.

Die Sportgeräuschimmission lassen keine Überschreitung der Richtwerte gem. Sportanlagenlärmenschutzverordnung erwarten.

## 6.2.2 Schutzgut Klima

### a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das Klima in Lübeck wird insbesondere durch die Lage zwischen der Nord- und Ostsee geprägt und ist als gemäßigtes, feucht temperiertes, ozeanisches Klima zu bezeichnen. Es wird zusätzlich durch die wesentlich kontinentaler geprägten Bereiche Mecklenburg-Vorpommerns gekennzeichnet.

Lokalklimatisch wird die Nördliche Wallhalbinsel dem Stadtklima mit relativ hohen Tages- und Nachttemperaturen sowie geringem Luftaustausch zugeordnet.

### b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Der weltweit durch den hohen Verbrauch fossiler Brennstoffe verursachte Klimawandel wird gem. der strategischen Umweltprüfung zum Landschaftsplan bis zum Ende des Jahrhunderts zu einer durchschnittlichen Temperaturerhöhung von  $2,5 - 2,8$  °C, einer Abnahme der Sommerniederschläge und einer Zunahme der Winterniederschläge führen. Starkregenereignisse können häufiger und mit weitaus größeren Wassermengen als bisher auftreten, entsprechend kann es zu lokalen Überschwemmungen kommen, weil die Kanalisation und die kleinen Fließgewässer die Wassermengen nur begrenzt ableiten können. Mit einem bisher alle hundert Jahre einmal auftretenden Jahrhunderthochwasser der Ostsee, welches über die Trave tiefliegende städtische Gebiete unter Wasser setzen, muss heute entsprechend häufiger gerechnet werden.

### c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Durch die geplante Umnutzung der NWHI für Wohnen und Arbeiten sowie Kultur- und Freizeit sind ggf. Luftschatstoffeinträge aus Heizanlagen und Verkehr möglich. Gleichzeitig reduziert sich jedoch der derzeitige Parkverkehr und die Wärmeversorgungsanlagen entsprechen aktuellem Standard. Zur Verbesserung der Verdunstungsrate werden gem. Freiraumkonzept Baumpflanzungen vorgesehen. Von einer Verschlechterung der Luftqualität wird nicht ausgegangen.

---

## **6.2.3 Schutzgut Wasser**

### **a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes**

Die Nördliche Wallhalbinsel wird im Westen vom Wallhafen, im Osten vom Hansahafen begrenzt. Die Ufer sind mit Kaimauern befestigt.

Gemäß Untersuchungsbericht des Ing.-Büros Reinberg zu Baugrund- und Grundwasserverhältnissen steht das Grundwasser auf der NWHI in Tiefen von 0,8 m bis 1,9 m unter Gelände bzw. 2,15 m ü. NHN bis 0,3 m u.NHN an. Ein großer flächiger zusammenhängender grundwasserführender Bodenhorizont wurde nicht festgestellt, es ist jedoch mit Stau- und Schichtenwasserflüssen und teilweise mit Grundwasserräumen mit mehreren Metern Mächtigkeit zu rechnen. Aufgrund klimatischer bzw. witterungsbedingter Einflüsse ist mit einem Grundwasseranstieg/-abfall von bis zu 0,8 m zu rechnen. Nach intensiven Regenperioden sind temporäre Stauwasserbildungen bis an die Geländeoberkante möglich.

Gem. Altlastengutachten (Landplus GmbH, Lübeck, 30.01.2020) wurde in allen Wasserproben PAK-Konzentrationen nachgewiesen. Die für eine Bewertung relevanten Parameter lagen allerdings jeweils unterhalb der Nachweisgrenze. Die analysierten MKW-Konzentrationen werden als unauffällig eingestuft, die Phenol-Konzentrationen sind als auffällig bis schwach erhöht zu bewerten.

### **b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung**

Es bestehen keine Anhaltspunkte für eine Gefährdung des Oberflächenwassers durch verunreinigte Schichtwasser. Ein Eintrag von relevanten Schadstofffrachten mit dem abfließenden Schichtwasser in die Trave ist nicht zu besorgen.

### **c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen**

Das anfallende Oberflächenwasser wird in einem neu herzustellenden Kanalleitungssystem in die Trave eingeleitet. Eine Versickerung in oberflächennahes Schichtwasser und damit ein Auswaschen potentieller Schadstoffe ist somit nicht möglich. Bei geplanten Baumpflanzungen ist zur Herstellung der Pflanzgrube mindestens ein Bodenaustausch bis zur Unterkante des Wurzelballens vorzunehmen, wodurch partiell die Oberbodenqualität verbessert und ein möglicher Schadstofftransport verringert wird. Nutzpflanzen sind vorsorglich in Pflanzkästen in Form von Hochbeeten o.ä. ohne Kontakt zu den im Untergrund vorhandenen Auffüllungen zu ziehen. Wassergebundene Decken sind regelmäßig zu kontrollieren und instand zu halten um eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch auszuschließen. Auf das Pflanzen von Obstbäumen ist zu verzichten.

---

## **6.2.4 Schutzgut Boden**

### **a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes**

Die Nördliche Wallhalbinsel bildete im Spätmittelalter am Verlauf der Stadt-Trave eine befestigte Bastion, erhielt dann die Struktur einer begrünten Wallanlage und übernahm seit dem frühen 19. Jahrhundert verstärkt die Aufgabe als Handelshafen und für den Schiffbau. Vor rd. 100 Jahren entstand die Nördliche Wallhalbinsel als Teil einer Hafenbaumaßnahme. Es kommen stark veränderte, anthropogen bestimmte Bodentypen in Form von Aufschüttungen

---

vor, die in ihren Bodenfunktionen stark gestört sind. Die Nördliche Wallhalbinsel ist nahezu komplett versiegelt.

**b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung**

Das Schutzgut Boden hat für den Naturhaushalt im Plangebiet keine Bedeutung da keine neu zu versiegelnden Flächen in Anspruch genommen werden.

**c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen**

Gem. Altlastengutachten (Landplus GmbH, Lübeck, 30.01.2020) liegen derzeit keine Anhaltspunkte für eine Gefährdung der Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser vor. Zukünftige Tiefbauarbeiten, auch Teileinsiegelungen und Baumplanzungen, sind, zur Gewährleistung der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes sowie für einen ordnungsgemäßen Umgang mit mineralischen Abfällen, fachgutachterlich zu begleiten.

Anfallender Bodenaushub ist nach Mutterboden und Unterboden zu trennen und zu beurteilen. Sofern bei Baumaßnahmen auffällige Verunreinigungen festgestellt werden, die auf einen Altlastenverdacht hinweisen, ist der Bereich Umwelt-, Natur und Verbraucherschutz, untere Bodenschutzbehörde umgehend zu informieren.

### **6.2.5 Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt**

**a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes**

Zur Beurteilung der artenschutzrechtlichen Situation wurde ein artenschutzrechtliches Gutachten auf der Grundlage einer Begehung und einer Potenzialanalyse erarbeitet (Björn Leupolt, Heidmühlen, Juni 2019). Der Untersuchungsraum zum Schutzgut Tiere umfasst den Geltungsbereich mit angrenzenden Bereichen des Bebauungsplans.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes wurden keine aktuellen Fledermauswinterquartiere und kein Fledermausbesatz festgestellt. Potenzial für Fledermaussummerquartiere in Form von Tagesquartieren besteht vereinzelt in Mauerwerksspalten und im Dachüberstand von Schuppen F auch in Form von Wochenquartieren zur Aufzucht von Jungtieren. Hinweise auf zurückliegenden Besatz wurden jedoch nicht festgestellt.

Als potenzielle Brutvogelarten sind insgesamt 8, in Schleswig-Holstein jedoch als ungefährdet eingestufte Arten im Plangebiet anzunehmen. Von den angenommenen Vogelarten konnten im Plangebiet lediglich alte Nester der Mehlschwalbe und der Stadttaube im Geltungsbereich ermittelt werden.

Als weitere artenschutzrechtlich relevante Art wurde der Fischotter betrachtet. Eine Durchgängigkeit für Fischotter ist unter den das Plangebiet berührenden Brücken gegeben. Das Plangebiet liegt außerhalb von Bereichen, die für die Realisierung von Ausstiegshilfen und Querungshilfen vorgeschlagen werden. Eine Prüfung zur Umsetzung weiterführender Maßnahmen im Plangebiet scheidet aus, da dort keine Eingriffe in denkmalgeschützte Kaimanlagen vorgenommen werden können. Der Geltungsbereich ist für den Fischotter aufgrund der bestehenden Vorbelastung hinsichtlich Licht- und Lärmimmissionen sowie fehlender Versteck- und Ruhemöglichkeiten als Habitat nicht geeignet. Eine Verbesserung des Zustandes der Lebensraumtypen wird daher im Plangebiet nicht erforderlich.

---

Der Geltungsbereich ist für den Fischotter aufgrund der bestehenden Vorbelastung hinsichtlich Licht- und Lärmimmissionen sowie fehlender Versteck- und Ruhemöglichkeiten als Habitat nicht geeignet. Die Durchgängigkeit für Fischotter ist im Bereich der nahe gelegenen Brücken Marienbrücke und Eutiner Brücke gegeben. Nähere Ausführungen zu weitergehenden Entwicklungsmaßnahmen zur Verbesserung der Trave für den Fischotter gemäß Managementplan für das FFH-Gebiet „Travetal“ sind in Abschnitt 2.2 Natur- und Artenschutz zu finden.

Aufgrund des Fehlens geeigneter Lebensräume können Vorkommen von geschützten Fischarten, Reptilien und Amphibien und geschützten Wirbellosen ausgeschlossen werden.

Bedeutende Biotoptstrukturen, deren Verlust sich negativ auf den Naturhaushalt auswirken könnte, sind im Plangebiet nicht vorhanden.

**b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung**

Mit Umsetzung des Bebauungsplanes ist bei Umbaubauten und Sanierungen der Gebäude von einem Verlust potenzieller Spaltenquartiere der Breitflügel- und Zwergfledermaus als Tagesverstecke oder Wochenstuben auszugehen. Wenn die Baufeldräumung zu einem Zeitpunkt erfolgt, an dem diese Quartiere besetzt sind, kann eine „Verletzung und Tötung von Individuen“ im Sinne des § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG durch die Baufeldräumung nicht ausgeschlossen werden. Auch ist eine Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Fledermäuse im Sinne des § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG nicht auszuschließen.

Eine Rodung der Gehölzstrukturen am westlichen Plangebietsrand ist nicht vorgesehen. Festgesetzte Bepflanzungsmaßnahmen werden im Vergleich zum Ist-Zustand eine deutlich höhere Durchgrünung des Plangebietes erreichen.

**c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen**

Es werden vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen erforderlich um mögliche Beeinträchtigungen gebäudebrütender Vögel sowie potenziell vorkommender Fledermäuse auszugleichen. Es werden insgesamt zehn Fledermausfassadenkästen, zehn Mehlschwalben-, fünf Rauchschwalben-, sowie insgesamt zehn Höhlen- und Nischenbrüternisthilfen erforderlich. Die Ersatzquartiere und Nisthilfen sind jeweils vor Baubeginn an bestehenden Gebäuden in der Nachbarschaft anzubringen.

Sofern Baumaßnahmen während der Fledermaussommerquartierszeit zwischen dem 1. März und dem 30.November erfolgt sind Baumaßnahmen durch einen Fachperson unter Artenschutzaspekten zu begleiten. Vor Beginn von Bauarbeiten in der Zeitspanne vom 1. März. bis zum 30.September sind die Gebäude ebenfalls auf einen Besatz durch Brutvögel zu kontrollieren.

Eine Kompensation nach der Eingriffsregelung gem. § 1a Abs. 3 BauGB ist nicht erforderlich.

## 6.2.6 Schutzgut Ortsbild / Landschaft

**a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes**

Die Nördliche Wallhalbinsel liegt am nordwestlichen Rand der historischen Lübecker Altstadt und ist der Altstadt inselartig vorgelagert. Nach Westen bilden das Hafenbecken des Wallhafens und

---

der Verlauf des Stadtgrabens einen stadträumlichen Übergang zu den gründerzeitlichen Vorstädten.

Die Bebauung besteht gegenwärtig aus einer Reihung von Hafenschuppen und Lagerhäusern, die vorwiegend aus der Gründerzeit mit baulichen Ergänzungen aus der Neuzeit stammen. Sie sind überwiegend mit nicht Hafen bezogenen Zwischenutzungen belegt. Das ehemalige Lagerhaus der Lübecker Kaufmannschaft steht als Einzeldenkmal unter Schutz und wurde 2002 für die Branchen „Neuen Medien und IT“ als „Media Docks“ eröffnet. Grünstrukturen sind nur im Westen in Form eines kleinen Gebüsches mit einzelnen Bäumen vorhanden. Im weiteren Umfeld des Geltungsbereiches liegt das „UNESCO Welterbe Lübecker Altstadt“.

Ausschlaggebend für das „UNESCO Welterbe Lübecker Altstadt“ waren unter anderem die markante Stadtsilhouette und die geschlossen erhaltene vorindustrielle Bausubstanz. Die Nördliche Wallhalbinsel als nördliche Spitze des gesamten Wallhalbinselareals, das zwischen dem Stadtgraben und der Trave dem westlichen Altstadtrand unmittelbar vorgelagert ist, gehört zum engsten Pufferzonenbereich der Welterbestätte.

### **b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung**

Mit Umsetzung des der Planung zugrundeliegenden PIH-Konzeptes werden die Hafenschuppen als Ensemble erhalten und im Sinne einer behutsamen Stadtentwicklung neuen Nutzungen zugeführt. Die stadtbildprägende Wirkung der gesamten NWHI mit ihren Originalbauten und Anlagen bleibt und im Kontext zur Altstadt erhalten.

### **c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen**

Die Silhouette der Altstadt wird durch Höhenbegrenzungen auf der NWHI erlebbar bleiben. Für die Entwürfe der Neubauten im Wettbewerbsverfahren mussten die Sichtbeziehungen zur Altstadt berücksichtigt werden. Die ehemalige Hafenanlage der NWHI wird von der Altstadtseite aus als historisches Ensemble wahrnehmbar bleiben, er wird hinsichtlich Material- und Farbgebung der Gebäude starker Bezug zu den Originalgebäuden genommen. Festsetzungen zur Gestaltung von Werbeanlagen haustechnischen Einrichtungen verhindern störende optische Einflüsse

## **6.2.7 Schutzwert Kultur und sonstige Sachgüter**

### **a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes**

Das Plangebiet befindet sich im unmittelbaren Pufferzonenbereich des „UNESCO Welterbes Lübecker Altstadt“. Die Erhaltung der markanten Stadtsilhouette, die geschlossen erhaltene vorindustrielle Bausubstanz und der für die archäologische Erforschung des mittelalterlichen Stadtwesens außerordentlich ergiebige Untergrund unterliegen hier einem besonderen Schutz.

Folgende Kulturdenkmale im Plangebiet sind in das Denkmalbuch der Hansestadt Lübeck eingetragen:

- Willy-Brandt-Allee o. Nr., (Hafenensemble). Der Umfang des Denkmalschutzes erstreckt sich hierbei auf den Verlauf und die Gestalt des Kaimauerringes, umlaufend vom Beginn des Wallhafens bis zum Ende des Hansahafens an der Drehbrücke

- 
- Willy-Brandt-Allee 31, Lagerhaus der Kaufmannschaft von 1898 einschließlich des kaisertigen Halbportal-Drehwipprans (Kampnagel 1917, 2 t Tragkraft) mit den dazugehörigen Gleisen im Bereich des Lagerhauses
  - Willy-Brandt-Allee 27, Kran I, Behnkai. Die gesamte Krananlage des ortsfesten Drehkrans der Firma Haniel & Lueg aus dem Jahre 1893
  - Willy-Brandt-Allee 35, Betriebsgebäude der Hafendrehbrücke. Es wurde im Jahre 1892 in neugotischen Backsteinformen mit Rohrkanal zum Kran I auf der nördlichen Wallhalbinsel errichtet.
  - Willy-Brandt-Allee 19-21, Portaldrehkran Nr. 22 auf Gleisen (Kammnagel 1953, 3 t Tragkraft)
  - Willy-Brandt-Allee 19-21, Portaldrehkran Nr. 52 auf Gleisen (Kampnagel 1967, 15 t Tragkraft)
  - Fuhrwerkwaage im südlichen Eingangsbereich zur nördlichen Wallhalbinsel (Baujahr 1953).

Folgende Bauwerke sind bereits als Denkmale/Mehrheit baulicher Anlagen (MbA) im Plangebiet erkannt:

- Willy-Brandt-Allee 53a, Schuppen A
- Willy-Brandt-Allee 53b, Schuppen B
- Willy-Brandt-Allee 53c, Schuppen C
- Willy-Brandt-Allee 53d, Schuppen D
- Willy-Brandt-Allee 53f, Schuppen F
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., Gleisanlagen auf der Nördlichen Wallhalbinsel
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., Großsteinpflaster Oberbelag/ Anlieferzonen vor den Schuppen und Ladezonen zwischen Schuppen und Kaikanten
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., Eichenstammrückverankerung der Kaianlage

**b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung**

Das der Planung zugrunde liegende PIH-Konzept berücksichtigt die kulturhistorisch wertvolle Substanz sämtlicher Gebäude und Anlagen der NWHL und vermeidet deren Beeinträchtigungen. In den 1979er und 1980er Jahren entstandene Ergänzungsbauten zwischen den Schuppen B und C und C und D werden zurückgebaut, so dass die historischen Schuppen wieder in ihrer ursprünglichen Formation erlebbar werden.

**c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen**

Die Umsetzung des PIH-Konzeptes erfolgt in enger Kooperation mit der Abteilung Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck.

Schäden an dem denkmalgeschützten Kaimauerring sind in Abstimmung mit dem Bereich Lübeck Port Authority durch bautechnische Sicherungen zur Stabilisierung der statischen Konstruktionen zu vermeiden. Unvermeidbare Schäden sind durch den Verursacher wieder instand zu setzen. Zur Sicherung der Funktionalität der Hafenkrane müssen Neubauten so

---

konzipiert werden, dass eine Befahrbarkeit der zugehörigen Gleise gesichert und die Drehfähigkeit des Kranes am Ende der Wallhalbinsel bei gesenkten Kranausleger nicht beeinträchtigt wird.

## **6.2.8 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit**

### **a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes**

Das Plangebiet befindet sich im Einwirkungsbereich sowohl der nördlich angrenzenden Gewerbeflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 04.44.00 der Hansestadt Lübeck und der Industriegebiete im Hafen einschließlich des Rangierbereiches des Hafenbahnhofs, des Gastronomiebetriebes sowie der Veranstaltungsorte Schuppen 6 und 9, der Kaianlagen mit Sportboothafen, des Innenstadtgleises und des Straßenverkehrs auf den angrenzenden Straßen sowie im Einwirkungsbereich der Schienenstrecke Lübeck – Kiel/ Puttgarden/ Travemünde. Zur Beurteilung der zu erwartenden Immissionssituation wurde eine Schalltechnische Untersuchung erarbeitet (Akustik Labor Nord, Lübeck, 05.10.2020).

Das Plangebiet ist mit Geräuschen durch gewerbliche Nutzung (B-Plan Nr. 04.44.00 der Hansestadt Lübeck, Fa. Brüggen, Schuppen 6 und 9, Café & Bar Celona, Strandsalon, Schuppen C, Hafennutzung), durch Sportanlagen (Marina Newport), durch Verkehr (Straße, Schiene, Schiff) sowie durch Sonderveranstaltungen (Strandsalon) vorbelastet.

### **b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung**

Hinsichtlich der mit vorliegender Planung zulässigen Nutzungen sowie zur Beurteilung der auf das Plangebiet einwirkenden Geräuschimmissionen wurden die Auswirkungen aus Gewerbe- Sport- und Verkehrslärm auf die geplanten Nutzungen innerhalb des Plangebietes.

Im Ergebnis stellt der Gutachter fest, dass aufgrund der Gewerbe- und Verkehrsgeräuschimmissionen Schallschutzmaßnahmen im Plangebiet erforderlich werden. Die Sportgeräuschimmission lassen keine Überschreitung der Richtwerte gem. Sportanlagenlärmschutzverordnung erwarten.

### **c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen**

#### **Gewerbelärm**

Zum Schutz vor Gewerbelärm sind grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die dazu führen, dass die Immissionsrichtwerte vor den betroffenen Fassaden eingehalten werden.

Im Einzelnen werden Maßnahmen für Schuppen D empfohlen, indem in einem Teilbereich keine öffnenbaren Fenster von schutzbedürftigen Räumen angeordnet werden dürfen. Ausgenommen sind schutzbedürftige Räume, die nicht zum Schlafen genutzt werden.

Zum Schutz schutzbedürftiger Nutzungen in der Nachbarschaft werden für Schuppen C für unterschiedliche Betriebszustände bestimmte resultierende Schalldämmmaße festgesetzt die durch Ertüchtigung der Außenbauteile erreicht werden können. Unter Zugrundelegung des lautesten Betriebszustandes (Rock-Konzert) müssen die folgenden resultierenden Schalldämmmaße erreicht werden:

- 
- Dach 32 dB (durch Bestand bereits gewährleistet)
  - Massivwand West 43 dB (durch Bestand bereits gewährleistet)
  - Fassade Nord 21 dB
  - Fassade Süd 21 dB

Bei dem Betrieb des Strandsalons dürfen Immissionskontingente tags von 60 dB(A) und nachts von 59 dB(A) nicht überschritten werden. Für den Schiffbauplatz wird ein Immissionskontingent tags von 65 dB(A) festgesetzt. Ein nächtlicher Betrieb ist hier nicht vorgesehen.

Nachzuweisen sind die jeweils zulässigen Schalleistungspegel aus der für den Betrieb vorgesehenen Grundstücksfläche und dem festgesetzten Immissionskontingent. der für den Betrieb zulässige Immissionsanteil an maßgeblichen Immissionspunkten gem. TA Lärm wird aus dem zulässigen Schallleistungspegel errechnet. Die Schallausbreitungsberechnung zur Ermittlung der zulässigen Immissionsanteile werden unter Berücksichtigung vorhandener Gebäude nach dem alternativen Verfahren gem. ISO 9613-2:1996. Als Quellhöhe ist 1 ,0 m über Gelände anzunehmen. Die durch den Betrieb zu erwartende Geräuschimmission wird entsprechend der TA Lärm prognostiziert. Die prognostizierte Geräuschimmission darf den zulässigen Immissionsanteil nicht überschreiten.

#### Verkehrslärm

Zum Schutz vor Verkehrslärm sind im gesamten Plangebiet passive Schutzmaßnahmen erforderlich. Für die Auslegung passiver Schallschutzmaßnahmen sind die maßgeblichen Außenlärmpegel relevant. Da es im Plangebiet zur Überlagerung mehrerer Geräuschquellen (Straßen-, Schienen-, Wasserverkehr, Gewerbe/Industrie) kommt, wird der resultierende maßgebliche Außenlärmpegel festgesetzt. Der resultierende maßgebliche Außenlärmpegel ergibt sich aus der Summe der einwirkenden Geräuscharten (hier Straßen-, Schienen-, Wasserverkehr und Gewerbe). Für schutzbedürftige Aufenthaltsräume werden Anforderungen an die gesamten bewerteten Bau-Schalldämmmaße der Außenbauteile unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Raumnutzungen gem. DIN 4109-1:2018 für die maßgeblichen resultierenden Außenlärmpegel festgesetzt. Die Ergebnisse zu den maßgeblichen resultierenden Außenlärmpegeln werden wie folgt zusammengefasst:

- an den Baugrenzen im Südwesten des Plangebietes (Bürogebäude, Hotel): 61 dB(A) bis 73 dB(A)
- an den vorhandenen Schuppen im zentralen Bereich: 67 dB(A) bis 69 dB(A)
- an Schuppen D: 67 dB(A) bis 71 dB(A).

Für geplante Außenwohnbereiche im südwestlichen Plangebiet ist ausreichender Schallschutz entweder durch Orientierung an lärmabgewandte Gebäudeseiten im Schutz der Gebäudekörper umzusetzen oder es sind bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzusehen (verglaste Loggien, Wintergärten etc.) mit dem Ziel, die Beurteilungspegel von  $\geq 63$  dB(A) nicht zu überschreiten.

Für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume etc. ist ein bewertetes Bau-Schalldämmmaß von min. 30 dB und für Büroräume etc. von min. 35 dB einzuhalten.

Darüber hinaus sind für zum Schlafen genutzte Räume mit einem Beurteilungspegel  $\geq 50$  dB(A) schallgedämpfte Lüfter vorzusehen, sofern der erforderliche Luftaustausch nicht auf andere Weise sichergestellt werden kann. Das Schalldämmmaß des gesamten Außenbau-teils aus Dach/Wand/Fenster/ Lüftungselement muss den Anforderungen der DIN 4109 entsprechen.

---

Sofern über Einzelnachweise ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung unter Berücksichtigung der Abschirmwirkung der zur Ausführung kommenden Baukörper geringere Anforderungen an den Schallschutz resultieren, kann von den Festsetzungen im Bebauungsplan abgewichen werden.

## **6.2.9 Beschreibung und Bewertung von Planungsalternativen**

### **6.2.10 Anderweitige Planungsmöglichkeiten**

Vor dem Hintergrund der mit Beschluss der Bürgerschaft vom 25.02.2016 beschlossenen Umsetzung des PIH-Konzeptes zur behutsamen Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel scheiden alternative Planungen aus. Im Rahmen der Gebietsausweisung als Urbanes Gebiet ist jedoch eine Mischung verschiedener urbaner Nutzungen zulässig.

### **6.2.11 Prognose der Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung verbliebe das Plangebiet im Eigentum der Hansestadt Lübeck und es käme nicht zur Umsetzung des PIH-Konzeptes. Der Umweltzustand verbliebe im derzeitigen Zustand.

## **6.3 Zusätzliche Angaben**

### **6.3.1 Beschreibung der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben**

Das Verfahren ist nicht technischer sondern naturwissenschaftlicher Art. Schwierigkeiten bei der Beschaffung des Informationsmaterials sind nicht aufgetreten.

### **6.3.2 Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)**

Die Stadt Lübeck ist als Trägerin der Bauleitplanverfahren und der kommunalen Planung für die Umweltüberwachung zuständig. Im Hinblick auf die auf das Plangebiet einwirkenden Immissionen ist die Umsetzung der im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen im Rahmen des Bauantragsverfahrens und der Erschließung nachzuweisen.

Ein Monitoring für die betroffene Fauna ist bei Beachtung der Maßnahmen nicht notwendig. Die berührten Brutvögel sind Stadtvogelarten, die in benachbarte Lebensräume ausweichen. Im Hinblick auf eine potenzielle Fledermauspopulation ist zunächst vor Baumaßnahmen zu prüfen, ob überhaupt Quartiere betroffen sind. Ist dies der Fall, sind Ersatzquartiere anzubieten.

## **6.4 Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes**

Wesentliche Auswirkungen werden durch die Umsetzung des Bebauungsplanes 01.77.00 im Bereich der Schutzwerte Mensch, Tiere und Kulturgüter erwartet. Weitere Schutzwerte werden nicht negativ berührt. Ebenso werden keine negativen Wechselwirkungen zwischen den Schutzwerten hervorgerufen.

Die Auswirkungen auf das Schutzwert Mensch betreffen zu erwartende Immissionen aus Verkehrs- und Gewerbelärm. Diese können durch geeignete passive sowie aktive Schallschutzmaßnahmen minimiert werden.

---

Das Schutzgut Tiere ist durch mögliche Beeinträchtigungen von gebäudebrütenden Vögeln und Fledermäusen betroffen. Durch Festsetzungen zu Bauzeiten außerhalb der Brut- und Quartierszeiten sowie zur Bereitstellung von Ersatzquartieren können diese Beeinträchtigungen minimiert und artenschutzrechtliche Hindernisse umgangen werden.

Das Schutzgut Kultur ist durch mögliche archäologische Funde und eingetragene Kulturdenkmale betroffen. Zum Erhalt und zur Sicherung von Funden ist eine Bau begleitende Untersuchung des Untergrunds erforderlich. Schäden an dem denkmalgeschützten Kaimauerring sind durch bautechnische Sicherungen zur Stabilisierung der statischen Konstruktionen zu vermeiden. Zur Sicherung der Funktionalität der Hafenkrane sind Neubauten so zu konzipieren, dass eine Befahrbarkeit der zugehörigen Gleise gesichert und die Drehfähigkeit des Kranes am Ende der Wallhalbinsel nicht beeinträchtigt wird.

## **7. Wesentliche Auswirkungen der Planung**

Zu den finanziellen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt wird auf Kap. 9. verwiesen.

### **7.1 Auswirkungen auf die Wohnraumversorgung**

#### Zusätzliche Wohneinheiten

Der Bebauungsplan beinhaltet ein Neubaupotenzial von insgesamt ca. 185 Wohneinheiten, die sich wie folgt auf die nachfolgend genannten Wohnungstypen verteilen:

Ca. 70 Apartments im Schuppen A für gefördertes, preisgebundenes studentisches Wohnen.

Ca. 35 bis 70 weitere preisfreie frei vermietbare Kleinapartments im Schuppen A.

Ca. 31 Wohneinheiten unterschiedlicher Größe von 40 m<sup>2</sup> bis 200 m<sup>2</sup> in Schuppen B.

Ca. 8 Einheiten in Schuppen C und D im Zusammenhang mit handwerklichen, kulturellen und sozialen Projekten.

Ca. 23 Wohneinheiten in Schuppen F in enger räumlicher und funktionaler Nähe der Werkstätten, Büros und Ateliers mit Größen von 70 m<sup>2</sup> bis 260 m<sup>2</sup>.

Ca. 14 Zimmer in Gemeinschaftseinrichtungen für Teilnehmer an Ausbildungs- und Fördermaßnahmen in Schuppen D.

#### Zu erwartende Anzahl der Bewohner

Bei vollständiger Umsetzung der Planung ist für das Gebiet mit insgesamt ca. 230 bis 260 Bewohnern zu rechnen, die sich wie folgt auf die verschiedenen Wohnungstypen verteilen:

- Ca.105 bis 140 EW (davon min. 70 Studierende) im Schuppen A  
(Annahme: 1 EW je Wohneinheit).
- Ca.47 EW im Schuppen B  
(Annahme: 1,5 EW je Wohneinheit).
- Ca.16 EW im Schuppen C und D  
(Annahme: 1 EW je Wohneinheit).
- Ca.46 EW im Schuppen F  
(Annahme: 2 EW je Wohneinheit).

- 
- Ca.14 EW temporär (Auszubildende, Maßnahmenteilnehmer) im Schuppen D  
(Annahme: 1 EW je Wohneinheit).

## **7.2 Wohnfolgebedarfe**

Für die nachfolgenden Bedarfsrechnungen wird bei vollständiger Umsetzung der Planung von einer planungsbedingten Zunahme der Bewohner um rd. 230 bis 260 Personen ausgegangen.

### Zusätzlicher Kitaplatzbedarf

Es wird von keiner erheblichen Zunahme der Anzahl zu betreuender Kinder ausgegangen.

Der geringe Mehrbedarf an Kitaplätzen kann durch die gute Infrastruktur der Innenstadt gedeckt werden.

### Zusätzlicher Grundschulplatzbedarf

Das Planungsgebiet ist dem Einzugsbereich der Julius-Leber-Schule zuzuordnen.

Aufgrund der Bebauungsstruktur sowie der gem. Betreiberkonzept angestrebten Wohn- und Arbeitsformen wird von keiner erheblichen Zunahme der Anzahl zu betreuender Kinder ausgegangen.

Der Bereich Schule und Sport der Hansestadt Lübeck teilt mit, dass die durch die im Plangebiet zusätzlich entstehenden Wohnungen zu erwartenden Kinder in den vorhandenen Klassen der Julius-Leber-Schule aufgenommen und beschult werden können. Ein Ausbau der Schule wird durch die vorliegende Planung nicht begründet.

### Spielplatzbedarf

Das Konzept der PIH ist insbesondere auf eine Mischung unterschiedlicher Wohnungsgrößen und -ausstattungen für diverse Nutzergruppen angelegt. Insbesondere das Angebot von 70 geförderten und preisgebundenen Studierendenwohnungen, ergänzt um weitere 35 bis 70 preisfreie, frei vermietbare Ein- und Zweizimmerwohnungen speziell für die Bedürfnisse von Studierenden und Jugendliche in Ausbildung wird als wichtiger Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfs in der Innenstadt gewertet.

Es wird daher von keinem beachtlichen Zuzug von Familien mit Kindern auf der NWHI ausgegangen. Ein Kinderspielplatz wird im Nutzungskonzept deshalb nicht vorgesehen. Spielmöglichkeiten für Kleinkinder sind auf dem Spielplatz Kanalstraße; Sport- und Freizeitangebote für Jugendliche sind in dem Skatepark und auf dem Bolzplatz an der Kanalstraße am östlichen Rand der Altstadtinsel vorhanden.

## **7.3 (Sonstige) Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen**

Ein mögliches Erfordernis dezentral anzuordnender Einrichtungen für das Kinderspiel (Sandkästen etc.) ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens durch die Bauaufsichtsbehörde zu prüfen.

## **7.4 Verkehrliche Auswirkungen**

Der durch die vorliegende Planung induzierte Verkehr wurde gutachterlich prognostiziert und die daraus resultierenden Öffentlichen Parkplätze im öffentlichen Straßenraum berücksichtigt. Zur Unterbringung des privaten ruhenden Verkehrs sind private Stellplatzflächen festgesetzt und werden den jeweiligen Nutzungen zugeordnet. Die tatsächlich nachgewiesenen

---

Stellplatzflächen sind unter Punkt 5.2.1 unter Abschnitt „Stellplätze, Fahrradstellplätze, Garagen“ dieser Begründung den gem. Stellplatzsatzungsentwurf der Hansestadt Lübeck erforderlichen Stellplätzen gegenübergestellt.

## **7.5 Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur**

Ein Erschließungs-, Ver- und Entsorgungskonzept wird in enger Abstimmung mit den städtischen Bereichen erarbeitet. Angaben zur Schmutz- und Regenwasserentsorgung sind dem Abschnitt 5.2.7 dieser Begründung zu entnehmen.

## **7.6 Auswirkungen auf die Umwelt**

Bezüglich der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt einschließlich der Auswirkungen auf den Menschen wird auf die diesbezüglichen Darlegungen des Umweltberichtes der Begründung verwiesen.

### **7.6.1 Auswirkungen auf Natur- und Landschaft**

Das Plangebiet ist bereits vollständig versiegelt, es sind keine nennenswerten Grünstrukturen vorhanden. Durch die Umsetzung des B-Planes werden keine Eingriffe im Sinne des Naturschutzrechtes initiiert. Im Rahmen der Freiraumplanung vorgesehene Baumplanzungen werden sich positiv auf die Flora und Fauna auf der NWHL auswirken.

### **7.6.2 Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote**

Die möglichen vorhabenbezogenen Beeinträchtigungen der europarechtlich geschützten Arten wurden aus artenschutzrechtlicher Sicht beurteilt und hinsichtlich der in § 44 (1) BNatSchG formulierten Zugriffsverbote geprüft. Bei Einhaltung der festgesetzten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen stehen der Umsetzung der Planung keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen.

### **7.6.3 Berücksichtigung von Klimaschutzbefangen**

#### Integrierte Lage

Das Plangebiet ist bereits vollständig versiegelt. Mit Umsetzung der Planung erfolgt keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme. Durch ein, gegenüber dem Istzustand, reduziertes Parkplatzangebot wird insbesondere der Parksuchverkehr auf der NWHL zurückgehen.

#### Energetische Optimierung

Das Energiekonzept sieht zur dezentralen Wärmeversorgung sämtlicher Gebäude auf der Nördlichen Wallhalbinsel die Errichtung eines Blockheizkraftwerkes an einem geeigneten Standort vor. Im Rahmen des Bebauungsplanes werden keine objektbezogenen Festsetzungen getroffen.

#### Verschattung, Windschutz

Die öffentlichen Freiflächen zwischen den Schuppen werden gem. Freiraumkonzept durch Baumpflanzungen zu attraktiven Plätzen mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt.

---

### Versorgungstechnik

Das Energiekonzept sieht zur dezentralen Wärmeversorgung sämtlicher Gebäude auf der Nördlichen Wallhalbinsel die Errichtung eines Blockheizkraftwerkes an einem geeigneten Standort vor.

### Topografie / Kleinklima

Zusätzliche Baumpflanzungen werden sich positiv auf das Kleinklima auf der NWHI auswirken. Durch die Umsetzung der Planung werden keine negativen Auswirkungen auf das Plangebiet erwartet.

### **7.6.4 Berücksichtigung des Hochwasserschutzes**

Der höchste jemals gemessene Hochwasserstand für Lübeck lag am 13.11.1872 bei 3.35 m. Eine absolute Sicherheit vor Hochwasserereignissen ist auch durch genannte Mindestfußbodenhöhen nicht gegeben.

Aufenthaltsräume bis zu einer Höhe bis 2,20 m ü. NN sind hochwassersicher herzustellen. Gewerbliche Nutzungen sind ab einer Höhe von 2,50 m ü. NHN zulässig. Wohnnutzungen sind ab einer Höhe von 3,00 m ü. NHN zulässig. Die Mindesthöhe für Verkehrs- und Fluchtwägen beträgt 2,50 m ü. NHN.

Der Nachweis der Hochwassersicherheit sowie die Standsicherheit der Gebäude gegen Hochwasser erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

### **7.6.5 Sonstige Umweltauswirkungen**

Bei Einhaltung der festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen können im Plangebiet gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden.

### **7.6.6 Auswirkungen auf ausgeübte und zulässige Nutzungen**

Die auf der NWHI vorhandenen Gebäude und Nutzungen werden bestandsgemäß in den Bebauungsplan übernommen und bei der Planung hinsichtlich des Stellplatzbedarfes, des Immissionsschutzes und des Landschaftsbildes berücksichtigt.

## **8. Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes**

### Bodenordnung

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

### Städtebaulicher Vertrag / Durchführungsvertrag

Der Bebauungsplan wird durch einen städtebaulichen Vertrag ergänzt.

Im städtebaulichen Vertrag werden die Durchführung des Bauleitplanverfahrens sowie die Erbringung sämtlicher Fachgutachten durch den Vorhabenträger geregelt.

Weiterhin verpflichtet sich der Vorhabenträger zur Umsetzung der Planinhalte innerhalb einer Frist.

---

Zur Realisierung des Bebauungsplanes wird ein Erschließungsvertrag über die Herstellung der öffentlichen Verkehrs- und Infrastruktureinrichtungen durch den Vorhabenträger geschlossen.

## **9. Finanzielle Auswirkungen**

### **9.1 Ausgaben (Kosten und Finanzierung)**

#### **a) unmittelbare Kosten**

Der Hansestadt Lübeck entstehen durch die Aufstellung des Bebauungsplanes keine unmittelbaren Kosten. Die Kosten für das Planungsbüro und für die Erstellung der Gutachten werden vollständig von der Vorhabenträgerin getragen.

#### **b) mittelbare Kosten**

Der Umbau des Knotenpunktes ist, bis auf die Verlegung des Knotenarms, welcher auf die Nördliche Wallhalbinsel führt, von der Stadt zu tragen. Dies beinhaltet ebenfalls die Errichtung der Bushaltestellen.

Für die neu entstehenden öffentlichen Verkehrsflächen fallen nach der Fertigstellung und Übergabe Kosten für die Unterhaltung der Flächen und Anlagen an.

Aufgrund der notwendigen Ableitung des anfallenden Regenwassers durch die Kaimauer entstehen dem Straßenbaulastträger Kosten.

## **10. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten**

### **10.1 Verfahrensübersicht**

#### Aufstellungs-, Änderungs- und Ergänzungsbeschluss

Der Bauausschuss der Hansestadt Lübeck hat am 19.03.2018 die Aufstellung des Bebauungsplanes 01.77.00 beschlossen.

#### Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan / Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren

Die Festsetzung eines Urbanen Gebietes im Bebauungsplan 01.77.00 kann aus der Meldarstellung des geltenden Flächennutzungsplanes entwickelt werden, sodass der Flächennutzungsplan keiner Änderung bedarf.

#### Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB

Die Öffentlichkeit wurde in der Zeit vom 04.12.2018 bis einschließlich 14.12.2018 durch Aushang in Räumen der Bauverwaltung sowie 04.12.2018 in einer Erörterungsveranstaltung über die Ziele und Zwecke der Planung und deren voraussichtliche Auswirkungen unterrichtet. Während der Aushangzeit sowie in der Erörterungsveranstaltung bestand zugleich Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung.

In der Erörterungsveranstaltung sowie in einer eingegangenen Stellungnahme wurden von anwesenden Bürgern Anregungen und Fragen zu der Planung vorgebracht. Dabei wurde insbesondere auf den zukünftigen Betrieb des Strandsalons, auf zukünftige öffentliche Zu-

---

gänglichkeit der Freiflächen, die geplante Stellplatz- und Verkehrssituation, auf Wohn- und Versorgungsfunktionen sowie auf gestalterische Regelungen eingegangen.

Wesentliche Planänderungen haben sich aus der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit nicht ergeben.

#### Kinder- und Jugendlichenbeteiligung

Eine über die Mitwirkung im Rahmen der zuvor genannten Öffentlichkeitsbeteiligung nach §3 Abs. 1 BauGB hinausgehende besondere Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gemäß § 47 f GO ist nicht erforderlich, da die Belange von Kindern und Jugendlichen durch die Bau- leitplanung nicht im besonderen Maße berührt werden.

#### Planungsanzeige gemäß § 16 (1) Landesplanungsgesetz

Der Abteilung Landesplanung des Innenministeriums des Landes Schleswig-Holstein wurde die Planung mit Schreiben vom 30.11.2018 angezeigt. Eine landesplanerische Stellungnahme liegt zum derzeitigen Verfahrensstand noch nicht vor.

#### Behördenbeteiligung gemäß § 4 (1)

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gem. § 4 (1) BauGB in der Zeit vom 03.12.2018 bis zum 03.01.2019 über die Planung unterrichtet und zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

Es liegen insgesamt 40 Stellungnahmen vor, grundsätzliche Bedenken gegen die Planung wurden nicht vorgebracht. Eine Zusammenstellung der Stellungnahmen sowie deren Behandlung ist der Abwägungstabelle zu entnehmen.

#### Satzungsbeschluss

Aus der öffentlichen Auslegung nach § 3 (2) BauGB, der parallel hierzu durchgeföhrten Behördenbeteiligung nach § 4a (3) Satz 1 BauGB sowie der nachfolgenden eingeschränkten Beteiligung nach § 4a (3) Satz 4 BauGB haben sich keine weiteren Änderungsbedarfe ergeben, so dass der Bebauungsplan in der ausgelegte Fassung vom ..... mit der oben dargelegten Änderung vom ..... sowie der redaktionellen Ergänzung eines allgemeinen Hinweises der Bahn zur Berücksichtigung von Immissionen im Einwirkungsbereich der angrenzenden Bahntrasse als Satzung beschlossen werden kann.

### **10.2 Rechtsgrundlagen**

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786)
- Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) vom 22. Januar 2009, zuletzt geändert durch Artikel 1 der Landesverordnung vom 14. Juni 2016 (GVOBl. S. 369)
- Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I, S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 290 des Gesetzes vom 19.Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)
- Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG) vom 24. Februar 2010 (GVOBl. S. 301), zuletzt geändert durch § 8 (Art. 7 des Gesetzes vom 13. November 2019 (GVOBl. S. 425)

---

### **10.3 Fachgutachten**

Zum Bebauungsplan wurden folgende Gutachten erstellt:

- Kieler Institut für Landschaftsökologie: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Kiel 14.12.2009
- Planlabor Stolzenberg: FFH-Vorprüfung, Lübeck, 30.09.2009 und Umweltbericht zum Ursprungsbebauungsplan 01.75.00, 18.08.2011, Aktualisierung der FFH-Vorprüfung, Lübeck, 18.10.2019
- Lärmkontor GmbH, Schalltechnische Untersuchung, Hamburg, 07.12.2009
- Akustik Labor Nord: Schalltechnische Untersuchung, Lübeck, 05.10.2020
- Dipl. Biol. Björn Leupolt, Artenschutzrechtliche Betrachtung, Heidmühlen, 22.07.2019
- Landplus: Detaillierte Altlastenuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 30.01.2020
- Landplus: Konzept für eine Detailuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 22.05.2020
- NordGeo: Errichtung einer Bodenluftmessstelle und Durchführung von Raum- und Bodenluftuntersuchungen Untersuchungsergebnisse 06.01.2020
- Ingenieurbüro Reinberg: Untersuchungsbericht zu Baugrund- und Grundwasserverhältnissen, Lübeck, 14.08.2017
- VTT Planungsbüro: Abschlussbericht Verkehrsgutachten zum B-Planverfahren 01.77.00, Hamburg, 10.09.2020

Folgende Planunterlagen werden im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB ebenfalls zur Einsichtnahme bereitgehalten und den Behörden und Trägern öffentlicher Belange zur Verfügung gestellt.

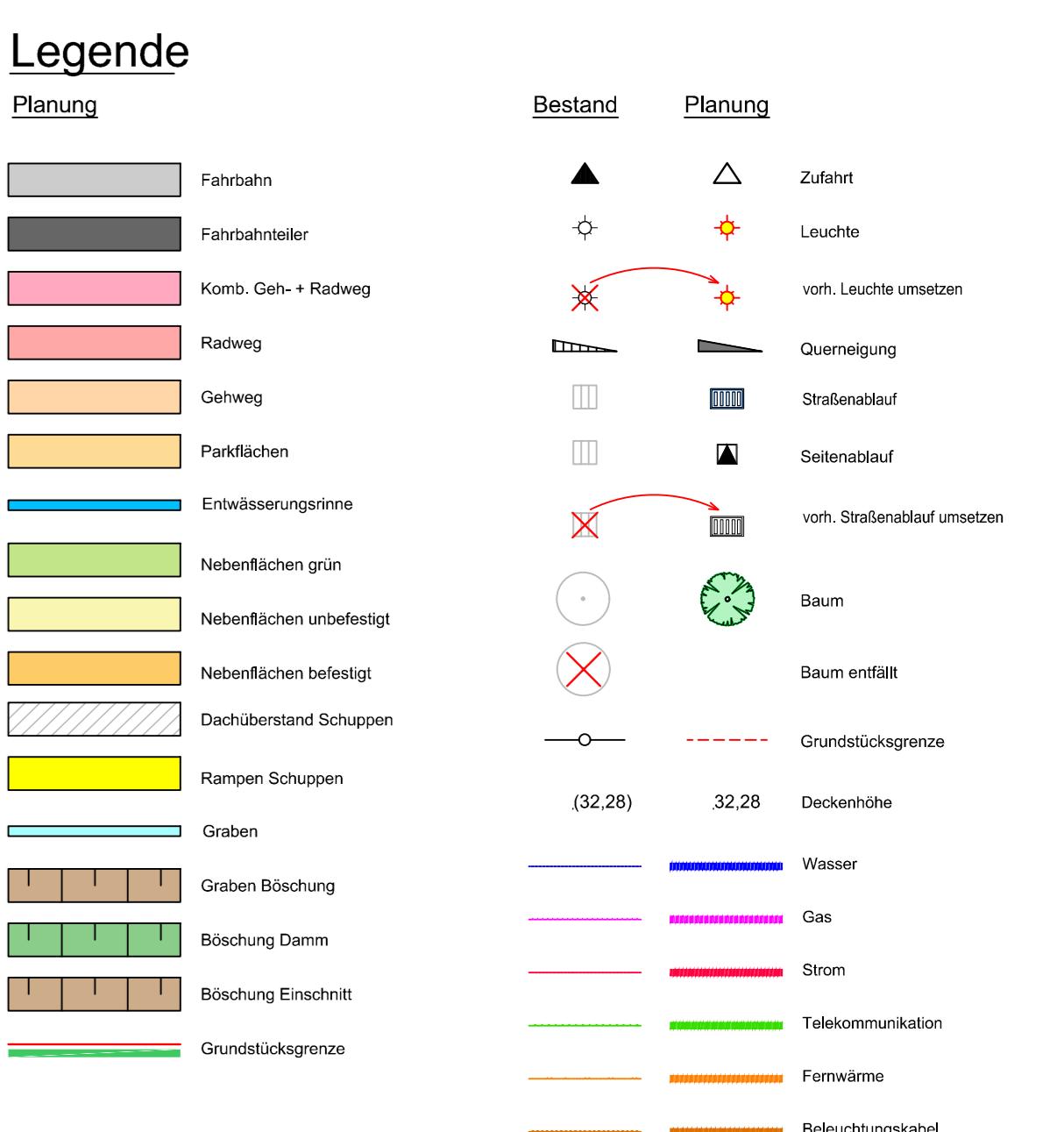
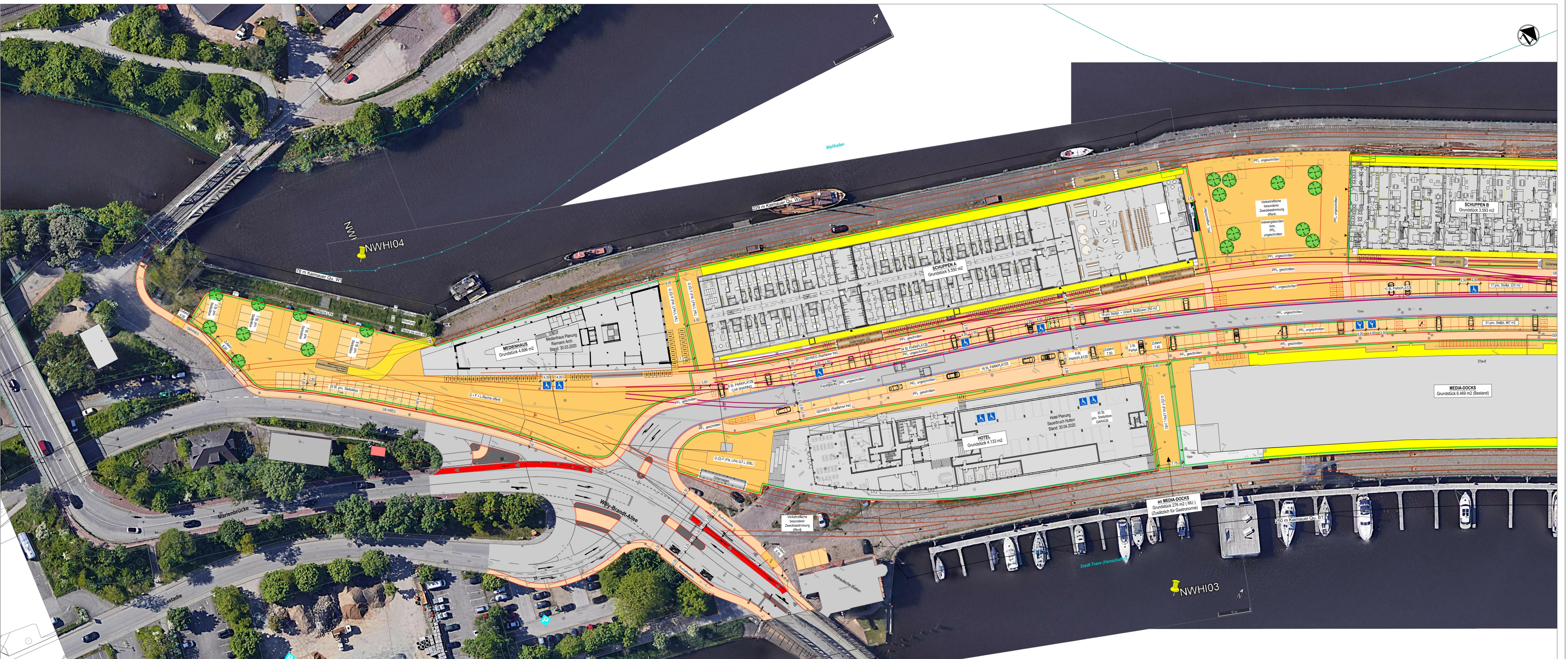
- IBK: Erschließungsplan (Bearbeitungsstand 01.12.2020)

Bei dieser Unterlage handelt es sich um eine Fachplanung, welche im Zuge der Umsetzung der mit vorliegender Bauleitplanung verfolgten Ziele weiter konkretisiert werden und insofern den Planungsstand zum Zeitpunkt der Beteiligung der Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. §§ 3 (2) Und 4 (2) BauGB widerspiegeln.

Lübeck, den 02.12. 2020

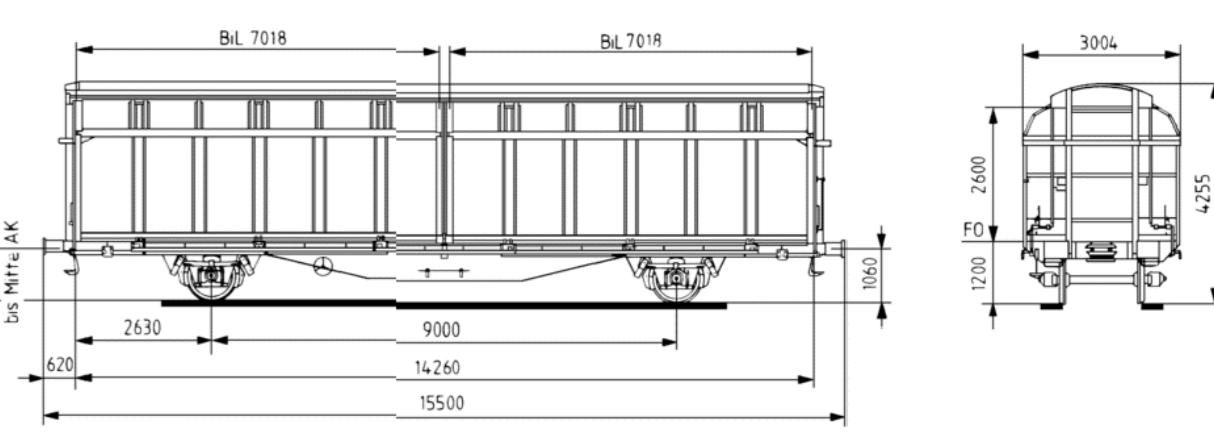
Fachbereich 5, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

in Zusammenarbeit mit dem Büro Planlabor Stolzenberg



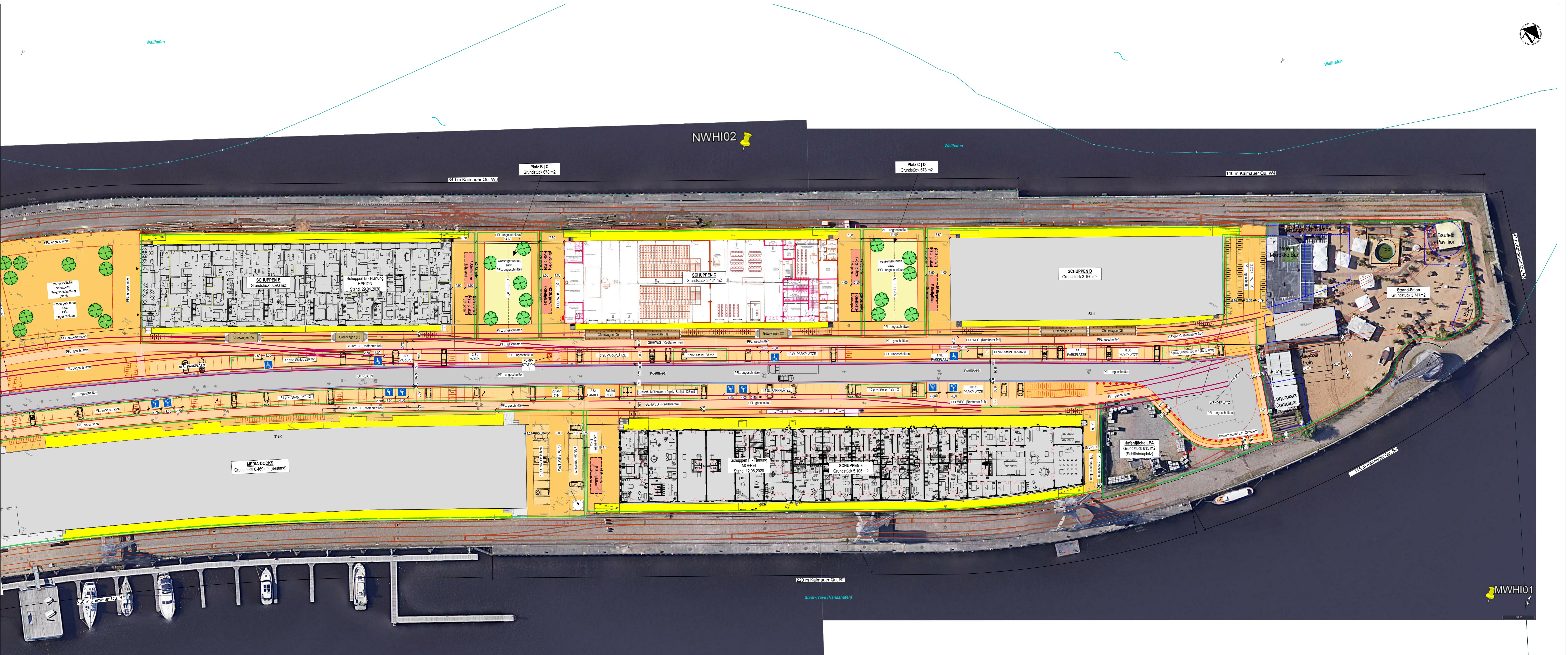
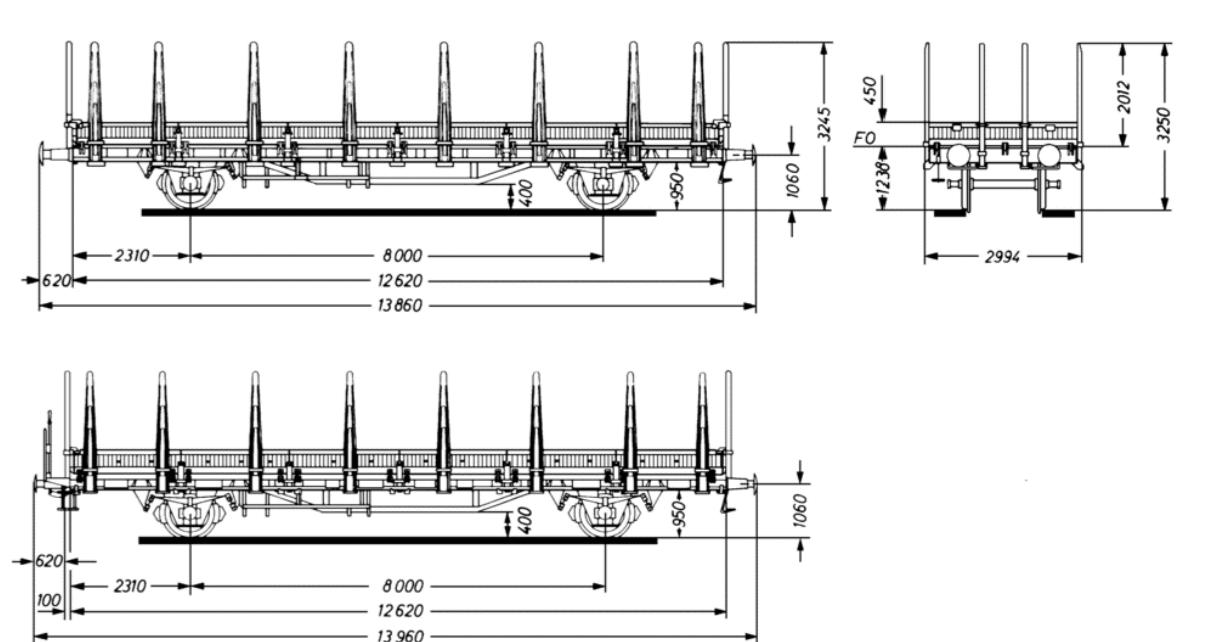
## Waggon GESCHLOSSEN ( G )

## **Typ DB Hbbins 306**



## Waggon OFFEN ( O )

## **Typ DB Kbs 443**



# Vorabzug

Stand: 2020-12-01

---

**IBK** Ingenieurbüro Bertz & Kozanow GbR Rapsacker 8  
23556 Lübeck  
[www.ibk-luebeck.com](http://www.ibk-luebeck.com)  
[info@kozanow.de](mailto:info@kozanow.de)

---

**Auftraggeber:** **PIH EuE GmbH**  
Hansestraße 24-26, 23558 Lübeck

**Bauvorhaben:** **Erschließung B-Plan Nr. 01.77.00**  
Nördliche Wallhalbinsel in der Hansestadt Lübeck

---

# Planinhalt:

## Lageplan

### Grundstückszuschnitt + Gebäude

### Knotenpunkt Variante mit LSA

| Knotenpunkt Variante mit LSA |    |            |          |               |         |            |        |
|------------------------------|----|------------|----------|---------------|---------|------------|--------|
| zuletzt bearbeitet:          | IK | 2020-12-01 | Maßstab: | Proj. Nr.:    | Anlage: | Blatt Nr.: | Index: |
| zuletzt geprüft:             | IK | 2020-12-01 | 1:500    | 03-16.01      | 0X      | 02         | 00     |
| Planverfasser:               |    |            |          | Auftraggeber: |         |            |        |

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| Planverfasser:<br>Lübeck, den xx.xx.2019 | Antraggeber:<br>Lübeck, den |
| Unterschrift                             | Unterschrift                |