



► Nr. VO/2024/13553
öffentlich

Lübeck, 06.09.2024

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Benjamin Werner (E-Mail: benjamin.werner@luebeck.de Telefon: 122 - 6629)

Beteiligung feste Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.09.2024	Senat	Nichtöffentliche	zur Senatsberatung
07.10.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Planfeststellungsverfahren zum Vorhaben ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ), Planfeststellungsabschnitt Lübeck sowie für das Vorhaben „Lärmschutzwände (LSW) Lübeck-Moisling Großprojekt Schienenanbindung Fehmarnbeltquerung“

Bericht:

Mit Schreiben vom 19.07.2024 wurde die Hansestadt Lübeck vom Eisenbahn-Bundesamt die Möglichkeit zur Beteiligung am o.g. Verfahren zum Planfeststellungsabschnitt Lübeck eingeräumt. Die zugehörigen Unterlagen wurden im Zeitrahmen vom 19.07. bis zum 19.08.2024 online zur Verfügung gestellt. Das Verfahren sieht für flächenverwaltende Bereiche eine verkürzte Rückmeldungsfrist, die am 02.09.2024 (statt am 19.09.2024) endete, vor. Somit galt diese Frist auch für die Gesamtstellungnahme der Verwaltung der Hansestadt Lübeck. Federführend hat der Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Abteilung Stadtentwicklung, die Gesamtstellungnahme koordiniert. Beteilt wurden dabei alle Fachbereiche der Kernverwaltung. In der Stadtentwicklung wurden diese einzelnen Stellungnahmen (falls nötig) aufeinander abgestimmt und gesammelt fristgerecht online eingereicht. Eine Kopie ging ferner auf den Postweg.

Diese Gesamtstellungnahme findet sich z.K. in der Anlage dieses Berichts. Die Erörterungstermine (zu den Einwendungen des Verfahrens) finden ab dem 15.01.2025 statt.

Bereits zuvor wurde die Hansestadt Lübeck im Planfeststellungsverfahren um die Lärmschutzmaßnahmen in Moisling beteiligt. Hier erging das Schreiben am 13.06.2024. Die Unterlagen wurden in diesem Fall sowohl online als auch in Papierform zur Verfügung gestellt. Die Frist zur Beteiligung endete am 13.08.2024.

Wie im zuvor aufgeführten Verfahren wurden alle Fachbereiche der Kernverwaltung von der Abteilung Stadtentwicklung beteiligt. Eine aus den Rückmeldungen erstellte, gesamthafte Stellungnahme wurde entsprechend dem Eisenbahn-Bundesamt fristgerecht übersandt. Diese befindet sich ebenso in der Anlage dieses Berichts.

Ein Erörterungstermin für dieses Planfeststellungsverfahren wurde noch nicht bekannt gegeben.

Aufgrund der Relevanz des Vorhabens und des öffentlichen Interesses sollen die Stellungnahmen den politischen Vertretern und der Öffentlichkeit hiermit zur Kenntnis gegeben werden. Eine eingehende Befassung in den Gremien vor Versand der Stellungnahme war aufgrund der vom Eisenbahn-Bundesamt vorgegebenen Zeitschiene nicht möglich.

Anlagen:

Anlage 1: „Stellungnahme der Hansestadt Lübeck zum Planfeststellungsverfahren zum Vorhaben ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden“
(Hinterlandanbindung FBQ), Planfeststellungsabschnitt Lübeck

Anlage 2: Stellungnahme zur „Planfeststellung Lärmschutzwände Lübeck-Moisling – Großprojekt Schienenanbindung Fehmarnbeltquerung“

Senatorin Joanna Hagen



Hansestadt Lübeck · 5.610 · 23539 Lübeck

Eisenbahn-Bundesamt
Pestalozzistraße 1
19053 Schwerin
Per Mail: [REDACTED]

Der Bürgermeister

Bereich: Stadtplanung und Bauordnung

Stadtentwicklung

Gebäude: Mühlendamm 12

Auskunft: [REDACTED]

Zimmer: [REDACTED]

Tel. (0451) [REDACTED]

e-mail: [REDACTED]

Ihr Zeichen: [REDACTED]

Ihre Nachricht vom: 19.07.2024

Mein Zeichen: [REDACTED]

Datum: 02.09.2024

Stellungnahme der Hansestadt Lübeck zum Planfeststellungsverfahren zum Vorhaben ABS/NBS Hamburg - Lübeck - Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ), Planfeststellungsabschnitt Lübeck, km 0,000 - km 4,970 (Strecke 1100), km 4,701 - km 5,210 (Strecke 1113), km 0,000 - km 3,000 (Strecke 1120), km 2,484 - km 2,981 (Strecke 1121), km 0,484 - km 2,992 (Strecke 1122), km 0,607 - km 2,518 (Strecke 1130)

Sehr geehrte [REDACTED],
sehr geehrte Damen und Herren,

Vielen Dank für die Möglichkeit unsere Belange hinsichtlich des o.g. Projekts in das laufenden Planfeststellungsverfahren einzubringen.

Im Folgenden finden Sie gesammelt die Stellungnahmen der einzelnen Bereiche des Lübecker Kernverwaltung so denn sie in ihrer Zuständigkeit vom Vorhaben betroffen sind.
Bei Rückfragen stehe ich bzw. die Kolleg:innen Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Telefon: (0451) 115

Unsere Sprechzeiten:

Montag 8.00 bis 14.00 Uhr

Konten der Hansestadt Lübeck:

Commerzbank IBAN: DE53 2304 0022 0035 8507 00 BIC: COBADEFF230

Dienstag 8.00 bis 14.00 Uhr

Deutsche Bank IBAN: DE67 2307 0710 0900 0050 00 BIC: DEUTDEHH222

Donnerstag 8.00 bis 18.00 Uhr

Postbank Hbg IBAN: DE36 2001 0020 0010 4002 01 BIC: PBNKDEFF

Freitag 8.00 bis 12.00 Uhr

Sparkasse z. L. IBAN: DE17 2305 0101 0001 0113 29 BIC: NOLADE21SPL

und nach Vereinbarung

Volksbank IBAN: DE97 2309 0142 0005 0083 36 BIC: GENODEF1HLU

Internet: www.luebeck.de

Scheck: nur an Hansestadt Lübeck, Buchhaltung & Finanzen, 23539 Lübeck

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer:

DE 135082828

Busanbindung:

Buslinie(n): 1,2,4,6,7,9,15,16,17

Haltstelle(n): Fegefeuer

Bitte benutzen Sie öffentliche
Verkehrsmittel

Allgemeine Hinweise

Ein zukunftsicherer Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region Lübeck ist für die Hansestadt Lübeck ein Anliegen von hoher Priorität. Die Hansestadt Lübeck ist überzeugt davon, dass die Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) mit deren Schienenhinterlandanbindung und – im Zuge dessen – dem Neu- und Ausbau von Schienenstrecken im Raum Lübeck der wirtschaftlichen Entwicklung der gesamten Region zu Gute kommen kann und kommen sollte sowie dem Klimaschutz und der Verkehrswende dient. Lübeck begrüßt ausdrücklich die Chancen, Möglichkeiten und Potentiale, die sich aus der neuen Anbindung an den internationalen Schienennetzwerk bieten und hat daher in der Vergangenheit die Planungen der Vorhabenträgerin stets konstruktiv begleitet. Auch die Kursänderung der DB InfraGO im Zuge der Planungen in neuer Funktion als gemeinwohlorientierte Gesellschaft, die Bäderbahn inkl. der Bahnhöfe zwischen Ratekau und Haffkrug zu erhalten (vgl. 01 Erläuterungsbericht, S. 11 und 15) und damit die Türen für eine spätere Nutzung durch den SPNV offen zu halten, findet die ausdrückliche Unterstützung und Zustimmung der Hansestadt Lübeck.

Gleichzeitig sieht die Hansestadt Lübeck jedoch auch, dass das, was in den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen von Seiten der DB InfraGO an zusätzlichem Infrastrukturausbau im Zuge der Schienenhinterlandanbindung der FFBQ vorgesehen ist, bei Weitem nicht ausreicht, um den absehbaren Bedarf im Schienennahverkehr (SPNV), Schienengüterverkehr (SPFV) und Schienengüterverkehr (SGV) gerecht zu werden.

Bereits in den letzten Jahren ist das Verkehrsangebot im SPNV deutlich stärker ausgeweitet worden als die Infrastruktur. Auch für den Hafengüterverkehr reichen teilweise bereits heute schon die vorhandenen Kapazitäten im Bestand nicht aus. Schon jetzt gibt es Probleme bei der Abwicklung des Schienengüterfernverkehrs: Abhängig vom Wochentag verkehren aktuell auf der Infrastruktur der Lübecker Hafenbahn zwischen 22 und 60 Zügen je Tag. Teilweise gab es/gibt es auch eine noch höhere Auslastung. Aufgrund der zukünftigen noch zusätzlichen FFBQ-Verkehre gibt es absehbar gar keine Möglichkeit mehr, noch mehr Schienengüterfernverkehr unterzubringen – dies ist jedoch zwingend nötig für einen gut funktionierenden Hafenbetrieb. Mit der Inbetriebnahme der FFBQ und dem daraus resultierenden zusätzlichen SPFV, SPNV und SGV steigt die Auslastung der Infrastruktur auf bis zu 100% an. Dies ist in der Form wenig resilient und führt dazu, dass gegenüber dem Status Quo keine Erweiterungen des Angebots mehr möglich sind. Wie im Detail auch noch weiter unten in dieser Stellungnahme aufgeführt, halten die durch die Vorhabenträgerin DB InfraGO angenommenen zukünftigen Zugzahlen (vgl. 01 Erläuterungsbericht, „10.1.3 Projektsspezifische Zugzahlen Knoten Lübeck“, S. 115 ff.) einer eingehenden Betrachtung auch nicht stand, sodass absehbar mit zu geringen Kapazitäten geplant wurde.

Vor diesem Hintergrund kritisiert die Hansestadt Lübeck, dass die Vorhabenträgerin den im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (Planung D-Takt) vorgesehenen drei- bzw. viergleisige Ausbau Lübeck – Abzw. Waldhalle im Zuge der aktuellen Planungen zur FFBQ-Schienenhinterlandanbindung noch nicht mit realisiert bzw. planerisch berücksichtigt.

Vertreter:innen der Hansestadt Lübeck wurden beispielsweise im Rahmen der Gespräche zur Aufgabe des Bahnübergangs Teerhofinsel und der Schaffung eines streckenparallelen Ersatzwegs durch die DB InfraGO nicht müde zu betonen, wie wichtig es ist, schon jetzt eine Viergleisigkeit in den Planungen zu berücksichtigen. Alle Bemühungen und Hinweise verfingen bei DB und Bund (BMDV) mit dortigem Verweis auf die die termingerechte Realisierung der FFBQ-Hinterlandanbindung und Einhaltung des zugehörigen deutsch-dänischen Staatsvertrags bislang jedoch nicht. Daher droht nach Abschluss der Bautätigkeiten zur FFBQ-Anbindung ein erneuter Planungs- und Realisierungsprozess, der dann erst mit einigen Jahren Verzögerungen, vermutlich weiteren Sperrungen und letztlich unter weiterem Einsatz öffentlicher Mittel den

endgültigen Ausbauzustand herstellt. Dies ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck sowohl wirtschaftlich als auch kommunikativ problematisch.

Dieser Umstand steht daher in diametralem Gegensatz zu den Interessen der Hansestadt Lübeck, da die Hansestadt Lübeck sich im Zuge der Verkehrswende für einen leistungs- und zukunftsähnlichen SPNV in Form einer Regio-S-Bahn und einen wachstumsorientierten SGV in Form einer verbesserten Anbindung ihres Hafens einsetzt (vgl. auch <https://portofluebeck.com/de/projekte/verkehrswende>).

Essentiell ist es daher aus Sicht der Hansestadt Lübeck, dass die Vorhabenträgerin im Zuge der Planungen zur Schienenhinterlandanbindung der FFBQ die folgenden wichtigen Projekte und Maßnahmen zwingend mithenkt und die vorgelegte Planung zumindest dahingehend aufwärtskompatibel zu gestalten:

- Die Einrichtung einer Drei- bis Viergleisigkeit zwischen Lübeck Hbf und Abzw. Waldhalle im Zuge des FFBQ-Streckenausbaus (oder zumindest eine Aufwärtskompatibilität der Planungen, die durch eine umfassende Baufreiheit und Bauvorleistungen eine künftige Viergleisigkeit ohne größere Probleme ermöglicht).
- Eine bessere Entflechtung der Strecken nördlich und südlich vom Lübecker Hbf mit kreuzungsfreier Ein- und Ausfädelungen der Strecken nach Lübeck-Travemünde, Büchen und Bad Kleinen.
- Herstellung eines leistungsfähigeren Spurplans¹, indem die vorhandene Planung adaptiert wird (Versetzen von Spundwänden, die im Rahmen des PFA Lübeck neu gebaut werden, um eine verbesserte Gleislage zu erreichen sowie Anpassung der geplanten Gleislage, sodass höhere Geschwindigkeiten und parallele Fahrmöglichkeiten entstehen)
- Herstellung einer verbesserten Leit- und Sicherungstechnik mit ETCS
- Berücksichtigung der neuen Zugzahlen (gemäß D-Takt und LNVP)
- Herstellung einer leistungsfähigen südgehenden Anbindung der sog. Bäderbahn (Bestandstrecke 1100 zwischen Ratekau und Haffkrug) an die Neubaustrecke (Abzweiggeschwindigkeit mindestens 130 km/h).
- Schaffung einer nord-ostgehenden Streckenalternative auf dem ScanMed-Korridor zur Entlastung des Knotens Hamburg inklusive Herstellung einer Nordanbindung (Nordkurve) des Port of Lübeck und Möglichkeiten zur Zugbildung und zum Zughandling in Lübeck unter Nutzung und Ausbau bestehender Schienengüterverkehrsinfrastruktur.

Wie eingangs erwähnt, sieht die Hansestadt Lübeck in Bezug auf die Schienenhinterlandanbindung der FFBQ auch starke Standortvorteile und ist daher auch an einer schnellen Realisierung des Projekts interessiert. Zugleich müssen jedoch die zuvor genannten Punkte und damit die Belange der Hansestadt besser berücksichtigt werden. Hierbei müssen eine schnelle Erlangung eines Planfeststellungsbeschlusses und die Berücksichtigung der Belange der Hansestadt nicht im Widerspruch stehen, indem im Planfeststellungsbeschluss verankert wird, dass dieser unter den zuvor aufgeführten Auflagen erteilt wird, welche mittels einer Planänderung umgesetzt werden könnten. Eine derart integrierte und ganzheitliche Planung böte die Grundlage, dem sehr aufwändigen Anfassen der Schieneninfrastruktur innerhalb der nächsten Jahre an mehreren Stellen in der Region gleich mindestens zwei Mal hintereinander entgegenzuwirken.

Es folgt die Zusammenstellung der Stellungnahmen der Lübecker Fachverwaltung zu den Planfeststellungsunterlagen:

¹ Der in Ordner 02_3 und 03 hinterlegte Spurplan bzw. die Lagepläne lassen erkennen, dass mit geringen Anpassungen der Planung der Spurplan verbessert werden kann, sodass parallele Fahrwege, höhere Geschwindigkeiten und somit die Leistungsfähigkeit gesteigert werden kann. Zusätzliche Flächen oder Grunderwerb sind hierbei nicht notwendig, da hier vorhandene Flächen besser genutzt werden können.

Bereich Stadtplanung und Bauordnung

• Lärmschutz

Grundsätzlich begrüßt die Hansestadt Lübeck die Errichtung von Lärmschutzwänden als Vollschutz im Rahmen von gesetzlichen und übergesetzlichen Maßnahmen. Der Schutz der betroffenen Anwohner:innen vor Lärm genießt oberste Priorität. Vor diesem Hintergrund fordert die Hansestadt Lübeck die konsequente Umsetzung des erweiterten Lärm- und Erschütterungsschutzes gemäß Bundestagsbeschluss im Sinne eines Maximalschutzes. Etwaige Restbetroffenheiten sind zu minimieren und daraus resultierende passive Maßnahmen zeitnah umzusetzen.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans 05.32.00 (Josephinenstraße, St. Lorenz Nord) nimmt das Lärmgutachten ein Mischgebiet an. Da es sich bei dem Bebauungsplan um einen einfachen Bebauungsplan nach §30 Abs. 3 BauGB handelt, ist eine Einordnung nach §34 BauGB erforderlich. Der Einordnung als Mischgebiet können wir hier nicht folgen, da sich an der Stelle ausschließlich Wohnnutzung befindet. Die Einschätzung, die in der Begründung zum Bebauungsplan zum Gebäudebestand vorgenommen wird, ist nicht verbindlich. Die in der Begründung angekündigte „zweite Schicht“ eines Bebauungsplans, in dem später Art und Maß der baulichen Nutzung geregelt werden sollte, ist nicht fertiggestellt worden. Wir weisen darauf hin, dass die diesbezügliche Abstimmung zwischen Lärmgutachter und Stadtplanung der HL, auf die im Gutachten verwiesen wird, zwar erfolgt ist, dass sie sich aber nur auf Gebiete außerhalb des Geltungsbereiches von Bebauungsplänen beschränkt hat.

Bei der Ausgestaltung der Lärmschutzwände ist zu berücksichtigen, dass die Bahntrasse innerhalb der Pufferzone entlang der Welterbezonen läuft und Sichtbeziehungen zum Welterbe betroffen sind. Fast die gesamte Strecke soll mit 6m hohen Lärmschutzwänden versehen werden. Dies wird nicht nur für den im Zug Reisenden zu erheblichen Beeinträchtigungen der Sichtbezüge auf die Lübecker Stadtsilhouette führen, bzw. sie fast gänzlich unterbinden, sondern auch für Anwohner:innen, Bewohner:innen und den Betrachter allg. entlang der Strecke wird es Einschränkungen der Sichtbezüge geben.

Im nachfolgenden wird vor allem auf besonders relevante Sichtachsen und Sichtbeziehungen, vornehmlich in der Pufferzone eingegangen, dabei grundsätzlich vor dem Hintergrund, dass insbesondere die Bewohner:innen entlang der Bahntrasse vor Lärmemissionen geschützt werden müssen. Das Erfordernis der o.g. Qualität an Lärmschutz wird nicht in Frage gestellt. Vielmehr sind aus Sicht der Welterbekoordination an markanten Stellen weiterführende Überlegungen anzustellen, wie sowohl auf die Lärmschutzbedürfnisse als auch auf Blickbeziehungen Rücksicht genommen werden kann. Es gilt, beides miteinander in Einklang zu bringen.

Die Lübecker Altstadt ist eine, nach Artikel 11 Absatz 2 des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt vom 16. November 1972 (BGB 11 1977 S. 215), in die "Liste des Erbes der Welt" eingetragene UNESCO-Welterbestätte und ist als solche in die städtebauliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck einzubeziehen und bei allen öffentlichen Planungen und Maßnahmen angemessen zu berücksichtigen. Die Belange der Welterbestätte "Hansestadt Lübeck" sind in die Abwägung mit anderen Belangen so einzustellen, dass die Erhaltung und Nutzung des Welterbes sowie eine angemessene Gestaltung der Umgebung - vorliegend die Pufferzone und die wesentlichen Sichtachsen - sichergestellt werden können. Die Silhouette der Lübecker Altstadt ist ein zentraler Teil des OUV (outstanding, universal values - außergewöhnlicher, universeller Wert) des UNESCO-Welterbes. Die Wahrung der Sichtachsen ist entsprechend von großer Bedeutung, dabei ist sowohl die prägnante Fernsicht aus erheblicher Entfernung sowie auch die Sichtbezüge innerhalb des Stadtgebietes gemeint. Grundlage dieser Untersuchungen ist der Management Plan und die Sichtachsenstudie als Teil des Managementplanes. Eine Störung würde aus diesem Grund annehmbar eine Auseinandersetzung mit der UNESCO erwarten lassen.

Die Sichtachsen entlang der Bahntrasse prägen nicht nur maßgebend die Einfahrt und den Blick auf die Stadtsilhouette für den Zugfahrgast, auch für Bewohner:innen und Besucher:innen, die sich nicht auf den Schienen bewegen, wird der neu entstehende Lärmschutz einen Einfluss auf die Sichtbeziehung zum Welterbe haben. Es wurden verschiedene Unterlagen zur Verfügung gestellt. Zur abschließenden Beurteilung sind diese seitens der Welterbekoordination nicht ausreichend. Bei der Vorhabenträgerin wurden technische Ansichtszeichnungen mit Blick zur Altstadt entlang der Katharinenstr., südlicher Teil, abgefragt, die aber bis zum heutigen Tag nicht geliefert wurden und daher zur abschließenden Beurteilung fehlen.

Es wird an einigen Stellen entlang der Trasse durch das Stadtgebiet eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung erwartet. Durch die 6m hohen Lärmschutzwände entlang der Strecke wird eine raumwirkende Prägnanz entstehen und der Blick auf das Welterbe wird, je nach Perspektive ganz, oder zumindest anteilig entfallen. An dieser Stelle sei auch auf das erarbeitete Arbeitspapier der AG-Städtebauliche Denkmalpflege zur Fragestellung des Erscheinungsbildes verwiesen:
„Unter Erscheinungsbild versteht man das visuell wahrnehmbare Äußere eines Denkmals bzw. Denkmalensembles; es ist immer an seinen Bildträger und damit an die historische Substanz gebunden. Das Erscheinungsbild ist in der Denkmalpflege Teil einer ganzheitlichen Wahrnehmung von Objekten im Raum, die eine komplexe Bewertung von Strukturen und ihren Bestandteilen im Wirkungsraum eines Denkmals oder Denkmalensembles einschließt. Die Analyse ihres Erscheinungsbilds in ihrem Wirkungsraum ist daher ein wichtiger Bestandteil der Denkmalerkenntnis. Eine Veränderung in seinem Wirkungsraum kann eine (erhebliche) Beeinträchtigung des Erscheinungsbilds eines Denkmals oder Denkmalensembles zur Folge haben (z. B. Futttersilo neben Kirche, blickverstellende Bauten in einer barocken Sichtachse, maßstabsprengende Neubauten im Ensemble, Windenergieanlagen hinter der Silhouette einer Höhenburg).“

(<https://www.vdl-denkmalpflege.de/veroeffentlichungen>)

Daraus wird auch deutlich, dass eine Sichtachse umso mehr beeinträchtigt ist, wenn sich ein Objekt vor die Stadtansicht schiebt. Hier sei auch auf einen Monitoring Bericht von ICOMOS verwiesen, in dem sich insbesondere zu den Blickbeziehungen in der Vergangenheit wie folgt geäußert wurde:

„...ist es angemessen, die staccatoartige Wahrnehmung des Stadtpanoramas für den ankommenden Pendler oder Besucher zu berücksichtigen, der seine "Stadtkrone" mit den aufragenden Türmen ...erkennen will.“

Aus Sicht der Welterbekoordination soll hier auf wichtige Sichtbeziehungen eingegangen werden.

Eine Sichtbeziehung ist die Einfahrt in das Lübecker Stadtgebiet mit dem Zug über die Trave von Süden kommend Richtung Hauptbahnhof. Hier befindet sich die Bahntrasse am Übergang der ländlichen Umgebung in das immer enger besiedelte Stadtgebiet. Auch Fußgänger:innen entlang der Trave haben einen besonderen Blick in Richtung Welterbe. An dieser Stelle wird eine Beeinträchtigung gesehen, ggf. können hier transparente Sichtelemente eine Blickbeziehung herstellen.

Eine weitere Strecken-Sichtbeziehung liegt in der Pufferzone entlang der Katharinenstraße. Hier befindet sich die Bahntrasse bereits in einer Senke, dem sogenannten Trog. Allerdings ist diese Vertiefung nicht so tief, als dass die Lärmschutzwände nicht sichtbar wären. Eine technische Ansichtszeichnung zur abschließenden Beurteilung fehlt an dieser Stelle, daher wird aus Sicht der Welterbekoordination hier eine wesentliche Sichtbeeinträchtigung entstehen, die den visuellen Wert des Welterbes beeinträchtigt. Hier wird vor allem eine Beeinträchtigung durch die von der Katharinenstraße abgewandten, zweiten Lärmschutzwand, gesehen. Die Massivität einer 6m hohen Schallschutzwand wird den Blick des Betrachters auf das Welterbe beeinträchtigen. Hier sollten entlang der Katharinenstr. immer wieder Sichtfenster geschaffen werden, um eine Blickbeziehung zum Welterbe herstellen zu können. Die Ausbildung eines „Balkons“ an einer geeigneten Stelle an der Katharinenstr. wäre auch eine geeignete Möglichkeit, die Sicht einschränkungen zu kompensieren und eine akzeptable Sichtbeziehung zur Altstadt herstellen zu können.

Aus Sicht der Welterbekoordination wird empfohlen, dass entlang der gesamten Strecke immer wieder Blickbeziehungen auf das Welterbe möglich sind.

Die Welterbekoordination kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass eine Beeinträchtigung des Denkmalbestandes des UNESCO-Welterbes gemäß §2 DschG SH zu sehen ist und schlägt vor, dass Lösungsansätze wie z.B. die oben genannten Kompensationsmaßnahmen, erarbeitet werden.

- **Zugzahlen:**

Die Projektträgerin geht in Ihren Erläuterungen auf die aktuellen sowie die zukünftigen Zugzahlen ein (vgl. 01 Erläuterungsbericht, „10.1.3 Projektspezifische Zugzahlen Knoten Lübeck“, S. 115 ff.). Insbesondere wird der D-Takt als Begründung für die zukünftigen Zugzahlen herangezogen. Die im Internet auffindbaren Netzgrafiken (<https://www.deutschlandtakt.de/downloads-und-presse/downloads/#articlefilter=netzgrafiken>) zeigen das geplante Fahrplankonzept auf. Wird hier eine Zuganzahl von 20 Zügen je Stunde und Richtung angenommen (in Schleswig-Holstein geht der Standard in Richtung 22 Zügen, d. h. 20 Züge sind eine konservative Abschätzung), ergibt sich nördlich des Lübecker Hbf (Strecke 1100 bis Abzw. Waldhalle) eine Gesamtzuganzahl von 320 SPNV-Zügen, wobei der Erläuterungsbericht der Vorhabenträgerin hier nur 288 SPNV-Züge vorsieht. Da die Infrastruktur im PFA Lübeck die im Erläuterungsbericht der Vorhabenträgerin angegebenen Zugzahlen gerade noch so auffangen kann, bedeutet dies im Umkehrschluss, dass hier mit den erwartbaren höheren Zugzahlen zwangsläufig eine verbesserte Infrastruktur vorgesehen werden muss, die sich durch eine höhere Leistungsfähigkeit auszeichnet (vgl. vorhergehende Forderungen der Hansestadt Lübeck). Darüber hinaus ist nicht erkennbar, ob die im LNP verankerte S-Bahn für Lübeck in den Zugzahlen berücksichtigt wurde.

- **Geschwindigkeiten**

Auf der Strecke 1120 eine Geschwindigkeitsreduzierung von 80km/h auf 60km/h von km 1,091 bis km 0,989 vorgesehen. Dies sollte mit Blick auf die Kapazität ebenfalls vermieden werden (vgl. u. a. 01 Erläuterungsbericht, „10.1.2 Entwurfsgeschwindigkeiten“, S. 114 f.).

Die auf Seite 48/49 von der Vorhabenträgerin formulierten Fahrzeitenziele finden ausdrückliche Unterstützung durch die Hansestadt Lübeck. Die unterstellten Fahrzeitenziele lassen sich zwar mit den geplanten Geschwindigkeiten knapp erreichen. Jedoch entsteht das Problem, dass aufgrund der Zugzahlen (vgl. oben), mehr Fahrzeitpuffer erforderlich ist, um diese Fahrzeitziele auch realistisch erreichen zu können. Daher sollte im PFA Lübeck überprüft werden, inwiefern die hier vorhandenen Potentiale für Geschwindigkeitserhöhungen genutzt werden können. Die Lagepläne aus Ordner 3 und die Angaben aus dem Infrastrukturregister der DB InfraGO AG lassen erkennen, dass hier höhere Geschwindigkeiten möglich sind.

Abzweig Schwartau Waldhalle: Laut S. 98 und S. 114 im Erläuterungsbericht 01 soll hier die Geschwindigkeit auf 100km/h angehoben werden. Da hier heute jedoch schon von der Trassierung her 100 km/h möglich ist, sind hier eigentlich keine Maßnahmen nötig. D.h. in diesem Bereich ist die Begründung fehlerhaft.

- **Gleisabstände:**

Stellenweise plant die Vorhabenträgerin mit nicht passenden Gleisabständen (hier ca. 3,5m bis 3,6m statt mindestens 3,8m (TSI) oder 4,0m (Ril)). So soll im Bereich der Strecke 1100 (Lübeck Hbf nach Bad Schwartau) der Gleisabstand nicht auf 4,0m erweitert werden. In vielen Fällen beträgt der Gleisabstand zwar bereits 4,0m, jedoch gibt es zwei Bereiche im Bereich der Katharinenstraße, wo dies nicht der Fall ist. Da hier die Zwangspunkte teils entfallen sind bzw. durch den von uns geplanten Brückenneubau Karlsstraße/Einsiedelstraße zukünftig entfallen werden, ist hier die Beibehaltung des nicht regelkonformen Zustands nicht hinnehmbar. Insbesondere die Planrechtfertigung des Streckenausbaus als wichtige Europäische Verkehrsachse verlangt hier, dass zumindest europäische Normen (TSI) eingehalten werden (vgl. auch Lagepläne aus Ordner 03 und 01 Erläuterungsbericht S. 114: „Der gewählte Gleisabstand wird nach entsprechenden Vorgaben für die zu trassierende Infrastruktur festgelegt.“).

- **Oberleitungsanlage:**

Im Erläuterungsbericht 01 des PFA Lübeck ist angegeben, dass auf der Strecke 1121 eine Oberleitungsbauart Re100 eingebaut werden soll (vgl. S.113). Die Planung der EÜ Travekanal sieht hier Geschwindigkeiten von 110km/h vor, wofür die Re100 nicht ausgelegt ist. Hier liegt ein offensichtlicher Widerspruch vor, weshalb die Oberleitungsplanung hier so angepasst werden sollte, dass eine Re200 vorgesehen wird.

- **Leit- und Sicherungstechnik:**

In verschiedenen Veröffentlichungen (u. a. https://www.dbinfrago.com/resource/blob/12829520/9167f7d113ebd92200efe865e290e74f/2024_16_20240416_KuVa_ETCS_Ausruestungsstrategie-data.pdf) wird von einer ETCS-Ausrüstung des Knotens Lübeck ausgegangen. Dies findet sich in den Planunterlagen nicht wieder. Daher ist davon auszugehen, dass dies nicht vorgesehen ist und hier eine widersprüchliche Planung vorliegt. Mit Blick auf die internationale Bedeutung des Korridors ist ETCS jedoch essentiell und sollte daher im PFA Lübeck ebenfalls integriert werden. Die neuen und vorhandenen SPNV-Fahrzeuge werden zudem bis 2027 auf ETCS umgerüstet, sodass diese Fahrzeuge die neue Technik auch nutzen können.

- **Integration des EÜ Travekanal in den Planungen:**

EÜ Travekanal ist nicht vollständig in die Planung integriert: Der Ersatzneubau der EÜ Travekanal ist in den Lageplänen nicht vollständig hinterlegt. Zwar wird im Erläuterungsbericht genannt, dass es sich hierbei um ein Parallelprojekt handelt, jedoch sind die Zusammenhänge zum PFA Lübeck so umfangreich, dass dieses Projekt mit dem PFA Lübeck zusammen gedacht werden muss. Durch die Lärmschutzplanung, Gleislage und -abstände, Entwässerung, den Erschütterungsschutz und die Umweltplanung ergeben sich entsprechend enge Wechselwirkungen. Zudem lassen die „Grundsätze Durchfahrtshöhen und Durchfahrtsbreiten bei Brücken über Bundeswasserstraßen“ (Erlass des BMDV) erkennen, dass die Durchfahrtshöhe und somit die entsprechenden Auswirkungen verringert werden können. Beispielsweise kann die in Plan 03-720 dargestellte Dammverbreitung (Strecke 1120 bahnrechts) entfallen und auch die baubedingte Einwirkung auf das LSG „Trave“ vermieden werden.

Da ohnehin ein Neubau der EÜ Travekanal vorgesehen ist, sind die folgenden Aussagen im Kapitel „10.1.5.18 Eisenbahnüberführung Travekanal (Str. 1120, km 3,013)“ des Erläuterungsberichts nicht nachvollziehbar:

„Die bestehende EÜ Travekanal führt die Gleise der Strecken 1120, 1121 und 1122 mit jeweils gesonderten Überbauten über den Travekanal. Die Überbauten sind mit Fang- und Führungsvorrichtungen versehen. Die Gleisgeometrie im Bauwerksbereich bleibt unverändert, um Umbauten an der EÜ zu vermeiden.“

- **Ersatzweg zur Anbindung der Teerhofinsel:**

Auf der Teerhofinsel befinden sich neben dem Übungsgelände der Bundespolizei mehrere Gewerbebetriebe. Für diese ist eine adäquate verkehrliche Anbindung zu gewährleisten. Eine Verschlechterung darf trotz Aufhebung des Bahnübergangs nicht eintreten.

Die Realisierung einer Straßenüberführung zur Anbindung der Teerhofinsel wird durch die Hansestadt Lübeck aus den gleichen auf S. 104 f. genannten Gründen (u. a. Entwicklungslängen) abgelehnt. Darüber hinaus könnte ein Brückenbauwerk an dieser Stelle womöglich einem viergleisigen Ausbau sowie einer kreuzungsfreien Ein-/Ausfädelung der Strecke 1113 im Weg stehen

Die Hansestadt Lübeck hat die Vorhabenträgerin sowie das Land und den Bund bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass der geplante Ersatzweg aufwärtskompatibel für den viergleisigen Ausbau der Strecke 1100 an dieser Stelle auszustalten ist. Eine solche Aufwärtskompatibilität soll im Sinne einer Baufreiheit im Planfeststellungsbeschluss festgehalten werden.

ÖPNV-Anbindung der Teerhofinsel:

Die Teerhofinsel wird derzeit über die Haltestelle Bad Schwartau, Cleverbrücker Straße an den Busverkehr angebunden. Diese Anbindung erfüllt die Kriterien des derzeit gültigen, 4. Regionalen Nahverkehrsplans der Hansestadt Lübeck (4. RNVP), nach dem Gewerbegebiete ohne Handel oder öffentliche Dienstleistungen als erschlossen gelten, wenn 90% des Gebiets eine Wegeentfernung von unter 600m bis zur nächsten Bushaltestelle aufweisen. Durch die Aufhebung des Bahnübergangs Teerhofinsel und die Etablierung des Ersatzwegs entlang der Ausbaustrecke verlängert sich der Weg zur nächstgelegenen Haltestelle auf mindestens 1400 Meter.

Zur Sicherung der Erschließung der Teerhofinsel behält sich die Hansestadt Lübeck als ÖPNV-Aufgabenträger daher vor, eine Buslinie auf die Teerhofinsel zu verlängern. Hierbei kommt aufgrund der Lage im Straßennetz nur eine dann dort endende Linie in Betracht. Durch die Vorhabenträgerin sind im Bereich der Teerhofinsel daher eine Wendemöglichkeit für diese Busse sowie barrierefreie Bushaltestellen zu errichten, deren Lage den Erschließungskriterien des RNVP gerecht wird.

- **Straßenbrückenanpassungen werden nicht aufgeführt (S.109):**

Im PFA Lübeck sind verschiedene Straßenbrücken über die Bahngleise vorhanden. Die SÜ Marienstraße und SÜ Karlstraße müssen wegen technischer Abhängigkeit erneuert werden und Vorüberlegungen hierzu haben bereits begonnen. Dies ist, im Vergleich zur SÜ Fackenburger Allee, nicht im Erläuterungsbericht angegeben. Gerade diese Neubauten bieten jedoch die Chance, die aus den Zugzahlen hervorgehende höhere Leistungsfähigkeit des Knotens durch entsprechende bauliche Anpassungen der Gleisanlagen im Hinblick auf den viergleisigen Ausbau der Strecke 1100 zwischen Lübeck Hbf und Abzw. Waldhalle abbilden zu können. Daher ist hier eine Gesamtbetrachtung des Knotenausbaus und des Neubaus der SÜ notwendig und sinnvoll.

- **X-Trasse:**

Die nun ausgewählte Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin für die Schienenhinterlandanbindung der FFBQ findet ausdrückliche Unterstützung der Hansestadt Lübeck. Zu allen anderen in Teil A aufgeführten Trassenvarianten als der Vorzugstrasse nimmt die Hansestadt Lübeck insoweit Stellung, als dass diese ausdrücklich abgelehnt werden. Dies gilt insbesondere für die sog. X-Trasse. Die „3.1.3 Variante Trassenverlauf aus Betroffenheitsanalyse Kreis Ostholstein“ (vgl. 01 Erläuterungsbericht, S. 64 f.) entspricht weitestgehend dieser X-Trasse und wird abgelehnt. Die Faktenlage rund um diese sog. X-Trasse ist seit mehr als zehn Jahren eindeutig: Diese Streckenvariante ist als eine von vielen verschiedenen Trassenvarianten bereits früh im Planverfahren verworfen worden – aus gutem Grund: Aufgrund der erheblichen arten- und naturschutzfachlichen Probleme, vor allem aber aufgrund des zu erwartenden Schienenlärm durch zusätzlichen durchgehenden internationalen SGV in den ohnehin schon belasteten Stadtteilen Siems und Dänischburg wurde sie im weiteren Verfahren nicht weiterverfolgt. Die Hansestadt Lübeck ist bereits jetzt die am stärksten durch die Auswirkungen der FFBQ-Hinterlandanbindung betroffene Kommune. Eine zusätzliche Belastung der Ortsteile Siems und Dänischburg wird nicht hingenommen.

- **Bäderbahn:**

Die im Erläuterungsbericht 01 im Abschnitt „1.2 Fachplanungsrechtliches Vorhaben, 1.2.1 Eisenbahnstrecke 1100“ festgehaltene Strategieänderung der Vorhabenträgerin zum vollständigen Erhalt der Schieneninfrastruktur der sog. Bäderbahn inklusive der Bahnhöfe Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Haffkrug findet vor dem Hintergrund des im Zuge der Verkehrswende angestrebten Wachstums der Fahrgästzahlen und den Plänen für eine Regio-S-Bahn Lübeck die ausdrückliche Unterstützung der Hansestadt Lübeck.

Gleichwohl fehlen im Erläuterungsbericht Aussagen zur Südabbindung der Bäderbahn an die Neubaustrecke (nördlich von Ratekau). An dieser Stelle fordert die Hansestadt Lübeck, eine leistungsfähige Anbindung an die Neubaustrecke (Abzweiggeschwindigkeit mindestens 130 km/h) mit in die Erläuterungen aufzunehmen.

Im Erläuterungsbericht 01 im Abschnitt „1.2 Fachplanungsrechtliches Vorhaben, 1.2.1 Eisenbahnstrecke 1100“ wird ausgeführt, dass die neue Station „Timmendorfer Strand / Ratekau“ lediglich als Haltepunkt ausgeführt werden soll. Die Ausführung als Haltepunkt würde jedoch die tatsächliche zukünftige Nutzbarkeit stark einschränken. Derzeit ist mit Förderung des Landes eine Machbarkeitsstudie in Vorbereitung, die verschiedene Szenarien zur zukünftigen Anbindung von Timmendorfer Strand und weiteren Bäderorten untersuchen soll. Mit Blick auf das Betriebskonzept für zukünftige Verkehre Lübeck – Ratekau – Timmendorfer Strand als Flügelzug oder als Pendelzug sollten die Planungen für den Haltepunkt „Timmendorfer Strand / Ratekau“ angepasst werden und dieser zum Bahnhof ausgebaut werden, inklusive der Erweiterung eines dritten Gleises sowie einer dritten Bahnsteigkante.

Darüber hinaus möchte die Hansestadt Lübeck anregen, den Bahnhof Haffkrug (neu, NBS) so auszugestalten, dass dieser zumindest perspektivisch die Funktion des Bestandsbahnhofs Haffkrug mit aufnehmen und diesen ersetzen kann. So könnte eine gemeinsame Umsteigestation zwischen Neubaustrecke und Bäderbahn entstehen.

Die im Erläuterungsbericht 01 im Abschnitt „1.2.3 Eisenbahnstrecke 1100 Abzweig und Eisenbahnstrecke 1023“ aufgeführten Erläuterungen zur Elektrifizierung und Erneuerungen der LST werden begrüßt – sollten allerdings so ausgeführt werden, dass der im LNP und im Zuge der Überlegungen zur Regio-S-Bahn Lübeck vorgesehene Haltepunkt „Hansapark“ problemlos realisierbar ist (Baufreiheit).

Die Elektrifizierung zwischen Haffkrug und Neustadt i. H. ist so zu gestalten, dass einer möglichen Elektrifizierung der südlichen Bäderbahn zwischen Haffkrug, Timmendorfer Strand und Ratekau (neu) nichts im Wege steht.

Der teilweise bereits begonnene und hier nochmal festgehaltene Rückbau des Bahnhofs Sierksdorf zum Haltepunkt wird vor dem Hintergrund der Redundanz der Strecke für mögliche Störfälle sehr kritisch gesehen. Die Hansestadt Lübeck spricht sich – auch vor dem Hintergrund der gewünschten Regio-S-Bahn Lübeck – für einen Bahnhof Sierksdorf inklusive Kreuzungsmöglichkeit aus.

Die im Erläuterungsbericht auf S. 18 aufgeführten Aufkommensänderungen von nur 2000 Fahrten pro Jahr von der Schiene auf den PKW können nicht nachvollzogen werden. Es ist anzunehmen, dass sich diese unterstellten Verlagerungen auf die Frage eines zukünftigen Betriebskonzepts der sog. Bäderbahn beziehen. Im Falle einer Einstellung der Bestandsverkehre Lübeck – Timmendorfer Strand – Neustadt i. H. und Verlagerung dieser Verkehre auf die ortsfernere Neubaustrecke sieht die Hansestadt Lübeck in Betrachtungen mit ihrem Verkehrsmodell eine erheblich größere Verlagerungswirkung auf den PKW-Verkehr:

Eine Vergleichsrechnung im aktuellen Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck (vgl.: https://www.luebeck.de/files/stadtentwicklung/stadtplanung/Bäderbahn_Verkehrsmodell_HL.pdf), bei der das Zukunftsszenario einer Regio-S-Bahn nach Neustadt mit Führung über die Neubaustrecke mit einer Regio-S-Bahn mit Führung über die Bestandstrasse der Bäderbahn verglichen wurde, kommt zu dem Ergebnis, dass es bei einem direkten linienhaften Vergleich für den jeweils am stärksten ausgelasteten Streckenabschnitt eine Halbierung der Fahrgastzahlen bei der Führung der Regio-S-Bahn über die Neubaustrecke mir ihren ortsfernen Stationen ergibt – dieser Fahrgastverlust lässt sich auch nicht durch den bei diesem Szenario unterstellten, relativ gut nachgefragten neuen Shuttlebus im 30-Min.-Takt mit guten Zuganschlüssen ausgleichen, sodass in der Summe dann letztlich immer noch mehr als 1.000 ÖV-Fahrten pro Tag verloren gehen.

Die tatsächlichen Fahrgastverluste dürften in der Realität sogar noch deutlich größer ausfallen, denn die Modellrechnung bezieht sich auf Alltagsverkehre. Überregionale touristische Zielverkehre mit längerem Aufenthalt, Wochenend- oder Festivalverkehre, sind hierbei noch gar nicht inbegriffen. Auch ist vollkommen unklar, wie bei dem unterstellten Shuttlebus für Spitzentage im Sommer mit entsprechend sehr hohen Fahrgastmengen ein geeignetes Dispositionskonzept inklusive Vorhalten von Zusatzbussen und Zusatzfahrpersonal überhaupt organisatorisch und wirtschaftlich funktionieren soll.

In der Summe würde eine Regio-S-Bahn auf der Neubaustrecke zu insgesamt höheren Kosten (u. a. für den Shuttlebus), zu deutlich weniger Fahrgästen und zu mehr Autofahrten führen, von denen auch die Hansestadt Lübeck in negativer Weise betroffen wäre.

- **Lübeck als internationaler Fernzughalt:**

Die Aussage „Die DB InfraGO AG erwartet, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit sämtlichen Zügen, die sie im Personenfernverkehr zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Kopenhagen Hauptbahnhof einsetzen werden, auch Lübeck Hauptbahnhof bedienen werden“ auf S. 48 im Erläuterungsbericht 01 wird ausdrücklich unterstützt.

- **Aussagen der Vorhabenträgerin zu den Strecken 1113, 1121 und 1122:**

Die Aussage „Die Strecken 1113, 1121 und 1122 weisen keine verkehrliche Veränderung durch das Projekt auf“ im Erläuterungsbericht 01 der Vorhabenträgerin bewertet die Hansestadt Lübeck als fragwürdig, denn insbesondere auch die Strecke 1122 wird durch die geplante Verbindungskurve Bad Kleinen sowie die geplante Elektrifizierung eine weitere attraktive Zulaufstrecke zur FFBQ darstellen und eine entsprechende Nutzungssteigerung im SPFV und SGV erfahren.

Insgesamt fordert die Hansestadt Lübeck eine bessere Entflechtung der Strecken nördlich und südlich vom Lübecker Hbf mit kreuzungsfreier Ein- und Ausfädelungen der Strecken nach Lübeck-Travemünde, Büchen und Bad Kleinen mit Ziel der Reduktion der Fahrstraßenkonflikte.

- **„Lübeck Nord-West“**

Der Abschnitt zwischen Marienbrücke und Karlstraße/Einsiedelstraße liegt im Untersuchungsgebiet der Gesamtmaßnahme Lübeck Nordwest, für die vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 Baugesetzbuch (BauGB) inklusive der Erarbeitung eines Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts für ein mögliches Sanierungsgebiet durchgeführt werden. Die Planung wirkt sich nicht auf die Lärmschutzwände/die Inhalte des vorliegenden Projekts aus. Perspektivisch werden der geplante Gleisausbau und ein neuer Bahnhaltspunkt städtebauliche Auswirkungen haben, die gesondert geklärt werden müssen.

- **Katharinenstraße**

Wichtig ist der Blick auf die Entwicklungsmöglichkeiten der Katharinenstraße. Die Grunderwerbspläne sehen einen Grunderwerb bis an die heutige östliche Straßenkante vor. Die Erschließung muss gesichert bleiben. Maßnahmen sind zu begründen. Konsequenzen aus der Verschmälerung des Profils sowie des etwaigen Entfalls der Alleenbäume etc. sind darzulegen bzw. abzustimmen. Kompensationsmaßnahmen sind auszuführen und prüfen zu lassen.

Zu berücksichtigende städtebauliche Belange sind hier:

- Sicherung der Erschließung
- Eine integrative, raum- und nutzungsverträgliche Planung des öffentlichen Raumes (Wege, Straße, Freiflächen, Sichtachsen) ist als Aufgabe in der Planung und Umsetzung zu hinterlegen.
- Die Erhaltungssatzung Brolingplatz ab unmittelbar angrenzender Bebauung ist zu berücksichtigen. Dies beinhaltet die Verpflichtung zu integrativer, verträglicher Planung des öffentlichen Raumes der Katharinenstraße.



- **Bahnwegbrücke**

Die Bahnwegbrücke ist im Bestand zu erhalten. Zudem soll die Wegeverbindung Innenstadt – St. Lorenz in der Bauphase wie auch in der an die Bauphase anschließenden Zukunft weiterhin nutzbar sein. Zur Wegeverbindung dazugehörig ist die Schlachthofbrücke.

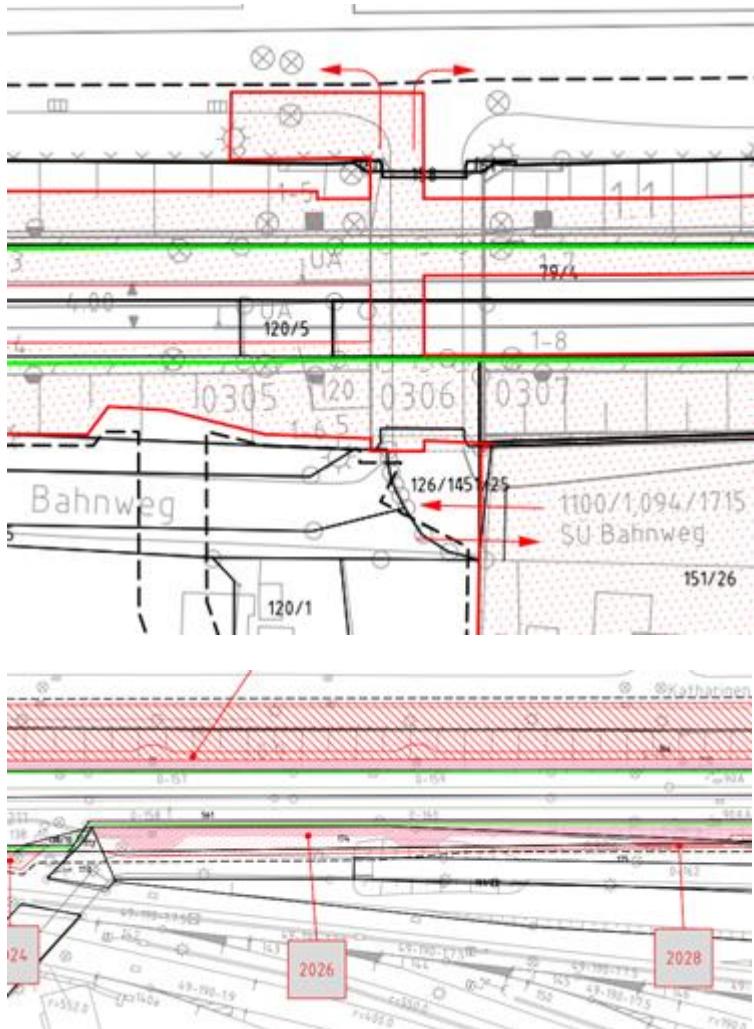


Zu berücksichtigende städtebauliche Belange sind hier:

- Wegeföhrung für Rad- und Fußweg Werftstieg zu Katharinenstraße ist zu erhalten.
- Organisation für Rad- und Fussverkehr Schlachthofbrücke (halbe Straße als Baustelleneinrichtungsfläche) ist darzulegen.
- Eine integrative, raum- und nutzungsverträgliche Planung des öffentlichen Raumes (Wege, Straßen, Freiflächen, Wasserflächen, Sichtachsen) ist als Aufgabe in der Planung und Umsetzung zu hinterlegen.

Technische Fragen:

- Wie erfolgt die Böschungssicherung?
- Wie erfolgt die Sicherung öffentlicher Versorgungsinfrastruktur (Schächte, Leitungen)



- **Landschaftspflegerischer Begleitplan**
- Dieser ist in den vorliegenden Unterlagen nicht auffindbar
- Der Stadtgraben muss Gegenstand einer Verträglichkeitsprüfung sein
- Die Allee in der Katharinstraße muss Gegenstand einer Verträglichkeitsprüfung sein.

Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (UNV), Abteilung Natur- und Immissionsschutz sowie Klimaleitstelle

I. Landschaftsplanerische Stellungnahme

Aus Sicht der Landschaftsplanung wird es grundsätzlich begrüßt, dass im Rahmen dieses Vorhabens u.a. Lärmschutzwände zur Verringerung der Belastung der Anwohnenden im Zusammenhang mit der Intensivierung der schienengebundenen Verkehre in Folge der Fehmarnbelt Querung (FFBQ) gebaut werden.

Es wird zusätzlich die geplante Eingrünung der Lärmschutzwände und die aufgrund der Bürgerbeteiligung in Teilbereichen vorgesehene Gestaltung der Lärmschutzwände begrüßt.

Es wird aber darauf hingewiesen, dass es sich bei diesen Maßnahmen um Maßnahmen gem. § 15 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und damit um Minimierungsmaßnahmen handelt, die nicht in die Eingriffs- Ausgleichsbilanz Eingang finden dürfen.

...

II. Eingriffe in die Natur

Die geplanten Baumaßnahmen führen zu Eingriffen gem. § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit § 8 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG), die gem. § 15 BNatSchG zu minimieren und auszugleichen sind.

Um das Vorhaben abschließend beurteilen zu können, fehlen noch Unterlagen zu den im weiteren aufgeführten Punkten:

1. Es wird darauf hingewiesen, dass in der Anlage 20-04 „Biotypen“ die Biotoptypenkarten im Bereich der Teerhofsinsel wie auch im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche „Dänischburg“ fehlen. Diese Karten sind nachzureichen.
2. Es wird darauf hingewiesen, dass gem. des „Orientierungsrahmen Straßenbau“, Pkt. 2.3: „die Bestandsaufnahme für die biotischen Faktoren Pflanzen und Tiere den aktuellen Zustand von Natur und Landschaft widerspiegeln muss“. Im vorliegenden Fall sind die Baustelleneinrichtungsfläche Dänischburg 2018 und die Flächen des B-Plan 03.50.00 „St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof 2017 kartiert worden. Damit sind die Daten nicht mehr aktuell und müssen vor Ort überprüft werden.
3. Es wird zusätzlich darauf hingewiesen, dass die gesetzlich geschützten Biotope „GM“: „Mesophile Flachlandmähwiesen“, „TS Steinstrukturen“: „TSe Steinwall oder Steinmauer mit epilithischer Vegetation“, „TSo Steinwall oder Steinmauer ohne epilithische Vegetation“ und „TSr Steinriegel“ erst nach 2019 neu unter Schutz gestellt worden sind. Es ist somit durch Kartierungen nachzuweisen, dass diese Biotope im Vorhabengebiet nicht betroffen sind.
4. Es wird darauf hingewiesen, dass die Zuordnung der Eingriffe zu den Kompensationsmaßnahmen anhand der Unterlagen nicht möglich ist. Die Kompensationsmaßnahmen sollten somit zusätzlich eingeschränkt aufgelistet werden, so z.B. separat für die einzelnen BE, die neue Straßenführung, die Regenwasserbehandlungsanlagen etc.
5. Es wird darauf hingewiesen, dass die Hansestadt Lübeck über eine Baumschutzsatzung verfügt, deren Regelungen im Gemeindegebiet zwingend anzuwenden sind.

Gem. § 3 der Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck sind Einzelbäume mit einem Umfang $>= 80$ cm und Bäume in Reihen oder Gruppen mit einem Umfang $>= 50$ cm geschützt.

Gem. § 4 Nr. 5 der Baumschutzsatzung sind Bäume nicht geschützt, die nach Prüfung einer Umplanung oder Verschiebung einer baulichen Anlage der Realisierung eines nach § 34 oder § 35 BauGB zulässigen Vorhabens oder damit zwingend verbundenen Erschließungsmaßnahmen entgegenstehen.

Es ist somit einerseits ein Baumkataster als Planfeststellungsunterlage erforderlich, das alle Bäume im Eingriffsbereich darstellt mit Umfang und Kronendurchmesser + 1,50 m. Zudem ist jeder geplante Eingriff in Baumbestände dahingehend zu überprüfen, ob die geplante Anlage um geplant oder verschoben werden kann. In den Planfeststellungsunterlagen ist somit ein vollständiges Baumkataster der Eingriffsflächen und eine Alternativen Prüfung bei jedem Eingriff in den Baumbestand darzustellen. Es wird diesbezüglich darauf verwiesen, dass u.a. auch baubedingte Beeinträchtigungen der Bäume, z.B. im Rahmen der Einrichtung von Baustelleneinrichtungsflächen, zu Verbotstatbeständen gem. § 4 der Baumschutzsatzung führen können und entsprechend einer Alternativen Prüfung zu unterziehen sind. Eine endgültige Stellungnahme ist erst nach Vorliegen dieser Unterlagen möglich.

6. Es wird darauf hingewiesen, dass u.a. an der Straße „Am Hang“ Großbaumbestand vorhanden ist. Durch die hier geplante Baustelleneinrichtungsfläche (BE) und tlw. den hier

geplanten Bau einer Zuwegung zur Regenwasserbehandlungsanlage (Bahn km 2,9) in einer Breite von 3,50 m und 2 Banketten mit Breiten von 0,75 m und den Bau einer Regenwasserbehandlungsanlage wird der Baumbestand beeinträchtigt bzw. zerstört. Es ist im Rahmen einer Alternativen Prüfung nachzuweisen, dass § 3 Abs. 2 Nr. 5 der Baumschutzsatzung für das Vorhaben anzuwenden ist.

7. Es wird darauf hingewiesen, dass die östlich der Straße „Am Hang“ gelegenen Flächen im Landschaftsschutzgebiet „Trave-Einzugsgebiet zwischen Wesenberg und Elbe-Lübeck-Kanal liegt“. Für die vorgesehene BE und Regenwasserbehandlungsanlage und die Zufahrt ist die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gem. § 5 der LSG-VO oder einer Befreiung nach § 67 BNatSchG erforderlich. Die Erteilung der erforderlichen Genehmigung bzw. Befreiung kann derzeit nicht in Aussicht gestellt werden. Es ist eine Alternativen Prüfung erforderlich.
8. Es wird darauf hingewiesen, dass u.a. an der Straße „Auf der Höhe“ Großbaumbestand vorhanden ist. Durch die hier geplante Baustelleneinrichtungsfläche (BE) wird der Baumbestand beeinträchtigt bzw. zerstört. Es ist im Rahmen einer Alternativen Prüfung nachzuweisen, dass § 3 Abs. 2 Nr. 5 der Baumschutzsatzung für das Vorhaben anzuwenden ist.
9. Es wird darauf hingewiesen, dass u.a. an der geplanten BE an der Hamburger Straße zwischen Bahn km 2,5 und 2,4 eine gesetzlich geschützte Allee sowie Gehölzbestand vorhanden ist. Durch die hier geplante Baustelleneinrichtungsfläche (BE) wird die Allee und der Gehölzbestand beeinträchtigt bzw. zerstört. Eine Befreiung von dem Verbot der Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen gem. § 67 BNatSchG kann zurzeit nicht in Aussicht gestellt werden. Es ist eine Alternativen Prüfung erforderlich.
10. Im Rahmen der Biotoptkartierung zu diesem Vorhaben sind Pflanzenarten gefunden worden, die auf der Roten Liste der Gefäßpflanzenarten in Schleswig-Holstein stehen. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan ist der Eingriff in diese Rote Liste Arten nicht behandelt worden. Der LBP ist somit um Aussagen zur Minimierung und zum Ausgleich der Beeinträchtigung der Rote Liste Arten zu ergänzen.
11. Es wird darauf hingewiesen, dass die BE bei Bahn km 0,3 bahnlinks außerhalb des Kronen-Traufbereiches + 1,5 m der Gehölze, die Bestandteil des dortigen, gesetzlich geschützten artenreichen Steilhangs sind und im FFH-Gebiet „Travetal“ liegen, anzutragen ist.
12. Südlich der Bahnanlage an der Wartestraße bei Bahn km 3,8 bahnlinks sind im Einmündungsbereich zur neu anzulegenden Straße Baumkompensationspflanzungen vorhanden. Diese Kompensationspflanzungen sind nach der Baumschutzsatzung der HL geschützt. Bei Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme oder den Baubetrieb sind die Regelungen der Baumschutzsatzung zu berücksichtigen.
13. Die BE an der neuen bahnbegleitenden Straße an der Teerhofsinsel beeinträchtigt in großem Umfang Gehölzbestände, die Baumbestände enthalten, die der Baumschutzsatzung der HL unterliegt. Es ist im Rahmen einer Alternativen Prüfung nachzuweisen, dass § 3 Abs. 2 Nr. 5 der Baumschutzsatzung für das Vorhaben anzuwenden ist.
14. Die Regenwasserbehandlungsanlage bahnlinks Bahn km 3,9 ist einschl. der Zuwegung außerhalb des Naturdenkmals „Nachtkoppel“ sowie seines geschützten Bereiches zu errichten. Entsprechende Unterlagen sind einzureichen.
15. Die Schaltstation „Waldhalle“, liegt innerhalb eines Gehölzbestandes mit Bäumen, die gem. der Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck geschützt sind. Es ist im Rahmen einer Alternativen Prüfung nachzuweisen, dass § 3 Abs. 2 Nr. 5 der Baumschutzsatzung für das Vorhaben anzuwenden ist.

16. Die BE in Dänischburg besteht u.a. aus Wald nach dem Landeswaldgesetz sowie zum Teil auch aus gesetzlich geschützten Biotopen. Die Nutzung dieser Fläche als BE ist im Vorfeld abgestimmt worden. Für die Umwandlung des Waldes ist eine Genehmigung bei der unteren Forstbehörde zu beantragen. Die gesetzlich geschützten Biotope NSs und NRs sind gem. Orientierungsrahmen mit dem Faktor 1:2 auszugleichen. Es wird darauf hingewiesen, dass dasjenige Vorhaben, welches die BE - Flächen in Dänischburg als Erstes nutzt, gegenüber der Naturschutzbehörde verantwortlich ist für die Erbringung des erforderlichen Ausgleichs. Es wird der DB somit dringend empfohlen, für die Flächen in Dänischburg einen Antrag auf Befreiung von dem Verbot der Beeinträchtigung der dortigen geschützten Biotope zu stellen, um ggfs. Bauverzögerungen zu vermeiden. Die UNB stellt die Befreiung von dem Verbot der Beeinträchtigung dieser geschützten Biotope in Aussicht unter der Voraussetzung, dass der gleichartige Ausgleich nachgewiesen wird. Es wird zudem empfohlen, auch für die nicht gesetzlich geschützten Biotope der BE in Dänischburg den Ausgleichsbedarf zu ermitteln und nachzuweisen.
17. Die Maßnahme 026_A „Entwicklung ruderaler Gras- und Staudenfluren“ umfasst die Belassung des Mahd Gutes auf der Fläche sowie die Entwicklung einer mind. 8 cm starken Streuschicht. Diese Maßnahme wird abgelehnt, da sie zur einer Abnahme der Blühhorizonte und einer Zunahme der Grasvegetation, insbesondere des Landreitgrases führt. Die erzielbare Artenvielfalt wird somit unnötig stark eingeschränkt. Es wird gefordert, dass sämtliches Mahd Gut abgefahren wird.
18. Es ist eine dauerhafte Umweltbaubegleitung vorzusehen, die die gesamten Arbeiten **täglich** eng begleitet und dokumentiert. Die Dokumentation ist der UNB wöchentlich vorzulegen. Einzelheiten zu Baubesprechung, Dokumentation usw. sind rechtzeitig, mind. 6 Wochen vor Baubeginn zwischen der Umweltbaubegleitung und der UNB abzustimmen.
19. Nachzureichende Antragsunterlagen, insbesondere zum Baum- und Biotopschutz, der Maßnahmenbeginn, Monitoring Berichte und weitere Unterlagen sind der UNB an die funktionale Mailadresse: [REDACTED] zuzuleiten.

Zusammenfassend ist die fehlende Berücksichtigung des Baumbestandes in der Planung als deutlicher Planungsmangel festzustellen. Ein Baumkataster und Alternativen Prüfungen bei Beeinträchtigungen des Baumbestandes sind dringend erforderlich.

III. Artenschutz und Natura 2000

Resultierend aus der Prüfung der vorliegenden Unterlagen, kann zum derzeitigen Stand eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele der Natura 2000 – Gebiete sowie weiterer Schutzgebiete im räumlich –funktionalen Zusammenhang - tangierend oder im Abstand bis zu 500 m – nicht ausgeschlossen werden. Zu erwartende erhebliche Beeinträchtigungen dieser Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele bzw. die Schutzzecke maßgeblichen Bestandteile sind auszuschließen und wären gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig. Die Unterlagen sind dahingehend entsprechend zu ergänzen.

Im Bereich des Lehmann-Kais ist eine Bastelleneinrichtungsfläche (vgl. Unterlage 2.2.703) geplant. Dort werden zum derzeitigen Planungs- und Kenntnisstand, artenschutzrechtliche Konflikte im Bereich des Lehmann-Kais als nicht gegeben angenommen. Voraussetzung dafür ist, dass artenschutzrechtliche Konflikte in diesem Bereich vorab [REDACTED] vollumfänglich und mit Zustimmung der zuständigen Naturschutzbehörde abgearbeitet wurden. Folglich muss vor Beginn von Baumaßnahmen, zum Ausschluss aller artenschutzrechtlicher Konflikte, gegenüber der zuständigen Naturschutzbehörde nachgewiesen werden, dass das vorangegangene Genehmigungsverfahren und die dort festgelegten Maßnahmen [REDACTED] tatsächlich abgeschlossen wurde. Es ist zudem in eigener Zuständigkeit durch die Planfeststellungsbehörde zu prüfen, ob die zum genannten Verfahren erstellten Gutachten älter als 5 Jahre sind. Ist dies der Fall, sind aktuelle Gutachten anzufertigen und vorzulegen.

IV. Anpassung an den Klimawandel

Die Ertüchtigung der Fehmarnbelt-Anbindung und der damit einhergehende Schutz der Anwohnenden vor dem Bahnlärm wird im Grundsatz begrüßt. Es wird aber darauf hingewiesen, dass die Lärmschutzwände mit ihrer Durchschnittshöhe von 5 bis 6 m den Luftaustausch in den unteren Luftsichten stark beeinträchtigen werden. Zur Klimaanpassung wird es begrüßt, dass die vorhandenen Gehölzbestände an den Bahnanlagen erhalten und erweitert werden.

V. Klimaschutz

Keine Anmerkungen.

VI. Immissionsschutz

Den Planunterlagen ist zu entnehmen, dass umfangreiche Untersuchungen zu den Themen Lärm, Erschütterungen, Licht, Luftschatzstoffe sowie elektromagnetische Felder durchgeführt wurden. Hierbei wurden auch die Immissionen berücksichtigt, die während der einzelnen Bauphasen entstehen. Zudem wurden Verschattungen von Grundstücken untersucht, die durch die Errichtung der Lärmschutzwände entstehen können, und es wurden die an das Plangebiet angrenzenden ruhigen Gebiete gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie berücksichtigt.

Grundsätzlich werden die geplanten Maßnahmen zum Schutz der Anwohner:innen begrüßt. Die Empfehlungen und Maßnahmen, die in den jeweiligen Gutachten zum Immissionsschutz aufgeführt sind, sind folglich entsprechend zu beachten bzw. umzusetzen.

VII. Wasserbehörde

Es ist eine dauerhafte, qualifizierte Umweltbaubegleitung, welche auch die Belange des Gewässerschutzes beachtet, vorzusehen. Die gesamten Arbeiten sind eng zu begleiten und zu dokumentieren. Die Dokumentationen sind der UWB wöchentlich vorzulegen. Einzelheiten zu Baubesprechung, Dokumentation usw. sind rechtzeitig, mind. 6 Wochen vor Baubeginn, zwischen der Umweltbaubegleitung und der UWB abzustimmen.

Entwässerungseinrichtungen

Die Stellungnahme zu den Entwässerungseinrichtungen bezieht sich auf alle Unterlagen der Anlage 11, der Planfeststellungsantragsunterlagen.

Gemäß § 8 Abs. 1, § 9 und § 57 Abs. 1 Nr.1 WHG bedarf jede Benutzung eines Gewässers der Erlaubnis oder Bewilligung, soweit nicht durch dieses Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes erlassener Vorschriften etwas Anderes bestimmt ist. Eine Benutzung im Sinne dieses Gesetzes ist gem. § 9 Abs. 1 Nummer 4 WHG das Einbringen und Einleiten von Stoffen in ein Gewässer.

Für die Einleitstellen **3, 4, 5, 9, 10 und 12** (laut Tabelle 5 der Unterlage 11.1) kann aus Sicht der UWB noch keine wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 Abs. 1 und § 9 WHG erteilt werden. Für die Einleitstellen **3, 4, 5 und 12** wird in der Unterlage beschrieben, dass diese an die bestehende Entwässerung/ Kanalisation angeschlossen werden sollen. Die Kanalisation endet im Stadtgraben. Aus den Unterlage ist nicht ersichtlich an welcher Einleitstelle welche Wassermengen angeschlossen werden.

Im Lageplan 11-2_710 ist eine Sedimentationsanlage dargestellt. Diese Sedimentationsanlage hat keinen Ablauf ins Gewässer und es ist nicht klar ersichtlich welche Einzugsflächen an diese angeschlossen sind. Die untere Wasserbehörde kann auf Grund der fehlenden Angaben nicht beurteilen, ob dem Zweck des Wasserhaushaltsgesetzes gemäß § 1 WHG und den Bewirtschaftungszielen für oberirdische Gewässer gemäß § 27 WHG nachgekommen werden kann und somit kann aus Sicht der UWB keine wasserrechtliche Erlaubnis für die genannten Einleitstellen erteilt werden.

In der Unterlage 11 wird erwähnt, dass die Einleitstellen **9 und 10** an die vorhandene Kanalisation angeschlossen werden sollen. Dies ist falsch. Die an der Stelle angegebene Leitung ist keine Kanalisation, sondern ein in diesem Bereich verrohrtes Gewässer 2. Ordnung „T 26 Flutgraben“. Es müsste also eine wasserrechtliche Erlaubnis für die Gewässerbenutzung erteilt werden. Diese kann aus Sicht der UWB aber noch nicht erfolgen, da nicht beurteilt werden kann, ob dem Zweck des Wasserhaushaltsgesetzes gemäß § 1 WHG und den Bewirtschaftungszielen für oberirdische

Gewässer gemäß § 27 WHG nachgekommen werden kann. Es fehlt der Nachweis, dass das Gewässer die anfallenden Wassermengen schadlos ableiten kann.

Um aus Sicht der UWB wasserrechtliche Erlaubnisse für die Benutzung des Gewässers, gemäß § 8 Abs. 1, § 9 und § 57 Abs. 1 Nr.1 WHG, für die Einleitstellen 3, 4, 5, 9 und 10 erteilen zu können, sind weitere Abstimmungen nötig.

Wasserrechtliche Erlaubnisse gemäß § 8 Abs. 1 und § 9 WHG, kann aus Sicht der UWB für die nachfolgenden Einleitstellen erteilt werden:

Name der Einleitungsstelle	NWES 1	NWES 2	NWES 6
Gewässername	Trave	Trave	Mühlenbach (Tremser Teich)/ M
Gewässerordnung	I.	I.	II.
Flussstationierung	0+680	0+750	0+195
Lage am Gewässer in Fließrichtung	Linkes Ufer	Linkes Ufer	Linkes Ufer
Gemarkung	St. Lorenz	St. Lorenz	Vorwerk
Flur	20	20	2
Flurstück	393	162/31	120/3
UTM-Koordinaten	32U 608930,76 5967615,15	32U 609022,84 5967615,06	32U 611196,27 5973858,66
maximale Abflussmenge	470,8 l/s	48,5 l/s	20,7 l/s

Nebenbestimmungen für die wasserrechtliche Erlaubnis sollten sein:

- 1) Der Erlaubnisinhaber haftet gemäß § 89 WHG für alle Schäden, die nachweislich durch die Einleitung entstehen sollten.
- 2) Es darf ausschließlich Niederschlagswasser aus dem Bahnkörper in das Gewässer I. Ordnung eingeleitet werden.
- 3) Die Einleitungsstelle ist sachgemäß zu betreiben und in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten.
- 4) Verunreinigungen durch wassergefährdende Stoffe sind der unteren Wasserbehörde (██████████) oder der örtlichen Polizeidienststelle unverzüglich, d. h. unmittelbar nach Schadensfeststellung, zu melden.

Begründung der Nebenbestimmung:

Zu 1, 2 und 3) Die Auflagen dienen dem Schutz der Gewässer. Nach § 1 WHG ist jede Person verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um nachteilige Veränderungen der Gewässereigenschaften zu vermeiden.

Zu 4) Diese Auflage ist notwendig, damit von der unteren Wasserbehörde geeignete Maßnahmen angeordnet werden können, um nachteilige Veränderungen am Gewässer zu verhindern bzw. zu beseitigen.

Regenwasserbehandlungsanlage:

Gem. § 60 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz(WHG) i. V. m. § 51 Abs. 1 Landeswassergesetz(LWG SH) sind Abwasseranlagen so zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten, dass die Anforderungen an die Abwasserbeseitigung eingehalten werden. Im Übrigen müssen Abwasserbehandlungsanlagen im Sinne von Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 und 3 nach dem Stand der Technik, andere Abwasseranlagen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet, betrieben und unterhalten werden.

Die Genehmigung für den Bau und Betrieb der Abwasserbehandlungsanlage, welche der Einleitstellen NWES1 vorgeschaltet ist, könnte aus Sicht der UWB erteilt werden, wenn folgende Nebenbestimmungen beachtet werden:

Nebenbestimmungen für die Abwasserbehandlungsanlage:

- 1) Der Genehmigungsinhaber haftet gemäß § 89 WHG für alle Schäden, die nachweislich durch den Bau und Betrieb der Regenwasserbehandlungsanlagen entstehen sollten.
- 2) Es darf ausschließlich Niederschlagswasser in die Regenwasserbehandlungsanlagen eingeleitet werden.
- 3) Die Anlagen sind sachgemäß zu betreiben und in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten.
- 4) Der Betreiber hat die Regenwasserbehandlungsanlagen auf Zustand, Funktionsfähigkeit, Unterhaltung und Art und Menge des Abwassers zu überwachen.
- 5) Die Regenwasserbehandlungsanlagen sind durch fachkundiges Personal zu betreiben und untersuchen zu lassen (Selbstüberwachung).
- 6) Ein Betriebstagebuch ist anzufertigen, aufzubewahren und auf Verlangen der unteren Wasserbehörde Lübeck vorzulegen.
- 7) Verunreinigungen durch wassergefährdende Stoffe sind der unteren Wasserbehörde (██████████) oder der örtlichen Polizeidienststelle unverzüglich, d. h. unmittelbar nach Schadensfeststellung, zu melden.

Begründung der Nebenbestimmungen:

Zu 1 und 2) Die Auflage dient dem Schutz der Gewässer. Nach § 1 WHG ist jede Person verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um nachteilige Veränderungen der Gewässereigenschaften zu vermeiden.

Zu 3 bis 6) Diese Nebenbestimmungen dienen dazu, dass die Anlagen in einem Betriebssicheren Zustand zur Verfügung stehen und dies durch eine Dokumentation festgehalten wird.

Zu 7) Diese Auflage ist notwendig, damit von der unteren Wasserbehörde geeignete Maßnahmen angeordnet werden können, um nachteilige Veränderungen am Gewässer zu verhindern bzw. zu beseitigen.

Die Anderen Regenwasserbehandlungsanlagen könnten aus Sicht der UWB noch nicht genehmigt werden, da noch Angaben zu den dazugehörigen Einleitstellen fehlen.

Anlagen an Gewässern

Gem. § 36 Abs. 1 S. 1 WHG i. V. m. § 23 Abs. 1 S. 1 Landeswassergesetz (LWG SH) sind Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern so zu errichten, zu betreiben, zu unterhalten und stillzulegen, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist und sie bedürfen der Genehmigung der Wasserbehörde.

Die neue Straßenüberführung (SÜ Mühlenbach) ist eine Brücke über das Gewässer 2. Ordnung „Mühlenbach (Tremser Teich) / M“ und bedarf einer wasserrechtlichen Genehmigung. Die Genehmigung könnte aus Sicht der UWB unter Beachtung folgender wasserrechtlicher Nebenbestimmungen erteilt werden:

- 1) Während der Bauphase ist der Abfluss des Gewässers sicherzustellen, sodass es in keinem Fall zu einer Beeinträchtigung von Rechten Dritter kommt.
- 2) Die Baumaßnahmen sind so auszuführen, dass eine Verunreinigung des Gewässers durch Öle, Kraftstoffe und andere wassergefährdende Stoffe ausgeschlossen und das Abflussgeschehen nur geringfügig beeinträchtigt wird. Die eingesetzten Maschinen sind mindestens mit Treib- und Schmierstoffen der Wassergefährdungsklasse 1 (WGK 1, gem. AwSV vom 18.04.2017) zu betreiben.
- 3) Verunreinigungen durch wassergefährdende Stoffe sind der unteren Wasserbehörde (██████████) oder der örtlichen Polizeidienststelle unverzüglich, d. h. unmittelbar nach Schadensfeststellung, zu melden.

Begründung zu den Nebenbestimmungen:

Zu 1) Diese Nebenbestimmung dient dazu eine Beeinträchtigung von rechten Dritter zu verhindern

Zu 2) Die Auflage dient der Vermeidung von schädlichen Einträgen in das Gewässer

Zu 3) Diese Auflage ist notwendig, damit von der unteren Wasserbehörde geeignete Maßnahmen angeordnet werden können, um nachteilige Veränderungen am Gewässer zu verhindern bzw. zu beseitigen.

Grundwasser: Grundwasserabsenkung

Im Zuge der geplanten Grundwasserabsenkungen in der Bauphase wird darauf hingewiesen, dass

- Im Vorfeld der Absenkung eine Analyse auf die allgemeinen Parameter im Anhang 1 (Parameterliste) als auch zusätzlich der Parameter PBSM einschließlich Ethidimuron, PAK, MKW, BTEX und Schwermetalle durchzuführen ist. Die Analyseergebnisse sind der unteren Wasserbehörde unaufgefordert vorzulegen.
- Durch Einleitungen in die Gewässer ist sicherzustellen, dass keine Erosion an der Böschung oder der Uferbefestigung auftritt, es zu Auskolkungen im Gewässerbett kommt, Sedimente aufgewirbelt werden oder Schwebstoffe in das Gewässer gelangen.
- auch keine Querströmungen im Gewässer erzeugt werden dürfen.
- Vor der Einleitung absetzbare Stoffe, die eine Trübung oder Verfärbung verursachen durch geeignete Vorbehandlungsmaßnahmen (z. Bsp. Sandfang, Absetzbecken, Absetzmulden, Filtration) zurückzuhalten sind.
- Bei sichtbaren Trübungen / Sedimentfahnen oder Erosionserscheinungen unverzüglich Gegenmaßnahmen zur Verhinderung zu ergreifen sind.
- wenn organoleptische Auffälligkeiten (Farbe, Geruch) des geförderten Grundwassers festgestellt werden, die untere Wasserbehörde umgehend zu informieren ist. Die Förderung ist so lange einzustellen oder das Wasser aufzufangen, bis eine Überprüfung erfolgt ist und eine technische Problemlösung vorliegt.
- Verunreinigungen durch wassergefährdende Stoffe der unteren Wasserbehörde der Hansestadt Lübeck unverzüglich, d.h. unmittelbar nach Schadensfeststellung, anzugezeigen sind.
- Für eine ausreichende Standsicherheit der angrenzenden Bebauung bzw. Verkehrsflächen zu sorgen ist. Die Grundwasserabsenkung ist so zu betreiben, dass Schädigungen der umliegenden Gebäude, Verkehrsflächen sowie der Vegetation ausgeschlossen werden können.
- Wenn sich Absenkbereich auch Bäume befinden diese ab einer Woche vor Maßnahmenbeginn bis zu einer Woche nach Maßnahmenende täglich zu bewässern sind.

VIII. Bodenschutz

Grundsätzlich bestehen gegen die geplanten Maßnahmen aus bodenschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken, wenn die folgenden Nebenbestimmungen/Hinweise im Verfahren berücksichtigt werden.

Altlasten

Bei folgenden Teilmaßnahmen sind vor Beginn jeweils durch eine:n Sachverständigen Orientierende Untersuchungen mit Gefährdungsabschätzung durchzuführen. Der Umfang ist im Vorwege mit der unteren Bodenschutzbehörde (Bereich Umwelt-, Natur und Verbraucherschutz, untere Bodenschutzbehörde, Kronsforder Allee 2-6, 23560 Lübeck, [REDACTED] [REDACTED]) abzustimmen.

Teilmaßnahmen:

- Rückbau der Triebwagen- und Lokhalle (s. Antragsunterlage 3.714)
- Baumaßnahme und Teilverfüllung im Bereich der Schlammpolder (s. Antragsunterlage 3.703 Bahn-km 4.1 - 4.4)

An folgenden Standorten sind im Zuge der Baumaßnahmen unter gutachterlicher Begleitung bereits nachgewiesene Bodenverunreinigungen zu entfernen. Die Sanierung ist im Vorwege mit der unteren Bodenschutzbehörde (Bereich Umwelt-, Natur und Verbraucherschutz, untere Bodenschutzbehörde, Kronsforder Allee 2-6, 23560 Lübeck, [REDACTED]) abzustimmen.

██████████ abzustimmen und zu dokumentieren. Der Beginn der Arbeiten ist der unteren Bodenschutzbehörde 14 Tage zuvor anzuseigen.

Standorte:

- KF14.4 (oberflächennahe Bodenverunreinigungen durch MKW und PAK; s. „Detaillierte Altlastenuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, ehem. Heizkraftwerk (KF 14) im Bereich des Standortes 5081, Lübeck Hbf“ v. 10.02.2022, ██████████)
- KF128 (Mineralölschaden am Gl. 111; s. „Lübeck HgbF (5080) Detailuntersuchung Mineralölschaden Gleis 111“ v. 28.11.2009, ██████████ sowie Antragsunterlagen 19.1 und 19.2.1)
- Zur Teerhofsinsel 2 (Nachgewiesene Bodenverunreinigungen durch MKW)

Eingriffe in den Boden (z.B. der Bau von Lärmschutzwänden) sind an folgenden Standorten von einem:einer altlastenerfahrenen Gutachter:in zu bewerten, begleiten und zu dokumentieren. Der Umfang ist im Vorwege mit der unteren Bodenschutzbehörde (Bereich Umwelt-, Natur und Verbraucherschutz, untere Bodenschutzbehörde, Kronsforder Allee 2-6, 23560 Lübeck, ██████████, ██████████) abzustimmen. Diesbezüglich sollten zudem entsprechende arbeitsschutzrechtliche Sicherheitsmaßnahmen berücksichtigt werden.

Standorte:

- vermutete Altablagerung (AA095) im Bereich der Havelstraße
- Bereich des ehem. Güterbahnhofs (Versorgungstunnel, im Sanierungsbereich der KF 41/42 liegt eine lokale Grundwasserbelastung durch vorrangig PAK und BTEX vor, s.a. „Ehemaliger Güterbahnhof Lübeck Dokumentation zur Bodensanierung“ v. 09.12.2021, ██████████ sowie „Arbeits- und Sicherheitsplan (██████████) Baumaßnahme Versorgungstunnel, Bauabschnitt 1, Rampe Südost ehem. Betriebswerk (Bw) Lübeck“ v. 08.12.2021, ██████████)
- Grundwasserbelastung durch Ethidimuron im Bereich des ehem. Güterbahnhofs (KF 130, s. Antragsunterlagen 19.1 und 19.2.1 sowie „Machbarkeitsstudie PSM-Belastung im Grundwasser Standort 5080 Hgbf“ v. 03.04.2023, ██████████)
- Zwischen Bahn-km 1.0 und 1.4 (s. Antragsunterlagen 3.708 u. 3.709) liegt eine Grundwasserverunreinigung durch LCKW vor
- die in den Antragsunterlagen 19.1 und 19.2.1 bis 19.2.3 aufgeführten Altlastenverdachts-/ Kontaminationsflächen (ALVF/KF), die in die Verdachtskategorie \geq VK „mittel“ (VK M) und/oder die Handlungskategorie \geq HK 1.2 bzw. Gefahrenklasse \geq GK 1.2 fallen

Vorsorgender Bodenschutz

Im Plangebiet liegen natürliche bzw. naturnahe schutzwürdige Böden vor (Grünland, forstwirtschaftliche und ackerbauliche Nutzung). Gemäß Baugesetzbuch (BauGB) ist mit Boden als endliche Ressource sparsam umzugehen (§ 1a Abs. 2 BauGB) sowie Mutterboden zu schützen (§ 202 BauGB). Der Inhaber der tatsächlichen Gewalt über ein Grundstück ist nach § 7 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) i.V.m. § 4 Abs. 1 BBodSchG dazu verpflichtet, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen nach § 2 Abs. 3 BBodSchG zu treffen bzw. sich so zu verhalten, dass keine schädlichen Bodenveränderungen hervorgerufen werden. Bei Baumaßnahmen sind Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen zum Schutz des Bodens gemäß DIN 19639 zu ergreifen, der „Leitfaden Bodenschutz auf Linienbaustellen“ (LLUR, 11.2020) ist zu berücksichtigen.

Zum Erfüllen der genannten Anforderungen ist

- für den Fall, dass die Eingriffsfläche bzw. die Flächen, die nach Beendigung der geplanten Baumaßnahme der landwirtschaftlichen, forstwirtschaftlichen oder gärtnerischen Nutzung zugeführt werden, summiert $>3000\text{ m}^2$ betragen, eine Bodenkundliche Baubegleitung (BBB, Artikel 2 §3 Abs. 5 Mantelverordnung) gemäß DIN 19639 erforderlich.
- für den Fall, dass die Eingriffsfläche bzw. die Flächen, die nach Beendigung der geplanten Baumaßnahme der landwirtschaftlichen, forstwirtschaftlichen oder gärtnerischen Nutzung zugeführt werden, summiert $<3000\text{ m}^2$ betragen, ein Bodenschutz- und Bodenmanagementkonzept zu erstellen.

Insbesondere ist während der Maßnahme Folgendes auf Grundlage der DIN 19639 (insb. Punkt 6.3 Bauausführung und 6.4 Rekultivierung) zu berücksichtigen:

- Bodenschutz bei Baumaßnahmen auf organischen Böden gem. 6.3.3.2
- Lastverteilende Maßnahmen im Rahmen der Baustelleneinrichtungs- und Baustraßenbefestigung gem. 6.3.4
- Besondere Anforderungen an den Maschineneinsatz gem. 6.3.5 (z.B. Minimierung der Überrollhäufigkeit von Baumaschinen, Befahrung möglichst bei trockenem Boden, usw.)
- Schonender Bodenabtrag gem. 6.3.6
- Sachgemäße Zwischenlagerung von Unter- und Oberboden gem. 6.3.7
- Wiederherstellung/Rekultivierung temporär genutzter Flächen gem. 6.4.1
- Wartung von Maschinen ausschließlich auf versiegelten Flächen

Die BBB bzw. das Konzept ist mit der unteren Bodenschutzbehörde (Bereich Umwelt-, Natur und Verbraucherschutz, untere Bodenschutzbehörde, Kronsforder Allee 2-6, 23560 Lübeck, [REDACTED] [REDACTED]) im Vorwege abzustimmen. Eine Dokumentation zur Umsetzung der BBB/des Konzeptes ist der unteren Bodenschutzbehörde nach Beendigung der Baumaßnahme vorzulegen.

Der Baubeginn ist der unteren Bodenschutzbehörde mindestens zwei Wochen vorher anzugeben.

Hinweise

- In dem betroffenen Bereich sind Gleisanlagen vorhanden. Für Gleisanlagen besteht kein genereller Altlastenverdacht. In diesem Zusammenhang ist aber darauf hinzuweisen, dass Gleisschotter bzw. Böden im unmittelbaren Umfeld von Gleisanlagen u. a. mit folgenden Schadstoffen belastet sein können: Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) aus Treibstoff- und Schmiermittelverlusten der Lokomotiven sowie der Weichenschmierung, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) aus Rückständen des Dampflokbetriebs und aus Tränkmitteln für Holzschwellen (Teeröl), Schwermetalle, z. B. aus dem Abrieb von Schienen, Rädern, Bremsen und Oberleitungen, Rückstände von Herbiziden.
- Wenn bei der Durchführung der Maßnahme Boden vorgefunden wird, der durch seine Beschaffenheit (z. B. Fremdbestandteile, Ölverunreinigungen, Verfärbungen, auffälliger Geruch) eine schädliche Bodenveränderung oder einen Altlastenverdacht vermuten lässt, ist der Bereich Umwelt-, Natur und Verbraucherschutz, untere Bodenschutzbehörde, Kronsforder Allee 2-6, 23560 Lübeck, [REDACTED] umgehend zu informieren (LBodSchG § 2). Ein:e Sachverständige:r muss hinzugezogen und das ausgehobene Bodenmaterial fachgerecht entsorgt werden. Nachweise über die Entsorgung sind der unteren Abfallentsorgungsbehörde und ein Endbericht ist der unteren Bodenschutzbehörde vorzulegen.
- Bereiche des geplanten Bauvorhabens befindet sich in einem Gebiet indem organische Weichschichten (Torfe, Mudden) verbreitet sind. Im Bereich dieser Weichschichten kann es im Untergrund zu der Bildung von Methan kommen. Methan kann über die Bodenluft in Gebäude und unterirdische Anlagen (z. B. Keller, Leitungen, Sielschächte) eindringen und dort in Verbindung mit dem Luft-Sauerstoff brennbare oder explosive Gasgemische bilden. Sofern im Bereich des geplanten Bauvorhabens Hinweise auf das Vorhandensein von organischen Weischichten mit Gesamtängtigkeiten von mehr als 2 m vorliegen (z. B. aus Baugrundkundungen o. ä.), sollte das Methan-Risiko durch einen Sachverständigen ermittelt und in Abstimmung mit der unter Bodenschutzbehörde (Bereich Umwelt-, Natur und Verbraucherschutz, untere Bodenschutzbehörde, Kronsforder Allee 2-6, 23560 Lübeck, [REDACTED] [REDACTED]) bewertet werden. Kann ein Methan-Risiko nicht ausgeschlossen werden, sind ggf. technische Sicherungsmaßnahmen erforderlich, um ein gesundes Wohnen und bei diesem Vorhaben vor allem ein gesundes Arbeiten zu gewährleisten.

IX. Abfallentsorgungsbehörde

Entsorgung von Aushubmaterialien

Gemäß dem Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) zum Planfeststellungsabschnitt PFA Lübeck ist zur Entsorgung/Verwertung von Aushubmaterialien, wie z.B. Gleisschotter, Bauschutt, Beton-, Ziegel- oder Bodenmaterial, die Ersatzbaustoffverordnung (EBV) anzuwenden.

Fallen Aushubmaterialien an, die aufgrund von zu hohen Schadstoffwerten nicht umweltverträglich gemäß EBV in ein technisches Bauwerk eingebaut werden können und somit beseitigt bzw. auf einer Deponie abgelagert werden müssen, sind diese andienungspflichtig an die Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) (§4 Abs.4 Abfallwirtschaftssatzung der Hansestadt Lübeck i. V. m §17 Abs.1 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG)).

Vor der Anlieferung zur Deponie muss das Aushubmaterial grundlegend nach Deponieverordnung (DepV) charakterisiert werden (§8 DepV).

Basis hierfür ist die Haufwerksbeprobung eines nachweislich fachkundigen Probenehmers nach LAGA PN 98 und die Analytik gemäß Anhang 3 der DepV zzgl. abfallspezifischer Parameter.

Die Analytik für Abfälle zur Beseitigung ist auch abhängig vom Entsorgungsweg und muss im Vorfeld mit den EBL abgestimmt werden. Dies gilt auch für den erforderlichen Umfang an Analysen bei ggf. angestrebten Einzelfallzustimmungen gemäß DepV, Anhang 3 (Nr. 2 und Fußnote 3) bei Überschreitungen der Parameter Glühverlust oder TOC.

In den Betriebsgenehmigungen für Deponien der Klasse 0 in Schleswig-Holstein ist die Auflage eingestellt worden, dass Oberboden und Torf sowie Boden und Steine aus Flächen mit schädlichen Bodenveränderungen im Sinne des §2 Abs. 3 des Bundes-Bodenschutzgesetzes von der Annahme ausgenommen sind. Die Praxis bei der Umsetzung dieser Auflagen ist bis dato, dass die gesamte Flurstücksfläche als relevante Fläche angesetzt wird. Dies bedeutet, dass aus Flächen die im Altlastenkataster geführt sind, keine Entsorgung auf DK 0 Deponien zulässig ist.

Anlage 1

Parameterliste zur Einleitung in die Vorflut (Gewässer, RW-oder SW/MW-Kanal):

Parameter	Einheit	Anmerkungen
Farbe, Trübung, Geruch		Vor Ort
pH-Wert		
Temperatur	°C	
elektrische Leitfähigkeit	µS/cm	
Sauerstoffgehalt	mg/l	
Säurekapazität bis pH 4,3	mmol/l	
Basekapazität bis pH 8,2	mmol/l	Labor
DOC	mg/l	
Chlorid	mg/l	
Nitrat	mg/l	
Nitrit	mg/l	
Sulfat	mg/l	
ortho-Phosphat	mg/l	
Calcium	mg/l	
Magnesium	mg/l	
Natrium	mg/l	
Kalium	mg/l	
Ammonium	mg/l	

...

Eisen	mg/l	
Mangan	mg/l	

Bereich Lübeck Port Authority

- Für die Bemessung und Abwicklung der Schienenverkehre sind die prognostizierten höheren Güterzugverkehre aus bzw. in die verschiedenen Lübecker Hafenteile zu berücksichtigen und zugrunde zu legen. Im Ergebnis führt es zum Bedarf eines drei- bzw. viergleisigen Ausbaus in bestimmten Gleisabschnitten in Lübeck. Dieser Umstand wird bei der vorliegenden Planung nicht berücksichtigt. Es wird auf die Stellungnahme des Bereichs Stadtplanung und Bauordnung verwiesen.
- Die Planung sieht eine Lärmschutzwand auf Höhe des Bahnhofes LHa in der Nähe des Stadtgrabens vor. Das Lichtraumprofil der Hafenbahngleise ist sicherzustellen. Sonstige Anlagen der Hafenbahn verbleiben bei der LPA. Die Sperrungen der Gleise sind auf das Mindestmaß zu begrenzen, der detaillierte Inhalt dinglicher Sicherungen ist ergänzend in Gestattungsverträgen mit der Hansestadt Lübeck zu vereinbaren.
- Die zur Verfügung stehenden Unterlagen lassen nicht eindeutig erkennen, was genau für Arbeiten im Bereich der städtischen Kaianlage durchgeführt werden sollen. In jedem Fall gilt nachzuweisen, dass weder Bauwerke selbst oder die Bauarbeiten für deren Errichtung statischen Einfluss auf die städtischen Kaianlage haben.
- Inanspruchnahme für Tiefenentwässerung: Der detaillierte Inhalt dinglicher Sicherungen ist ergänzend in Gestattungsverträgen mit der LPA zu vereinbaren.
- Die Unterlagen enthält für die Realisierung der FBQ zum Teil die Inanspruchnahme von städtischen Grundstücken, insbesondere in Form von Grunderwerb, Dienstbarkeiten und Baulisten. Hierfür sind gesonderte schuldrechtliche Vereinbarungen zu treffen, die nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind. Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens und der Beteiligung kann der Vorhabenträger aktuell nicht von einer generellen, bedingungslosen Zustimmung der Hansestadt Lübeck ausgehen. Hierzu ist die Stellungnahme des Bereiches Wirtschaft und Liegenschaften zu beachten.
- Sofern Baustelleneinrichtungsflächen benötigt werden, hier im Bereich des Vorwerker Hafens, ist dieses mit der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH als Hafenbetreiberin und Besitzerin der Fläche vertraglich zu klären.

Bereich Archäologie und Denkmalpflege

Denkmalpflegerisch sind bei der Planung der Fehmarnbeltquerung im Besonderen folgende Abschnitte zu beachten:

1. Die Brückenquerung über den Elbe-Lübeck-Kanal (ELK)/ Genin Nord. Sie ist Teil der historischen Gesamtanlage ELK, der in seinem gesamten Umfang als Sachgesamtheit geprüft wird. Zudem wird die Brückenanlage zugleich auch als Einzeldenkmal geprüft. Die Querung ist mit seinen vier Tragfeldern den Auflagerpunkten und in der Einbindung in den ELK als erhaltenswert einzustufen.

...

2. Alle betroffenen Abschnitte, die eine schützenswerte Sichtbeziehung auf die Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ haben (Prüfung und Abhandlung hat gesondert über das Welterbemanagement stattgefunden).

Bei beiden Punkten besteht eine direkte Betroffenheit und die potenzielle Gefahr einer Störung bzw. wesentlichen Beeinträchtigung. Sie sind eingehend bei der weiteren Planung zu berücksichtigen und die Abt. Denkmalpflege ist im Rahmen der weiteren Planung des Vorhabens in die Abstimmung und die Prüfung der Auswirkungen auf dieses Denkmal einzubinden.

Des Weiteren ist der Gesamte Denkmalbestand gemäß §2 Abs. (2) Denkmalschutzgesetz Schleswig-Holstein im direkten Umfeld der geplanten Trasse auf Beeinträchtigungen zu prüfen und im Verlauf der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Bereich Stadtgrün und Verkehr

- a) In dem zugrunde liegenden Vermessungsplan sind, wenn überhaupt, Bäume nur mit einem Symbol eingezeichnet.
Im LPB sind keine Bestandsbäume ausgewiesen.
 - Alle städtischen Bäume mit einem Stammumfang ab 80 cm, die in der Fläche des Planfeststellungsverfahrens stehen oder auch deren geschützter Wurzelbereich in die Planfeststellungsfläche ragt, sind einzumessen, mit Ihrem Stammumfang in 1 m Höhe zu beschriften und in Ihrer aktuellen Größe, d. h. tatsächlichem Kronentraubereich, darzustellen und eine gestrichelte Linie nochmals 1,50 m nach außen zu versetzen. Dies ist der geschützte Wurzelbereich. Falls diese Wurzelbereiche durch die (Bau)Maßnahmen verändert oder beeinträchtigt werden sollen, ist vor einer Genehmigung der Bereich Stadtgrün und Verkehr zu einem Ortstermin durch die DB Bahn einzuladen.
 - Ohne diese Ergänzung sind die vorliegenden Planunterlagen nicht prüffähig, weshalb in betroffenen Bereichen die Planung vorsorglich von Seiten des Bereichs Stadtgrün und Verkehr abgelehnt wird.
- b) In den Plänen x_705 bei Kilometrierungssprung 2.6+300.91 =2.8+97.82 liegt ein Teil des Kinderspielplatzes Oderstraße innerhalb der Planfeststellungsgrenze.
Im Grunderwerbsverzeichnis steht unter Lfd. Nr. 2096 zum Flurst. Vorwerk, 3, 17/40 „dingliche Sicherung“ von „165 m²“.
 - Aus den Unterlagen ist die Art der dinglichen Sicherung nicht zu entnehmen. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet um die Angaben, welche dingliche Sicherung die DB wünscht. Solange dies nicht geklärt ist, wird dieses Anliegen abgelehnt.
- c) In den Plänen x_705 bei Kilometrierungssprung 2.6+300.91 =2.8+97.82 liegt ein Teil des Kinderspielplatzes Oderstraße innerhalb der Planfeststellungsgrenze.
In dem LBP x-702 Maßnahmenplan ist diese Fläche als „sonstige Fläche“ und in dem Bestands- und Konfliktplan „Pflanzen und Tiere“ ist diese Fläche als „Urbanes Gehölz mit heimischen Baumarten“ ausgewiesen.
 - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr stellt fest, dass in diesem Bereich große Bäume stehen. Alle städtischen Bäume mit einem Stammumfang ab 80 cm, deren geschützter Wurzelbereich in die Planfeststellungsfläche ragt, sind in Ihrer aktuellen Größe, d. h. tatsächlichem Kronentraubereich, darzustellen und eine gestrichelte

...

Linie nochmals 1,50 m nach außen zu versetzen. Dies ist der geschützte Wurzelbereich. Falls diese Wurzelbereiche durch die (Bau)Maßnahmen verändert oder beeinträchtigt werden sollen, ist vor einer Genehmigung der Bereich Stadtgrün und Verkehr zu einem Ortstermin durch die DB Bahn einzuladen.

- d) Auf dem Plan 10_708 fehlt der Nordpfeil.
 - *Der hiesige Bereich bittet, diesen zu ergänzen.*
- e) Im Plan 10_708 ist die Baustellenzufahrt über das Straßenbegleitgrün eingezeichnet. Im Grunderwerbsverzeichnis steht unter Lfd. Nr. 2071 zum Flurst. Vorwerk, 3, 454 „vorüberg. Inanspruchnahme“.
 - *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr lehnt die Nutzung dieser Fläche ab, weil das Straßenbegleitgrün inkl. der Straßenbäume nicht zu beeinträchtigen ist. Es darf ausschließlich die Fahrbahnfläche als Zufahrt genutzt werden. Der Plan 10_708 ist entsprechend zu ändern.*
- f) In dem Lageplan 03_709 steht „Bahnweg“.
 - *Die korrekte Straßenbezeichnung lautet „Werftstieg“.*
- g) Im Grunderwerbsverzeichnis steht unter Lfd. Nr. 2110 und 2111 zu den Flurst. St. Lorenz, 3, 126/15 und 151/24 „vorüberg. Inanspruchnahme“. Im Grunderwerbsplan 05_709 sind die Flächen zur „dinglichen Sicherung“ dargestellt. In dem Lageplan 03_709 ist ein „Regenüberlauf“ geplant. Es sind keine Bestandsbäume dargestellt. Die Böschungsneigung soll umgedreht werden, ohne dass in diesem Bereich ein „Rückbau“ erfolgen soll.
 - *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass die Bestandsbäume dargestellt werden (genauere Beschreibung s. o). Mit den vorliegenden Planunterlagen ist dieser Bereich nicht prüffähig.*
 - *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die eindeutige Darstellung des Anliegens der DB.*
 - *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Darlegung zu der neuen Böschung: Wie viel Material soll aufgebracht werden? Abgrabungen und Bodenauftrag in Wurzelbereich sind nicht erlaubt, weil sie baumschädigend sind.*
 - *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr lehnt bis zur Klärung die Planung ab.*
- h) Im Grunderwerbsverzeichnis steht unter Lfd. Nr. 2028 zum Flurst. St. Lorenz, 3, 175 mit verschiedenen Flächengrößen „Erwerb, vorüberg. Inanspruchnahme, dingl. Sicherung“. Die vorüberg. Inanspruchnahme ist mit 131 m² beziffert.
 - *Die Fläche von 131 m² ist im 05_709 Grunderwerbsplan nicht nachvollziehbar. Für das Flurstück 175 müsste sie geringer sein.*
 - *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr lehnt die Nutzung des Flurstücks 175 ab, da dies der Baumstreifen am Werftstieg ist, den die Baumreihe dort zum Leben braucht.*
- i) Im Grunderwerbsverzeichnis steht unter Lfd. Nr. 2026 zum Flurst. St. Lorenz, 3, 175 mit verschiedenen Flächengrößen „Erwerb, vorüberg. Inanspruchnahme“ (s. auch Pläne x_709).
 - *Das Anliegen der Bahn ist nicht prüffähig, da die Bestandsbäume nicht dargestellt*

sind. (Vorgaben zur Darstellung s. o.) Der Bereich Stadtgrün und Verkehr lehnt bis zur Ergänzung die Planung ab.

- j) Im Grunderwerbsverzeichnis steht unter Lfd. Nr. 2017 zum Flurst. St. Lorenz, 8, 93/29 mit verschiedenen Flächengrößen „Erwerb, vorüberg. Inanspruchnahme“ (s. auch Pläne x_710). Im Maßnahmenplan 12-3-701 ist diese Fläche als „sonstige Fläche“ dargestellt.
- *Das Anliegen der Bahn ist nicht prüffähig, da die Bestandsbäume nicht dargestellt sind. (Vorgaben zur Darstellung s. o.) Der Bereich Stadtgrün und Verkehr lehnt bis zur Ergänzung die Planung ab.*
 - *Auf dem Grundstück stehen u. a. Bäume. Die Bäume haben aus hiesiger Sicht eine eher untergeordnete Wertigkeit, daher empfehlen wir, den Bereich UNV in die Beurteilung einzubeziehen.*
- k) Im Grunderwerbsverzeichnis steht unter Lfd. Nr. 67 zum Flurst. Genin, 1, 177/8 „Erwerb“. Im Lageplan 3_720 ist an dieser Stelle keine Planung verzeichnet.
- *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr stimmt unter der Voraussetzung zu, dass die Wegeverbindung von der Geniner Dorfstraße zur Trave in mindestens der aktuell vorhandenen Qualität bleibt.*
- l) Im Grunderwerbsverzeichnis steht unter Lfd. Nr. 43 zum Flurst. St. Lorenz, 20, 162/31 mit verschiedenen Flächengrößen „Erwerb, vorüberg. Inanspruchnahme“ (s. auch Pläne x_720).
- *Das Anliegen der Bahn ist nicht prüffähig, da die Bestandsbäume nicht dargestellt sind. (Vorgaben zur Darstellung s. o.)*
 - *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr lehnt die Genehmigung zur Nutzung dieser Flächen im Planfeststellungsverfahren ab. Stattdessen ist ein gesonderter Vertrag über die Flächennutzung mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr zu schließen. Davor stehen die Flächen nicht zur Verfügung. Vor einer Genehmigung ist in jeden Fall der Bereich Stadtgrün und Verkehr zu einem Ortstermin einzuladen.*
(Z. B. haben der Bau der Lärmschutzwand und der Entwässerungsleitung eine massive Beeinträchtigung der Böschung zur Folge. Aktuell ist der Hang durch eine bodenbedeckende und tiefverwurzelte Vegetation (Gehölze) standfest. Die Wiederbepflanzung des Hangs müsste von der DB so lange gepflegt werden, bis sie den Hang auch bei Starkregenereignissen vor Erosion schützt.)
 - *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr lehnt bis zur Ergänzung die Planung ab.*
- m) Im Lageplan 3_716 und 3_717 werden die Böschungen auf der westlichen Seite der Gleise geändert („Rückbau“). Die Oberkante der Böschung wird in Richtung des städtischen Grundstücks St. Lorenz, 19, 15/448 verschoben. Der „Böschungsrückschnitt“ wird angefragt.
- *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr kann die Beeinträchtigung des städtischen Grundstücks mit den vorliegenden Informationen nicht prüfen. Durch die DB-Bahn sollte der Bereich Stadtgrün und Verkehr zu einem Ortstermin eingeladen werden.*
 - *Den Unterlagen ist ebenfalls nicht zu entnehmen, ob dieser Böschungsrückschnitt einmalig oder regelmäßig erfolgen soll. Der Bewuchs schützt die Böschung vor Erosion.*

- n) Gemäß Erläuterungstext ist es vorgesehen, den Bahnübergang Teerhofinsel aufzuheben. Der Verkehr soll auf einer neuen bahnparallelen Verkehrsanlage (Fahrbahn und Rad-/ Geh- weg) geführt werden, die bisher nur für den Radverkehr ausgebaut war. Diese neue, zukünftig auch für den MIV nutzbare Verkehrsanlage, soll bei km 3,8+17 als neu gestaltete Einmündung an die Warthestraße inkl. Zufahrt zum Zentralklärwerk angebunden werden.
- *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr kritisiert, dass die übergebenen Unterlagen nicht den für Straßenentwurfsunterlagen erforderlichen Standard nach RE-Entwurf erfüllen. Für eine Stellungnahme wesentliche Informationen können den eingereichten Plänen nur schwer, teilweise gar nicht, entnommen werden. Beispielsweise wird für die bahnparallele Straße von km 0+000 bis 0+314 eine Entwässerungsleitung DN300 mit Schächten und Neigungen angegeben. Entsprechende Abgaben zu Quer- bzw. Längsneigungen sind weder den Lageplänen noch den Plänen zum Entwässerungskonzept zu entnehmen. Auch die Anordnung von Abläufen ist nicht zu erkennen. Laut dem einzigen Regelprofil ist die Neigung der Fahrbahn in Richtung Westen mit einer anschließenden Versickerungsmulde vorgesehen. Eine Mulde ist aber erst ab km 0+580 zu erkennen. Entsprechende Regelprofile in den Bereichen ohne Mulde sind nicht beigefügt.*
 - *Die beigelegten Unterlagen für den neu zu planenden Knotenpunkt Warthestraße / „Anbindung von Teerhofinsel“ inkl. Lichtsignalanlage, der eine Folgemaßnahme ist, sind nicht prüfbar. Die Änderungen der Geometrie (bspw. Entfall von Parkplätzen usw.) sind nicht erkennbar. Die Darstellung von Signalmasten, deren Standorte nicht dem Regelwerk entsprechen, und groben Markierungen ist nicht aussagekräftig. Es sollte weiterhin mindestens eine Festzeitsteuerung inkl. HBS-Nachweis neben aussagekräftigeren Plänen beigelegt werden.*
 - *In der Unterlage 9 scheinen nicht alle Bestandleitungen in die Pläne übertragen worden zu sein (z. B. Plan 09_704 kein Strom, kein Wasser trotz Schieberkappen).*
 - *Der zukünftige Wendekreis westlich des aufzuhebenden BÜ Teerhofinsel soll einen Durchmesser von 18 m erhalten. Es wird davon ausgegangen, dass eine Abstimmung hierzu mit dem Straßenbaulastträger und den EBL stattgefunden hat und somit der Durchmesser unter Berücksichtigung dort tatsächlich verkehrender Fahrzeuge ausreichend dimensioniert ist.*
 - *Es wird hinterfragt, ob dem Vorhabenträger die erforderlichen Vorabstimmungen im Rahmen der Entwurfsplanung mit der SVB, der Polizei, dem Straßenbaulastträger etc. vorliegen. Die Unterlagen scheinen diese nicht berücksichtigt zu haben. Weiterhin wird hinterfragt, ob die geplante Regenwasserbehandlungsanlage in der Fahrbahn mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck auch im Hinblick auf die Unterhaltung abgestimmt worden ist?*
 - *Grundsätzlich wird aus hiesiger Sicht deutlich gemacht, dass eine Planfeststellungsprüfung unsererseits erst erfolgen kann, wenn die notwendigen Informationen aus den Planunterlagen entnommen werden können und uns die Abstimmungsergebnisse zur Entwurfsplanung vorliegen. Es wird an dieser Stelle vorsorglich auf die dringend notwendige Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger im Entwurfsprozess hingewiesen.*
- o) Auf Seite 166 des Erläuterungstextes wird beschrieben: „Die Neuplanung der Posener Straße und Teile der Warthestraße seitens der Stadt Lübeck sieht einen beidseitigen

Geh- und Radweg statt des bisherigen einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweges im nördlichen Seitenraum und dem Gehweg im südlichen Seitenraum vor. Um die Verkehrssicherheit des Knotenpunkts zu erhöhen, werden in diesem Bereich Lichtsignalanlagen (LSA) geplant. Die Standorte der LSA-Masten werden in dieser Planung nachrichtlich dargestellt.“

- *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr macht deutlich, dass der Knotenpunkt Warthestraße / „Anbindung von Teerhofinsel“, der durch die Schließung des BÜ Teerhofinsel zukünftig entsteht, nicht durch die Hansestadt Lübeck geplant/gebaut wird. Dies ist eine Folgemaßnahme und damit in Trägerschaft (Planung und Bau) der DB. Wir bitten um Klarstellung.*

p) Im Erläuterungsbericht (Unterlage 01) unter

- 10.3.4, Lärmschutzwände, insbesondere
- 10.3.4.7, Streckenzugänglichkeit und Rettungswegekonzept,
sowie im Bauwerksverzeichnis und den Plänen 3.705 bis 3.720 unter den Bauwerksnummern 901 bis 974 werden die Lärmschutzwände beschrieben, die entlang des PFA errichtet werden. Davon sind teilweise die Brückenbauwerke der Hansestadt Lübeck betroffen, die sich entlang der Strecke befinden, weil die LSW sich großenteils direkt an die Bauwerke anschließen.

- *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist darauf hin, dass teilweise hierbei nicht berücksichtigt wurde, dass für die Bauwerksprüfung nach DIN 1076 entsprechende Zugänge zu den betroffenen Brücken der Hansestadt Lübeck herzustellen sind. Die betroffenen Bauwerke sind:*

1. *BW 026, Schlachthofbrücke (SÜ Bahnweg), dort befindet sich der nächste Durchgang ca. 350 m (LSW 47, Zugang 52) bzw. 120 m (LSW 48, Ende der LSW) entfernt*
2. *BW 024, Marienbrücke (SÜ Marienstraße), dort ist eine Servicetür im Plan 3.709 in akzeptabler Entfernung eingezeichnet (LSW 44), die sich jedoch nicht im Verzeichnis unter 10.3.4.7 findet.*
3. *BW 105, Gehwegbrücke Buntekuh (SÜ Bunte Kuh), die Mittel-LSW (LSW 18 und LSW 19) schließen direkt an die Pfeiler-Sockel an. Die nächsten Durchgänge sind auf beiden Seiten über 500 m entfernt (Ende der LSW).*
4. *Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass es weitere Bauwerke der HL gibt, die betroffen sind, bei denen jedoch die Zugänglichkeit berücksichtigt zu sein scheint. Teilweise ist in den relativungenauen Lageplänen nicht zu erkennen, ob sich zwischen den LSW-Enden und den Brückenbauwerken Lücken befinden, die man für einen Durchgang zur anderen Seite der LSW nutzen kann.*

Die Hansestadt Lübeck fordert aus diesem Grund, in den jeweiligen Lärmschutzwänden die nächstliegenden Türen in Richtung der Bauwerke zu verschieben oder weitere Servicetüren anzuordnen, sodass sie sich in einem Bereich von maximal ca. 10 m neben den Bauwerkskanten befinden.

Falls bei weiteren Bauwerken als hier aufgeführt eine ungehinderte Bauwerksprüfung durch die LSW nicht gegeben ist, ist dort analog zu verfahren.

Die Schlüssel für die Service- und Rettungstüren sind der Hansestadt Lübeck auszuhändigen.

q) Im Erläuterungsbericht (Unterlage 01) unter

- 8.1, Variantenbetrachtung Aufhebung BÜ Zur Teerhofinsel,
- 10.3.2, Stützwände (Straße),
- 10.3.3, SÜ Mühlenbach,

- 10.3.6, Fahrwegtiefgründung,
- 10.5.1, Bahnparralleler Weg,
- 10.5.2, Knotenpunkt Warthestraße und Zufahrt Zentralklärwerk Lübeck,

sowie im Bauwerksverzeichnis und den Plänen 3.702, 3.703, 3.704 unter den Bauwerksnummern 334, 335, 337, 338, 5002, 5003, 5004, 5005 werden die diversen Bauwerke beschrieben, die für die Umfahrung des BÜ „Zur Teerhofsinsel“ notwendig werden.

- Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist darauf hin, dass die Beschreibungen nicht zueinander passen. Außerdem hat es am 28.05.2024 eine Abstimmungsbesprechung zwischen Beteiligten der DB InfraGO AG und der Hansestadt Lübeck gegeben, in der die Planung der bahn- parallelen Straße in weiten Teilen nicht akzeptiert werden konnte. Wesentlicher Kritikpunkt war die nicht ausreichende Breite der Straße für halbseitige Sperrungen bei späteren Unterhaltungsarbeiten. Es wurde eine Überplanung der neuen Straße zugesagt.
Die Hansestadt Lübeck fordert aus diesem Grund, dass die Umfahrung noch einmal grundlegend überplant wird und die Planung mit der HL abgestimmt wird (siehe auch unter n)). Die erforderlichen Stützwände zum Bahnkörper sind grundsätzlich in das Eigentum der DB InfraGO AG zu übernehmen, die mittlere Stützwand zwischen der Straße und dem Geh- und Radweg sollte auf jeden Fall entfallen.
- Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist darauf hin, dass die Umfahrung des BÜ „Zur Teerhofsinsel“ allein aus der erhebliche Zunahme des Verkehrs auf der Schiene und dessen baulichen Folgen an dem Verkehrsweg „Eisenbahn“ entsteht. Gleichzeitig erhält die DB InfraGO AG durch den Rückbau des BÜ einen Vorteil durch den Entfall der zukünftigen Unterhaltung, während die Hansestadt Lübeck durch den Ausbau des bahnparrallelen Wegs, insbesondere durch zusätzliche Stützwände, ausgebauten Straßen, eine größere Brücke über den Tremser Mühlenbach und die aufwändige Fahrwegtiefgründung (Summe der Baukosten ca. 35 Mio. EUR) eine erhebliche Unterhaltungslast dazu erhält.
Die Hansestadt Lübeck fordert aus diesem Grund, dass abweichend von EKrG die Bauwerke der Umfahrung nach ABBV abzulösen sind. Abweichend von der Darstellung im Bauwerksverzeichnis Spalte 5 bestehen die Bauwerke 5004 und 5005 (Fahrwegtiefgründung) zurzeit nicht und befinden sich dementsprechend nicht im Eigentum der HL. Diese werden erst aufgrund der Notwendigkeit der Umfahrung neu erstellt.

- r) Im Erläuterungsbericht (Unterlage 01) unter 11.2 Tangierende Planung der Vorhabenträgerin, hier „Ersatzneubau EÜ Travekanal“, sowie im Plan 3.720 wird die Eisenbahnbrücke über den Elbe-Lübeck-Kanal beschrieben.

- Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist darauf hin, dass die dort dargestellte Führung der Lärmschutzwände nicht der bislang bekannten Planung zum Ersatzneubau der Brücken entspricht. Danach sollen neben zwei neuen zweigleisigen Eisenbahnbrücken und einer Lücke für eine mögliche dritte Eisenbahnbrücke eine separate Geh- und Radwegbrücke entstehen. Die LSWe, die sich oberhalb des Kanals befinden, haben keinen deutlichen Bezug zu den Brückenbauwerken.

Die Hansestadt Lübeck fordert aus diesem Grund, dort eine mit den beteiligten Kreuzungspartnern Hansestadt Lübeck und Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee abgestimmte Planung zu erstellen. Die LSWe sind auf den Bahnbrücken einzurichten.

- s) Im Erläuterungsbericht (Unterlage 01) unter
- 10.1.5.7 Straßenüberführung St. Lorenz (Str. 1120, km 0,354) und
 - 10.1.5.14 Straßenüberführung Buntekuh (Str. 1120, km 1,489) wird beschrieben, dass „[...] eine ausreichende lichte Höhe zur Herstellung der Oberleitung gewährleistet [wird]“.
- *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist darauf hin, dass aus der Beschreibung und den zugehörigen Plänen nicht deutlich ersichtlich ist, wie weit die Umbaumaßnahmen und die Verlegung der Gleise dazu führen, dass an den Berührungsschutzanlagen an den Brücken ebenfalls Umbaumaßnahmen erforderlich werden.*
- Die Hansestadt Lübeck fordert aus diesem Grund, mögliche Umbau- oder Erweiterungsmaßnahmen an den Berührungsschutzanlagen frühzeitig mit der HL zu klären. Die erforderlichen Maßnahmen sind für die HL kostenfrei durchzuführen und ggf. nach ABBV abzulösen.*
- t) Auf der gesamten Strecke sind an einigen Stellen dingliche Sicherungen in verschiedenen Größen auch innerhalb von öffentlich gewidmeten Verkehrsanlage geplant.
- *Das Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) erlaubt Nutzungen innerhalb von öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen, die nicht Gemeingebrauch sind, nur befristet oder auf Widerruf. Insofern können keine dinglichen Sicherungen zugelassen werden. Geplante Anlagen (z. B. Leitungen) können über entgeltpflichtige Gestattungsverträge (§ 28 StrWG) auf Antrag zugelassen werden. Dazu müssen jeweils detailliertere Pläne für die einzelnen Gestattungsverträge eingereicht werden.*
- u) Auf der gesamten Strecke sind an einigen Stellen vorübergehende Inanspruchnahmen in verschiedenen Größen auch innerhalb von öffentlich gewidmeten Verkehrsanlage geplant.
- *Das Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) erlaubt Nutzungen innerhalb von öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen, die nicht Gemeingebrauch sind, nur befristet oder auf Widerruf. Insofern können vorübergehende Inanspruchnahmen (z. B. Baustelleneinrichtung) nur auf Antrag mit einer gebührenpflichtigen Sondernutzungserlaubnis (§ 21 StrWG) zugelassen werden. Ggf. sind auch verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 StVO zu beantragen. Dazu sind jeweils detailliertere Pläne für die einzelnen Erlaubnisse eingereicht werden. Auch die voraussichtliche Dauer der Inanspruchnahme ist anzugeben.*
- v) Auf der gesamten Strecke sind an wenigen Stellen vorübergehende Inanspruchnahmen für Baustraßen auch innerhalb von öffentlich gewidmeten Verkehrsanlage geplant.
- *Das Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) erlaubt Nutzungen innerhalb von öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen, die nicht Gemeingebrauch sind, nur befristet oder auf Widerruf. Insofern können Baustellenüberfahrten nur auf Antrag mit einer Baustellenüberfahrtsgenehmigung zugelassen werden. Ggf. sind auch verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 StVO zu beantragen. Dazu sind jeweils detailliertere Pläne für die einzelnen Überfahrten*

...

eingereicht werden. Auch die voraussichtliche Dauer der Inanspruchnahme ist anzugeben.

- w) Es ist der Ankauf verschiedener Flurstücke innerhalb der Gemarkung Vorwerk, Flur 1 im Bereich der Teerhofsinsel geplant.
 - *Es gab bereits Gespräche mit [REDACTED] (Bereich Liegenschaften). Das Flurstück 14/11 kann nur teilweise verkauft werden. Die Wegeverbindung zwischen Tunnel unter der Autobahn und Bü muss bestehen bleiben.*
- x) Der Zugang 2 am Rettungsweg 2 zur öffentlich gewidmeten Verkehrsanlage Güterschlag ist nicht möglich.
 - *In dem Bereich gibt es keinen Gehweg. Der davor befindliche Parkstreifen verhindert ein Entfliehen.*
- y) Der Bauhof St. Lorenz (Flurstück 11/92, Flur 19, Gemarkung St. Lorenz) soll vorübergehend für Baustelleneinrichtung Lärmschutzwand genutzt werden.
 - *Der städtische Bauhof an der Klipperstraße ist relativ klein. Ohne detaillierte Pläne kann eine Inanspruchnahme von 69 m² auch nicht vorübergehend in Aussicht gestellt werden.*
- z) Gemäß Lageplan 708 soll ca. auf Höhe Bahn-km 1,600 eine Böschung abgeändert und auf das HL-Grundstück gebaut werden.
 - *Auf dem städtischen Grundstück befindet sich eine Böschung. Sie ist auf der Vermessungsgrundlage in den Plänen darzustellen.*
 - *In dieser Böschung stehen Bäume. Diese sind darzustellen (genauere Beschreibung s. o.).*
 - *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr lehnt die Planung ab, solange nicht genau dargestellt wird (z. B. mit Höhenangaben), was die Bahn dort beabsichtigt zu bauen. Es ist mindestens eine Entwurfsplanung abzugeben.*
 - *Aktuell ist der Hang durch bodenbedeckende und tiefverwurzelte Vegetation (Gehölze) standfest. Die Wiederbelebung des Hangs muss von der DB so lange gepflegt werden, bis sie den Hang auch bei Starkregenereignissen vor Erosion schützt.*
- aa) Im Grunderwerbsplan 708 ist eine BE-Fläche auf einer Brücke dargestellt, die keine Anbindung an Fahrbahnen hat.
 - *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr lehnt die Nutzung ab, solange keine Erklärung vorliegt, wie diese BE-Fläche angedient werden soll.*
 - *Die Nutzung als BE-Fläche ist gesondert beim Bereich Stadtgrün und Verkehr zu beantragen und ist nicht durch den Planfeststellungsbeschluss genehmigt.*

Bereich Wirtschaft und Liegenschaften

Allgemeines zur Prüfung der Unterlagen:

...

- Aufgrund einiger Fehler im GEV (falscher Eigentümer eingetragen (z. B. lfd. Nrn. 26, 2082), alte/fehlerhafte Flurstücksbezeichnungen (z. B. lfd. Nrn. 32, 56), falsche Gemarkungen (z. B. lfd. Nrn. 62, 67, 68), falsch aufgeführte Gesamtfläche (z. B. lfd. Nr. 62) war die Prüfung des GEV mit erhöhtem Arbeitsaufwand verbunden.
- Am 29.07.2024 wurde vom Bereich Wirtschaft und Liegenschaften das GEV zwecks Prüfung als Excel-Datei von der DB angefordert. Dieses konnte bis einschl. 16.08.2024 nicht geliefert werden.
- Am 07.08.2024 wurde eine Stellungnahme der DB zu den im GEV eingetragenen Flächen für „dingliche Sicherungen“ angefordert, da aus den Planfeststellungsunterlagen die Begründung bzw. der gewünschte Inhalt der dinglichen Sicherungen nicht hervorgeht. Diese konnte von der DB bis einschl. 16.08.2024 nicht geliefert werden. Eine abschließende Prüfung der mit „dinglicher Sicherung“ bezeichneten Flächen im GEV war daher nicht möglich.

Gestattungsverträge („vorübergehende Inanspruchnahme“) für sämtliche Flächen im GEV in der Verwaltung des Bereichs Wirtschaft und Liegenschaften:

- Es gelten die in der Allgemeinen Entgeltordnung der Hansestadt Lübeck verzeichneten Entgelte.
- U. u. eintretender Mietausfall aufgrund von vorübergehender Inanspruchnahme durch die DB auf den Flächen der HL ist von der DB in voller Höhe des Mietpreises zu entschädigen (insbesondere lfd. Nrn. 2084, 2087, 2101 des GEV, Mietparzellen an der Teerhofsinsel).
- Für nach Abschluss der Baumaßnahme nicht (mehr) nutzbare bzw. vermietbare Restflächen sind von der DB Entschädigungszahlungen in Höhe des Wertverlustes zu leisten (insbesondere lfd. Nrn. 2084, 2087, 2101 des GEV, Mietparzellen an der Teerhofsinsel). Ggf. ist eine vollständige Übernahme durch die DB erforderlich, falls eine wirtschaftliche Verwertbarkeit nicht mehr gegeben sein sollte.

Dingliche Sicherung für sämtliche Flächen im GEV [REDACTED]:

- Grundsätzliche Ablehnung der dingl. Sicherung auf allen im GEV aufgeführten Flächen der Hansestadt Lübeck.
- Grund/Inhalt für dingl. Sicherung geht aus den Planfeststellungsunterlagen nicht hervor und konnte insoweit nicht geprüft werden. Entsprechende Unterlagen sind daher vor erneuter Prüfung von der DB nachzureichen.
- Sollte nach erneuter Prüfung einer dinglichen Sicherung auf den Flächen seitens der Hansestadt Lübeck zugestimmt werden ist eine Entschädigungszahlung in Höhe des Wertverlustes der Fläche aufgrund der dingl. Sicherung von der DB zu zahlen.

Erwerb von Flächen [REDACTED]:

- Vor Verkauf sind für sämtliche Flächen Leitungs- /Betroffenheitsabfragen durchzuführen und die Rückmeldungen der internen und externen Betroffenen und Leitungsträger in die Kaufverträge aufzunehmen bzw. grundbuchlich zu sichern.
- U. U. bereits vorhandene Leitungen (Strom, Wasser, Gas, Telefonie etc.), die bisher nicht grundbuchlich gesichert wurden, sind im Zuge des Vertragsabschlusses in Abt. II der Grundbücher zu sichern.
- Bereits vorhandene Eintragungen in Abt. II der Grundbücher sind zu übernehmen, gleiches gilt für u. U. vorhandene Baulasten.
- U. u. eintretender Mietausfall aufgrund von Flächenerwerb durch die DB ist in der Kaufpreishöhe zu berücksichtigen bzw. zu entschädigen (insb. lfd. Nr. 2084 des GEV, Mietparzellen an der Teerhofsinsel).
- Für nicht (mehr) nutzbare Restflächen, die nach Abschluss der Baumaßnahme entstanden sind bzw. durch den Erwerb von Teilflächen entstehen sind von der DB Entschädigungszahlungen in Höhe des Wertverlustes zu leisten (insb. lfd. Nr. 2084 des GEV, Mietparzellen an der Teerhofsinsel).
- Sämtliche Kaufpreise für den Flächenerwerb sind mit dem Bereich Wirtschaft und Liegenschaften zu verhandeln.
- Sämtliche mit dem Abschluss der Grundstückskaufverträge verbundenen Kosten (Notarkosten, Grundbuchkosten, Grunderwerbsteuer etc.) sind von der DB zu tragen.

- Die Kosten der Flurstücksvermessung trägt ebenfalls die DB.

Grunderwerbsverzeichnis [REDACTED]:

Es liegt ein Erbbaurechtskaufvertrag zwischen der Bahn und der o. g. Firma (Erbbauberechtigter) vom 13.12.2023 vor. Aufgrund von Klärungsbedarf wurde dieser Übertragung allerdings bislang noch nicht zugestimmt. Trotz mehrfacher Nachfragen beim Notariat bezüglich der Beantwortung unserer Fragen kam bislang noch keine Reaktion. Ferner ist anzumerken, dass, wenn die Bahn als zukünftig Erbbauberechtigte das Grundstück [REDACTED] erwerben möchte, hier zunächst der Bürgerschaftsbeschluss vom 25.11.2022 greift. Dieser besagt, dass Gewerbegrundstücke nicht mehr verkauft werden können. Da es sich hier sicherlich um eine Ausnahme handeln wird, ist hierfür ein Bürgerschaftsbeschluss notwendig. Insofern ist für den Grunderwerb durch die Bahn aufgrund des Vorlagenlaufes für die städtischen Gremien entsprechende Zeit einzuplanen.

Lfd. Nr. 1 und 3 des GEV: Gemarkung Siems, Flur 4, Flst. 52/12 und 58/19:

- Vermietete Privatstraße mit niedriger Belastungsklasse 0,3. Die Brücke über den Gleisen ist Teil der vermieteten Privatstraße. Für die Unterhaltung der Straße mit Brücke ist die Mieterin zuständig.

Lfd. Nr. 63 des GEV: Gemarkung Genin, Flur 1, Flst. 81:

- Es besteht ein Gestattungsvertrag für eine Betretungs-, Sondierungs- und Bohrerlaubnis

Lfd. Nr. 2033 des GEV: Gemarkung St. Lorenz, Flur 3, Flst. 151/26:

- Es besteht ein Mietvertrag über eine Teilfläche des Flurstücks.
- Hinweis: unter dem Flurstück befindet sich ein Bunker.

Lfd. Nr. 2037 und 2051 des GEV: Gemarkung St. Lorenz, Flur 3, Flst. 2/14 u. 2/15:

- Die Fläche ist u. U. vermietet, genaue Modalitäten sind bereichsintern noch zu prüfen.

Lfd. Nr. 2084, 2087, 2101 des GEV:

- Es bestehen Mietverträge.

Lfd. Nr. 2125 des GEV: Gemarkung St. Lorenz, Flur 22, Flst. 62:

- Hinweis: Es ist eine Sauerstoffleitung eines ehem. Mieters im Erdreich vorhanden

Besonderheiten bezgl. der städtischen Flächen, die in dieser Stellungnahme nicht genannt wurden und die im Zuge der Vertragsabschlüsse (Erwerb und Gestattungsverträge) bei der Prüfung der Einzelfälle auftreten, sind in die Vertragsverhandlungen einzubeziehen und entsprechend zu berücksichtigen.

Im Übrigen wird auf die Allgemeine Entgeltordnung für besondere Leistungen der Hansestadt Lübeck in der aktuellen Fassung verwiesen.



Hansestadt Lübeck · 5.610 · 23539 Lübeck

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Hamburg/Schwerin,
Schanzenstraße 80
20357 Hamburg

Bereich: Stadtplanung und Bauordnung
Stadtentwicklung
Gebäude: Mühlendamm 12
Auskunft: [REDACTED]
Zimmer: 1.2.04
Tel. (0451) [REDACTED]
Fax (0451) [REDACTED]
e-mail: [REDACTED]
Ihr Zeichen: -
Ihre Nachricht vom: -
Mein Zeichen: [REDACTED]
Datum: 12.08.2024

Übermittlung per E-Mail an:

Planfeststellung Lärmschutzwände Lübeck-Moisling - Großprojekt Schienenanbindung Fehmarnbeltquerung

Sehr geehrte Damen und Herrn des Eisenbahn-Bundesamtes,

als Träger öffentlicher Belange nimmt die Hansestadt Lübeck hiermit Stellung zum Planfeststellungsverfahren der Lärmschutzwände in Lübeck-Moisling im Zuge des Großprojekts Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung (Bahn-km 3,050 bis 10,700 der Strecke 1120 Lübeck – Hamburg in der Hansestadt Lübeck). Die Stellungnahme erfolgt hierbei als Zusammenstellung der Stellungnahmen aus der gesamten Stadtverwaltung:

• Stellungnahme des Bereichs 5.610 Stadtplanung und Bauordnung

Aus der fachlichen Zuständigkeit für die Koordination des Städtebauförderungsprogramms „Soziale Stadt“ bzw. „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ in Moisling wird zu den vorliegenden Planunterlagen im Rahmen des o.g. Planfeststellungsverfahrens folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Hansestadt Lübeck beteiligt sich mit der städtebaulichen Gesamtmaßnahme Moisling am Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt“, welches in 2024 in die Programmkulisse „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ überführt wird. In diesem Zusammenhang hat die Hansestadt Lübeck gem. § 142 BauGB ein städtebauliches Sanierungsverfahren zur städtebaulichen und funktionalen Neuordnung der „Neuen Mitte“ Moisling eingeleitet, welches den Siedlungsbereich umfasst, der unmittelbar nördlich an den Bahnhaltepunkt Moisling angrenzt. Im Zuge der Neuordnung der „Neuen Mitte“ ist die Realisierung eines neuen, attraktiven Stadtteilzentrums mit Wohnungsbau, Nahversorgung, sozialer Infrastruktur und

Telefonzentrale: (0451)115

Unsere Sprechzeiten:

Montag 8.00 bis 14.00 Uhr

Dienstag 8.00 bis 14.00 Uhr

Donnerstag 8.00 bis 18.00 Uhr

Freitag 8.00 bis 12.00 Uhr

und nach Vereinbarung

Internet: www.luebeck.de

Konten der Hansestadt Lübeck:

Commerzbank IBAN: DE53 2304 0022 0035 8507 00 BIC: COBADEF230

Deutsche Bank IBAN: DE67 2307 0710 0900 0050 00 BIC: DEUTDEHH222

Postbank Hbg IBAN: DE36 2001 0020 0010 4002 01 BIC: PBNKDEFF

Sparkasse z. L. IBAN: DE17 2305 0101 0001 0113 29 BIC: NOLADE21SPL

Volksbank IBAN: DE97 2309 0142 0005 0083 36 BIC: GENODEF1HLU

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer:

DE 135082828

Busanbindung:

Buslinie(n): 1,2,4,6,7,9,15,16,17

Haltstelle(n): Fegefeuer

Scheck: nur an Hansestadt Lübeck, Buchhaltung & Finanzen, 23539 Lübeck

Bitte benutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel

öffentlichen Freianlagen vorgesehen. Die Planungen zur „Neuen Mitte“ sind der DB AG seit Beginn des Planungsprozesses zur Errichtung des Haltepunktes bekannt; es haben mehrere Abstimmungstermine stattgefunden. Die Hansestadt Lübeck hat die Entwicklungsziele der „Neuen Mitte“ in einer städtebaulichen Rahmenplanung definiert und stellt aktuell einen entsprechenden Bebauungsplan auf (Nr. 21.01.00). Die Neuordnung der „Neuen Mitte“ wurde bereits durch erste Ordnungsmaßnahmen, d. h. die Freilegung von Grundstücken eingeleitet. Mit der Koordination des Sanierungsverfahrens ist [REDACTED] als [REDACTED] Sanierungsträger beauftragt.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Hansestadt Lübeck auf ihren Flächen (Flurstück 13/62, ehem. Spielplatz) die Errichtung einer öffentlichen Freianlage sowie eines Erschließungsgebäudes plant, welches den Bahnhaltepunkt bzw. nördlichen Bahnsteig mit der Brücke Oberbüssauer Weg und der „Neuen Mitte“ verbinden und damit sowohl eine stadträumliche, wahrnehmbare Eingangssituation (in Verbindung mit einer Platzgestaltung) schaffen als auch die barrierefreie Erreichbarkeit für verschiedene Verkehrsträger sicherstellen soll. Zugleich könnte ein solches Gebäude einen attraktiven Zugang zum Haltepunkt formulieren und ggf. eine wesentliche Lärmschutzfunktion ausüben. In dem Erschließungsgebäude sollen u. a. eine Treppen-/Rampenanlage, ggf. ein Personenaufzug und eine Fahrradabstellanlage untergebracht werden. Eine Objektplanung liegt für diese bauliche Anlage noch nicht vor, soll jedoch 2026 eingeleitet werden. Im Idealfall könnte dieses Erschließungsgebäude eine solche Lärmschutzfunktion ausüben, welche den unmittelbaren Lärmschutz an den Gleisanlagen obsolet macht, so dass die Möglichkeiten und Wege eines bedingten Rückbaus in dem entsprechenden Teilabschnitt zu prüfen wären bzw. berücksichtigt werden sollten. Unbenommen hiervon fordert die Hansestadt Lübeck auch an dieser Stelle zunächst die Realisierung eines maximalen Lärmschutzes.

Um negative städtebauliche Folgen abzumildern, sind besondere gestalterische Maßnahmen an den Wänden erforderlich. Vor diesem Hintergrund sollte geprüft werden, ob insb. im dem o.g. Teilbereich (Bereich westliche Zugangsrampe zum Haltepunkt bzw. von km 6,437 bis km 6,404 / Anschluss SÜ Oberbüssauer Weg) geeignete Gestaltungsmaßnahmen für die Lärmschutzwände umgesetzt werden können (Gabionen, Transparenz/Durchlässigkeit, Anschüttungen und Bepflanzungen). Gerade im Kontext der Herrichtung einer unmittelbar angrenzenden, öffentlichen Freianlage, die im Sinne eines „Vorplatzes“ den Zugangsbereich zum nördlichen Bahnsteig definiert, ist eine bestmögliche Gestaltung anzustreben. Die Hansestadt Lübeck sieht die DB AG in der Verpflichtung zur Realisierung und Finanzierung einer angemessenen Gestaltung, die in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachstellen der Hansestadt Lübeck zu erfolgen hat.



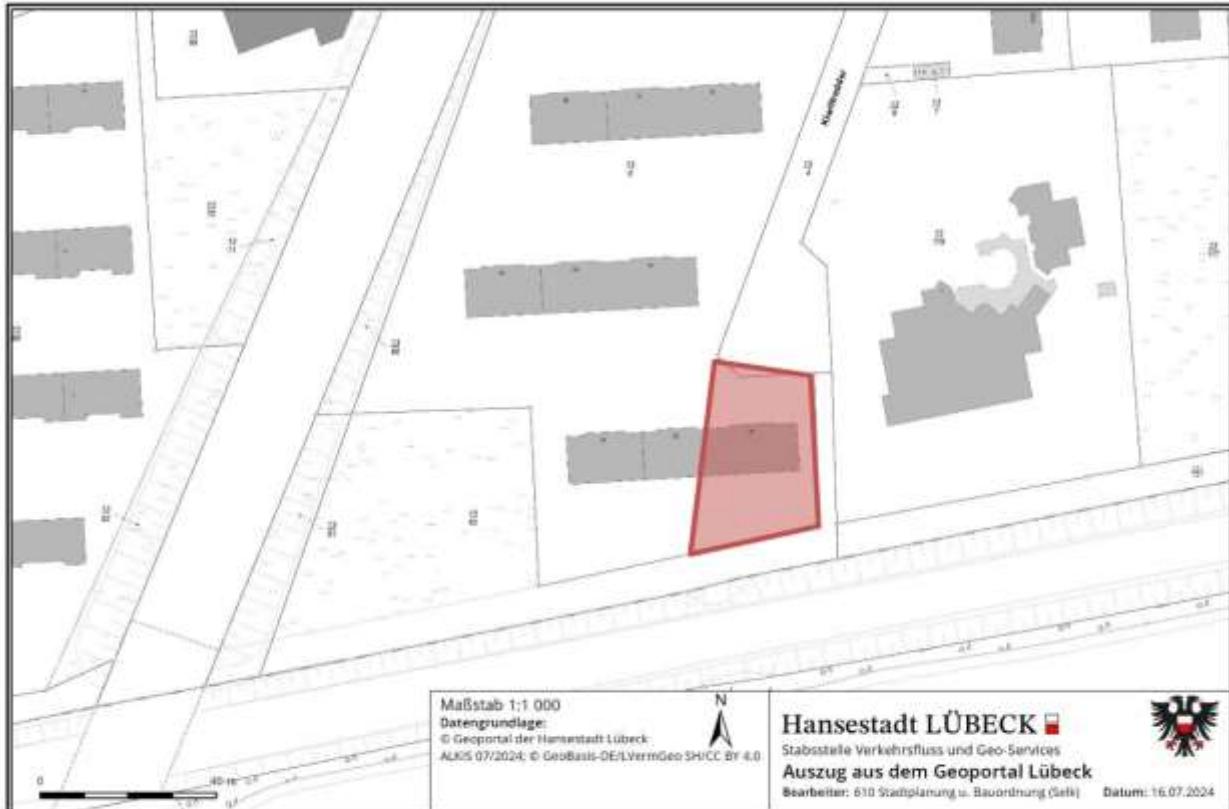
Ausschnitt Städtebauliche Rahmenplanung „Neue Mitte“ Moisling

Grundsätzlich vertritt die Hansestadt Lübeck die Auffassung, dass der Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der Lärmvorsorge („Vollschutz“) aus dem übergesetzlichen Lärmschutzprogramm des Bundestages (gemäß Drucksache 19/20624) für die feste Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung (FFBQ) sich auch auf den Bereich des Bahnhaltelpunktes Moisling erstrecken sollte. Die Teilstrecke des Haltepunktes wird gem. vorliegender Planunterlagen im Rahmen der Lärmschutzplanungen ausgespart, d.h. für diesen Teilbereich werden keine neuen Lärmschutzwände errichtet. Im Zuge der Errichtung des Bahnhaltelpunktes wurden in diesem Abschnitt Lärmschutzwände mit einer Höhe von 3,75m erbaut. Auch hier sollte die Zielsetzung gelten, bestmöglich gesunde (Wohn-)Verhältnisse vor Ort zu schaffen. Die vorhandenen Nutzungen in diesem Teilbereich (Kindertagesstätte [REDACTED] Wohnbebauung im Kiwittredder) begründen aus Sicht der Hansestadt Lübeck ein klares Schutzbedürfnis. Dementsprechend, ist auch in diesem Teilbereich ein übergesetzlicher Lärmschutz in angemessener Gestaltung zu.

Bei der Errichtung eines übergesetzlichen Lärmschutzes sind im Kontext der konkreten Ausgestaltung der Zugangsbereiche des nördlichen Bahnsteigs die Belange von Sicherheitsempfinden und möglichen „Angsträumen“ zu berücksichtigen. Die Zugangsrampen zum Bahnsteig werden an zwei Seiten von Lärmschutzwänden gefasst. Eine Erhöhung der Lärmschutzwände in diesem Bereich würde folglich zu einer Wahrnehmung eines räumlich „engen, geschlossenen“ Zugangsbereiches führen. Hier wäre zu prüfen, ob durch Gestaltungsmaßnahmen (insb. Transparenz) oder durch eine bauliche Anpassung entgegengesteuert werden könnte.

Zur Bastelleneinrichtung ist gem. Planunterlagen vorgesehen, u. a. zwei bahnfremde Grundstücke (in Teilen) zu nutzen. Diese Grundstücke [REDACTED] sollen im Zuge der Neuordnung der „Neuen Mitte“ voraussichtlich ab 2027 baulich entwickelt werden. Aktuell befindet sich dort außerdem der barrierefreie Zuwegungsbereich zum Bahnhaltelpunkt. Vor diesem Hintergrund wird eine Einrichtung der BE-Fläche auf diesen Grundstücken abgelehnt – die Flächen stehen nicht zur Verfügung. In einem Ortstermin am 19.03.2024 wurde zwischen Vertreter:innen [REDACTED] festgehalten, dass eine BE-Fläche auf dem östlichen Teilbereich des Flurstücks 13/8, in südlicher Verlängerung des Kiwittredders eingerichtet werden könnte. Dieser Teilbereich soll nachgelagert baulich entwickelt werden, ist über den Kiwittredder erschlossen und befindet sich ebenfalls in Nähe der Baustelle. Bei der Umsetzung dieser Variante ist darauf zu achten, dass die öffentliche Wegeverbindung zwischen Wilhelm-Waterstrat-Weg und Kiwittredder (im östlichen Teil des Flurstücks 13/62) erhalten und

zugänglich bleibt, um eine Erschließung des Spielplatzes „Wilhelm-Waterstrat-Weg“ in östlicher Richtung während der Bautätigkeit sicherzustellen. Die andere Erschließungsmöglichkeit des Spielplatzes wird nämlich ebenfalls durch eine BE-Fläche verhindert. Der genaue Umgriff der BE-Fläche an dem Alternativstandort ist [REDACTED] abzustimmen.
(zum Thema BE-Flächen vgl. auch die nachfolgenden weitergehenden Ausführungen des Bereichs 5.660)



Mögliche BE-Fläche (Umgriff ist abzustimmen)

- **Stellungnahme des Bereichs 5.660 Stadtgrün und Verkehr:**
- 1) Den mitgelieferten Unterlagen ist zu entnehmen, dass Transporte für Baustelleneinrichtung, Bau und Rückbau über öffentliche Straßen und Wege erfolgen.
 - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist darauf hin, dass etwaige Schäden durch diese Transporte auf öffentlichen Grün- und/oder Verkehrsflächen nach den Bautätigkeiten zu beheben sind. Die vor Baubeginn geplanten Bestandsaufnahmen werden vom hiesigen Bereich begrüßt und dahingehend konkretisiert, dass bei diesen Begehungungen die Teilnahme des Straßenbaulastträgers (Bereich Stadtgrün und Verkehr) unerlässlich ist. Der Straßenbaulastträger fordert daher entsprechende Einladungen und Beteiligungen.
 - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist vorsorglich darauf hin, dass für etwaige Baustellenzufahrten Überfahrtsgenehmigungen beim hiesigen Straßenbezirk zu beantragen sind.
 - 2) Im Erläuterungsbericht, Seite 14, steht „Nieder dorfer Straße“.
 - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet um Korrektur in „Niendorfer Straße“.
 - Im Zusammenhang mit den Informationen zu den Bahnübergängen begrüßt der Bereich Stadtgrün und Verkehr, dass die Aufhebung des BÜ Niederbüssauer Weg offensichtlich nicht weiterverfolgt wird, da es zum einen nicht im Erläuterungsbericht

erwähnt ist und zum anderen dem entsprechenden Lageplan kein Hinweis darauf zu entnehmen ist.

- 3) Im Grunderwerbsplan 05.1 ist im Detailauszug eine Fläche (tlw. 74/8) dargestellt, die zu einem kleinen Teil erworben oder dinglich gesichert werden soll. Die Darstellung der betreffenden Fläche ist rosa gefüllt und als vorübergehende Nutzung gekennzeichnet.
 - Die Kennzeichnung „rosa gefüllt“ ist in der Legende nicht aufgeführt. Evtl. ist die Kennzeichnung fehlerhaft und muss korrigiert werden. Aufgrund dieser Darstellung wird der Straßenbaulastträger (Bereich Stadtgrün und Verkehr) nicht in die Lage versetzt, zu erkennen, wie mit dem Teilstück verfahren werden soll. Der Straßenbaulastträger fordert eine Korrektur der Darstellung und erneute Beteiligung.
 - Unklar ist auch, ob es sich bei dem dargestellten Teilstück um eine gewidmete Fläche handelt. Da nicht immer das gesamt Flurstück gewidmet wurde, wären Restflächen entbehrlich. Gewidmete Flächen dürfen nicht verkauft oder mit einer dinglichen Sicherung belastet werden. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass vor Verkauf oder dinglicher Sicherung die betreffende Fläche inkl. Widmung und der Stadtgrundkarte derart dargestellt wird, dass erkennbar wird, ob die für die LSW benötigte Teilfläche des FS 74/8 gewidmet ist.
- 4) Im Grunderwerbsplan 05.4 sind für das FS 97 (Straße „Im Block) eine dingliche Sicherung und eine dingliche Sicherung und vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen.
 - Bei dem FS 97 handelt es sich um eine öffentlich gewidmete Straße. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist darauf hin, dass eine dingliche Sicherung auf gewidmeten Flächen nicht zulässig ist. Eine Sicherung des Zugangs ist als Gestattung zulässig. Dafür ist mit der Hansestadt Lübeck (Bereich Stadtgrün und Verkehr) ein Gestattungsvertrag zu vereinbaren.
 - Zum Gleis hin befindet sich eine (vermutlich bewachsene) Teilfläche. Wenn dort eine Service- oder Rettungstür geplant ist, muss über die Gestattung hinaus noch die Freihaltung der Service- oder Rettungstür von Bewuchs u. ä. geregelt werden. Diese kann im Gestattungsvertrag mitgeregelt werden.
- 5) Im Erläuterungsbericht (Unterlage 01) sowie in den Flucht- und Rettungswegeplänen (Unterlagen 10, hier speziell 10.1 und 10.3) sind die Lagen der Service- und Rettungstüren angegeben.
 - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist darauf hin, dass hierbei nicht berücksichtigt wurde, dass für die Bauwerksprüfung nach DIN 1076 entsprechende Zugänge zu den beiden in diesem Planfeststellungsabschnitt betroffenen Brücken der Hansestadt Lübeck, BW 051, Straßenbrücke Genin II (SÜ Geniner Dorfstraße) und BW 062, Büssauer Brücke (SÜ Oberbüssauer Weg) herzustellen sind. Die geplanten Durchgänge gem. oben genannten Unterlagen befinden sich
 - ca. 26 m (LSW 1),
 - ca. 83 m (LSW 2, Richtung HL),
 - ca. 61 m (LSW 2, Richtung HH),
 - ca. 77 m (LSW 6)
 - von den Widerlagern der betroffenen Brücken entfernt.
 - Die Hansestadt Lübeck fordert aus diesem Grund, in den jeweiligen Lärmschutzwänden die nächstliegenden Türen in Richtung der Bauwerke zu verschieben oder weitere Servicetüren anzurichten, sodass sie sich in einem Bereich von maximal ca. 10 m neben den Bauwerkskanten befinden. Die Schlüssel für diese Türen sind der Hansestadt Lübeck auszuhändigen.
- 6) Im Leitungsplan (11.09) ist die Straßenregenwasserleitung als Durchlass der Entsorgungsbetriebe Lübeck (5.113) dargestellt.
 - Der Durchlass befindet sich in der Verwaltung des Straßenbaulastträgers (Bereich Stadtgrün und Verkehr). Daher bitte diesen Durchlass als einen des Straßenbaulastträgers kenntlich machen.
- 7) Folgend die Belange hinsichtlich der Grünflächen des Bereichs Stadtgrün und Verkehrs:
 - a) Im 01 Erläuterungsbericht sind unter 5.5.1 nur bauliche Zwangspunkte aufgelistet.
 - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Ergänzung von „- geschützte, städtische Bäume, deren Wurzelbereiche in das Baufeld ragen und in den Baustelleneinrichtungsflächen stehen“.

- b) Im 01 Erläuterungsbericht steht unter 7: „Die [Baustelleineinrichtungs-]Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahme rekultiviert und wieder in den ursprünglichen Zustand für die frühere Nutzung zurückversetzt.“

Im 02.2 Übersichtslageplan 1 (und entsprechend auch auf 02.3. Übersichtslageplan 2) und im 05.2 Grunderwerbsplan 2 befindet sich ab Stationshöhe km 6,0 des Wilhelm-Waterstrat-Wegs im Teilbereich des Anschlusses an den Moislinger Mühlenweg mit einer sich an der Bahn über eine baumbestandene Grünfläche erweiternden Fläche, die als „Flächen, die durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden“ gekennzeichnet ist.

Im 12.4.2 Maßnahmenplan sind auf der geplanten Baustelleneinrichtungsfläche 5 Bäume als kleine Kreise eingezeichnet.

- Der Bereich Stadtgrün und Verkehr lehnt die Genehmigung zur Nutzung dieser Flächen im Planfeststellungsverfahren ab. Stattdessen ist ein gesonderter Vertrag über die Flächennutzung mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr zu schließen. Davor stehen die Flächen nicht zur Verfügung. Vor einer Genehmigung ist in jeden Fall der Bereich Stadtgrün und Verkehr zu einem Ortstermin einzuladen.
- Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, den Satz im Erläuterungsbericht unter Pkt. 7 zu löschen und folgendermaßen zu ersetzen: „Zu den Flächen werden gesonderte Verträge mit der Flächeneigentümerin Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr, im Rahmen der Leistungsphase 4 Genehmigungsplanung verhandelt.“
- Zum Antrag bei Stadtgrün und Verkehr sind die Beeinträchtigungen und die Lösungsvorschläge darzustellen, z. B.
 - wie der Kinderspielplatz Wilhelm-Waterstrat-Weg auch für Kinder gefahrlos zu erreichen ist,
 - wo dazu während der Bauphase welche Info- und Wegweiserschilder durch die DB aufgestellt und vorgehalten werden (Beschilderungsplan),
 - alle städtischen Bäume mit einem Stammumfang ab 80 cm auf der gesamten gewünschten Baustelleneinrichtungsfläche und alle, deren geschützter Wurzelbereich in die Fläche ragt, sind in ihrer aktuellen Größe, d. h. tatsächlichem Kronentraubereich, darzustellen und eine gestrichelte Linie nochmals 1,50 m nach außen zu versetzen. Dies ist der geschützte Wurzelbereich.
 - Der 12.4.2 Maßnahmenplan ist zu ändern, so dass die Maßnahmen gemäß 012_V aufgeteilt werden in a) Schutzzäune außerhalb des unversiegelten Wurzelbereichs und b) Bodendruck mindernden Platten oder Matten inkl. Unterbau.

- c) Erläuterungsbericht steht unter 7: „Die vorgesehenen Baustelleneinrichtungsflächen werden flächenminimierend und unter Umweltgesichtspunkten so vorgesehen, dass ihre Lage die geringste Beeinträchtigung der angrenzenden Grundstücke darstellt. Die Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahme rekultiviert und wieder in den ursprünglichen Zustand für die frühere Nutzung zurückversetzt.“

Im 02.3. Übersichtslageplan 2 und im 05.3 Grunderwerbsplan 3 ist zwischen Stationshöhe km 6,3 und 6,4 die Fläche des zukünftigen Bahnhofvorplatzes/ehemals KSP Kiwitredder als „Fläche, die durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden“ gekennzeichnet.

Im 12.4.3 Maßnahmenplan sind auf der geplanten Baustelleneinrichtungsfläche 4 Bäume als kleine Kreise eingezeichnet.

- Der Bereich Stadtgrün und Verkehr lehnt die Genehmigung zur Nutzung dieser Flächen im Planfeststellungsverfahren ab. Stattdessen ist ein gesonderter Vertrag über die Flächennutzung mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr zu schließen. Davor stehen die Flächen nicht zur Verfügung. Vor einer Genehmigung ist in jeden Fall der Bereich Stadtgrün und Verkehr zu einem Ortstermin einzuladen.
- Die Baustelleneinrichtungsfläche ist auf den baumfreien Teil der Fläche, also nach Norden, zu verschieben.

Falls dies nicht geschehen sollte, ist im Erläuterungsbericht unter Pkt. 7 der erste der oben zitierten Sätze zu löschen: „Die vorgesehenen [...] Grundstücke darstellt.“

- Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, den zweiten oben zitierten Satz im Erläuterungsbericht unter Pkt. 7 zu löschen und folgendermaßen zu ersetzen: „Zu den Flächen werden gesonderte Verträge mit der Flächeneigentümerin Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr, im Rahmen der Leistungsphase 4 Genehmigungsplanung verhandelt.“
 - Zum Antrag bei Stadtgrün und Verkehr sind die Beeinträchtigungen und die Lösungsvorschläge darzustellen, z. B.
 - alle städtischen Bäume mit einem Stammumfang ab 80 cm auf der gesamten gewünschten Bastelleneinrichtungsfläche und alle, deren geschützter Wurzelbereich in die Fläche ragt, sind in Ihrer aktuellen Größe, d. h. Kronentraubereich, darzustellen und eine gestrichelte Linie nochmals 1,50 m nach außen zu versetzen. Dies ist der geschützte Wurzelbereich.
 - Der 12.4.3 Maßnahmenplan ist zu ändern, so dass die Maßnahmen gemäß 012_V aufgeteilt werden in a) Schutzzäune außerhalb des unversiegelten Wurzelbereichs und b) Bodendruck mindernden Platten oder Matten inkl. Unterbau.
 - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass der reale Bedarf der Bastelleneinrichtungsfläche überprüft und dargestellt wird. Die hier eingezeichneten Flächen entsprechen den Flächen, die bereits für den Bau des Bahnhaltepunkts Moisling im zugehörigen Planfeststellungsverfahren beantragt waren. Mit Baubeginn wurde die Bastelleneinrichtungsfläche damals um das doppelte erweitert. Eine Wiederholung muss unter allen Umständen vermieden werden.
- d) Im 01 Erläuterungsbericht steht unter Pkt. 8.3, zweiter Absatz: „Erforderliche Markier- und Beschilderungspläne für die Umleitungen als auch die Verkehrsführung sind, in Abhängigkeit von der Bautechnologie des bauausführenden Unternehmens, mit der zuständigen Verkehrsbehörde zu erarbeiten und abzustimmen.“
- Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Ergänzung: „Für die fuß- und radläufigen Umleitungen ist ebenfalls ein Beschilderungsplan zu erstellen und mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr abzustimmen.“
- e) Im 01 Erläuterungsbericht steht unter Pkt. 8.3, BE-Fläche (Nr. 6.5 und 6.6): „[...], direkt angrenzend an einen Spielplatz.“
- Der Bereich Stadtgrün und Verkehr informiert, dass der Spielplatz zurückgebaut wurde für den Bau des Bahnhaltepunkts. Dieser Nebensatz kann entfallen.
- f) Im 02.3. Übersichtslageplan 2 entspricht zwar die „Grenze der vorhabenträgereigenen Grundstücke“ von Gemarkung Moisling, Flur 6, Flurstück 23/2 dem Geoportal, aber an dem Knick des Wilhelm-Waterstrat-Wegs, wo er von der Bahn wegführt Richtung Reußkamp, sind ca. 24 m² gemäß Geoportal auf Grundlage vom Bebauungsplan 21.04.01 „Straßenverkehrsfläche/Weg“ in der Verwaltung von 5.660, die das städtische

Flurstück 94/3 mit 23/4 verbinden.



- Im Zuge der Grundstücksklärungen für dieses Projekt sollten auch diese 24 m² vertraglich geklärt werden, z. B. Kauf durch die HL.
- g) Im Erläuterungsbericht steht unter 5.11: „Die Zuwegungen zu den Rettungstüren sind über das öffentliche Straßennetz zu erreichen und werden auf einer Breite von 1,60 m befestigt.“
In den Lageplänen ist auf den Stationshöhen km 3,230 (Geniner Eisenbahnbrücke: südliche Zuwegung zum Kanaluferweg), km 6,4+88.00 (Loreleiweg) und km 7,0 + 13.00 (an der Kurve des Wilhelm-Waterstrat-Wegs Richtung Reußkamp) „Neubau Fluchttür“ bzw. „Neubau Servicetür“ eingezeichnet mit Anbindungen an die öffentlichen Grünwege.
In den Flucht- und Rettungsplänen steht unter Beschriftung 2.10 und 2.5 : „Entfluchtung/Zugang über Feldweg zur Geniner Dorfstraße“ und 2.4 „Wartungstür Bahnanlagen“.
- Da in Höhe der Fluchttüren wahrscheinlich städtische Flächen vom Bau (Anbindung an öffentlichen Weg, also zusätzliche Versiegelung von städtischen Flächen) und später vom Unterhalt betroffen sind (Freihalten von Gehölzen), lehnt der Bereich Stadtgrün und Verkehr ab, die Genehmigung zur Nutzung dieser Flächen im Planfeststellungsverfahren zu klären. Hierzu ist ein gesonderter Vertrag mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr zu schließen, entsprechend zu 10.2 Flucht- und Rettungsplan „Entfluchtung Bahnsteigzugang Haltepunkt Lübeck-Moisling km 6,135“, da es sich um eine dauerhafte Nutzung handelt.
 - Die Nutzung von öffentlichen Wegen ist nur im jeweils ausgewiesenen Maße (Fußweg) möglich. Die städtischen Flächen sind nicht zu verändern oder Gehölze weder zu beschneiden noch zu entfernen.
Ein gesonderter Vertrag mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr ist notwendig, wenn
 - Fahrzeuge der DB über den Fußweg bis zur Servicetür fahren sollen oder
 - eine Anbindung an den öffentlichen Weg, also zusätzliche Versiegelung von städtischen Flächen, gebaut werden soll oder
 - zum Erhalt der Zugänglichkeit städtische Flächen von Gehölzen freigehalten werden soll.
- h) In 03.01. Lageplan sind bei der grünen Linie „Grenze der vorhabenträgereigenen Grundstücke“ auf der westlichen Seite bei Station km 3,3 (nördlich der Geniner Dorfstraße) ein paar Grenzpunkte in der Zeichnung verloren gegangen.
- Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet um die Anpassung des Verlaufs der Grundstücksgrenze, damit dargestellt ist, dass der Grünweg auf städtischer Fläche, und damit nicht auf der Fläche der DB, liegt.

- i) In 03.05 und 06 Lageplan und in den Querprofilen 2.8 bis 2.14 sind Arbeiten im geschützten Wurzelbereich (Kronentraufe + 1,50m) von städtischen Bäumen geplant. In 13.1 Erläuterungsbericht und im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag stehen unter 012_V die einzuhaltenden Maßnahmen zum „Schutz von Einzelbäumen und Gehölzen“.
 - In den Lageplänen und in den Schnitten sind alle Bäume mit einem Stammumfang ab 80 cm, gemessen in 1,30 m über OK Boden, deren geschützter Wurzelbereich in die Bau-Fläche ragt, auf der gesamten Länge des Wilhelm-Waterstrat-Wegs darzustellen.
 - Diese Bestandsbäume sind in Ihrer aktuellen Größe, d. h. Kronentraubereich, darzustellen und eine gestrichelte Linie nochmals 1,50 m nach außen zu versetzen. Dies ist der geschützte Wurzelbereich. In den Schnitten sind Wurzeln einzulegen.
 - Gemäß 012_V ist der Verlauf der Schutzzäune um den „unversiegelten Wurzelbereich“ herum, ggf. Bereiche mit Bodendruck mindernden Platten und ggf. Schachtarbeiten im Wurzelbereich darzustellen.
 - Zur Erstellung der Ausführungsplanung muss mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr eine Flächenbegehung stattfinden, bei der die geplanten Schutzmaßnahmen vor Ort abgestimmt werden, da der Bereich Stadtgrün und Verkehr verkehrssicherungspflichtig für diese Bäume ist.
- j) In 03.07. Lageplan auf Stationshöhe km 7,0 + 13.00 und + 16.00 soll die bisherige Treppenanlage rückgebaut und eine neue Fluchttür um 3 m verschoben eingebaut werden.
In diesem Bereich steht eine Bank.
 - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, die Planung ggf. durch das Verschieben der Servicetür so anzupassen, dass die Anbindung an den Weg an der Bank vorbei geht. Dazu ist die Bank in die Vermessungsgrundlage einzulegen.
- k) In 09.2 BE- und Erschließungsflächen in der Beschriftung 6.3 und auf 09.3 Beschriftung 6.5 steht: „bahnfremde und bahneigene Fläche“.
 - Der Teil der Beschriftung „und bahneigene“ ist zu löschen, da es sich hier nur um städtische Flächen handelt.

- **Stellungnahme des Bereichs 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften:**

Bezüglich der beiden städtischen Flächen in Verwaltung des Bereiches Wirtschaft und Liegenschaften (Nr. 16 und 17 des Grunderwerbsverzeichnisses) bestehen keine grundsätzlichen Bedenken hinsichtlich einer vorübergehenden Inanspruchnahme. Da die Flächen jedoch teilweise verpachtet sind, bitten wir um rechtzeitige Information vor der Inanspruchnahme durch die Bahn, damit eine Abstimmung mit den Pächtern erfolgen kann. Vor einer Inanspruchnahme ist ein Nutzungsvertrag zwischen der Bahn und dem Bereich Wirtschaft und Liegenschaften zu schließen, der die Nutzungsbedingungen und das zu zahlende Entgelt regelt.

- **Stellungnahme des Bereichs 390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz
(Abteilungen Natur und Immissionen, Klimaleitstelle, Untere Wasser-, Untere Bodenschutz- und Untere Abfallentsorgungsbehörde)**

Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck nimmt aus Sicht der Landschaftsplanung, des Natur- und Immissionsschutzes und der Klimaleitstelle zur vorgelegten Planung wie folgt Stellung und bittet um Beteiligung zum weiteren Verfahren:

I. Landschaftsplanerische Stellungnahme

Aus Sicht der Landschaftsplanung wird es grundsätzlich begrüßt, dass Lärmschutzwände zur Verringerung der Belastung der Anwohnenden im Zusammenhang mit der Intensivierung der schienengebundenen Verkehre in Folge der Fehmarnbeltquerung gebaut werden.

Aus Gründen des Lärmschutzes wird angeregt, auch die Brückenbauwerke mit Lärmschutzwänden zu versehen.

Die Lärmschutzwände sind im Bereich der Hansestadt Lübeck fast durchgehend 5 – 6 m hoch ab Gleisoberkante. Dies kann insbesondere auf Dammlagen, wie z. B. an der Querung des Elbe-Lübeck- Kanals, zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und dadurch auch der Erholungseignung der Landschaft führen.

Im vorliegenden Fall sind diese Eisenbahnböschungen durch Großgehölze gut eingegrünt, so dass keine erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu erwarten sind.

Zur Verringerung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind die Lärmschutzwände in einem dunklen Farbton zu halten (s. auch unten).

Die Lärmschutzwände werden zum Teil innerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsschutzgebietes „Trave-Einzugsgebiet zwischen Wesenberg und Elbe-Lübeck-Kanal“ gebaut.

Gem. § 5 Nr. 1 der LSG-Verordnung kann die untere Naturschutzbehörde auf Antrag Ausnahmen von den Verboten des § 4 Abs. 1 für die Änderung der in § 4 Abs. 1 Nr. 1 genannten baulichen Anlagen, die Errichtung von nicht baugenehmigungspflichtigen Anlagen und von nach § 35 des Baugesetzbuches bevorrechtigt im Außenbereich zulässigen baulichen Anlagen oder die Anlage von Plätzen aller Art zulassen, wenn diese sich mit den Belangen des Naturschutzes und dem Schutzzweck vereinbaren lassen und keine sonstigen öffentlichen Belange entgegenstehen.

Die Lärmschutzwände können gem. § 35 Abs. 1 Nr. 4 BauGB wegen ihrer besonderen Zweckbestimmung in den betroffenen Gebieten nur im Außenbereich ausgeführt werden. Die Erteilung einer Ausnahme von den Verboten der Landschaftsschutzgebietsverordnung ist somit möglich und wird hiermit in Aussicht gestellt, sobald die für die Einvernehmens-Herstellung gemäß §17 BNatSchG zuständige Naturschutzbehörde ihr Einvernehmen zu der vorliegenden Kompensationsplanung hergestellt hat. Ich bitte um Vorlage der Einvernehmens- Erteilung, damit die Ausnahme von der Schutzgebietsverordnung erteilt werden kann.

II. Eingriff in die Natur

Der Bau der Lärmschutzwände führt zu Eingriffen gem. § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit § 8 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG), die gem. § 15 BNatSchG zu minimieren und auszugleichen sind.

Um das Vorhaben abschließend beurteilen zu können, fehlen noch Unterlagen zu den im weiteren aufgeführten Punkten:

1. Es wird darauf hingewiesen, dass die Hansestadt Lübeck über eine Baumschutzsatzung verfügt, deren Regelungen im Gemeindegebiet zwingend anzuwenden sind.

...

Gem. § 3 der Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck sind Einzelbäume mit einem Umfang $>= 80$ cm und Bäume in Reihen oder Gruppen mit einem Umfang $>= 50$ cm geschützt.

Gem. § 4 Nr. 5 der Baumschutzsatzung sind Bäume nicht geschützt, die nach Prüfung einer Umplanung oder Verschiebung einer baulichen Anlage der Realisierung eines nach § 34 oder § 35 BauGB zulässigen Vorhabens oder damit zwingend verbundenen Erschließungsmaßnahmen entgegenstehen.

Es ist somit einerseits ein Baumkataster als Genehmigungsunterlage erforderlich, das alle Bäume im Eingriffsbereich darstellt mit Umfang und Kronendurchmesser + 1,50 m.

Zudem ist jeder geplante Eingriff in Baumbestände dahingehend zu überprüfen, ob die geplante Anlage umgeplant oder verschoben werden kann. In den Planfeststellungsunterlagen sind das Baumkataster und die Alternativen-Prüfung bei jedem Eingriff in den Baumbestand darzustellen.

Eine endgültige Stellungnahme ist erst nach Vorliegen dieser Unterlagen möglich.

2. Der Schutz und die Behandlung von gesetzlich geschützten Knicks und Feldhecken richtet sich nach den fachlichen Standards, wie sie in den „Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz“ des MEKUN dargelegt waren. Gem. Pkt. 4 der Durchführungsbestimmungen kann ein Knick innerhalb und angrenzend an ein Vorhaben nur dann als unbeeinträchtigt im Sinne des Gesetzes beurteilt werden, wenn die Bebauung / das Vorhaben einen ausreichenden Abstand einhält. Dieses ist im Einzelfall zu entscheiden. Es wird empfohlen, für bauliche Anlagen 1H (= Höhe der Hecke / des Knicks) Abstand, mindestens sind aber drei Meter ab Knickwallfuß einzuhalten. Derzeit kann eine Ausnahme vom gesetzlichen Biotopschutz nicht in Aussicht gestellt werden.

Die Lärmschutzwände in den Bereichen von Reecke (Maßnahmenplan 12.4.5) und in Genin (Maßnahmenplan 12.4.1) werden in bzw. an gesetzlich geschützte Feldhecken gebaut. Sie haben zwischen 2 – 6 m Höhe. Durch diese Baumaßnahme werden die Feldhecken somit beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigung ist zu bilanzieren und auszugleichen. Derzeit kann eine Ausnahme vom gesetzlichen Biotopschutz nicht in Aussicht gestellt werden.

3. Die Lärmschutzwände werden zu großen Teilen in Böschungen gebaut, die den Anforderungen des gesetzlich geschützten Biotopes „Artenreicher Steilhang“ entsprechen können (vgl. Erläuterungen zur Kartierung gesetzlich geschützter Biotope in SH, S. 134). Aus den Unterlagen ist nicht zu entnehmen, ob die Steilhänge auf ihren Schutzstatus hin überprüft wurden.
Durch die Baumaßnahme werden vermutlich Teile der Arbeitswege beiderseits der Lärmschutzwand sowie die Lärmschutzwand selbst in die Böschung gebaut, da die Böschungen häufig bereits ca. 1 m hinter dem Schotterbett der Gleise beginnen (vgl. Reecke).
Es ist somit in den Unterlagen zu ergänzen, ob und in welchem Umfang gesetzlich geschützte „Artenreiche Steilhänge“ an der Bahn vorhanden sind, ob und in welchem Umfang sie beeinträchtigt werden und wie die Beeinträchtigung gegebenenfalls ausgeglichen wird. Derzeit kann eine Befreiung vom gesetzlichen Biotopschutz nicht in Aussicht gestellt werden.
4. Durch den Bau der Lärmschutzwände kommt es zudem im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen und der erforderlichen Baustraßen zu Eingriffen in

Natur und Landschaft. Diese sind gem. § 15 BNatSchG zu minimieren und auszugleichen.

- a. Die BE-Flächen und die Baustraßenflächen sind auf den qm genau und vermutlich zu knapp in der Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung erfasst worden. Es wird diesbezüglich darauf hingewiesen, dass bei dem Bau des Bahnhaltepunktes in Moisling 2023/2024 die im Planfeststellungsbeschluss (PFB) festgesetzte Größe der BE- Flächen und Baustraßen ca. um das Doppelte überschritten wurden, so dass eine naturschutzrechtliche Genehmigung dieser zusätzlichen Eingriffe erforderlich wurde. Aufgrund der negativen Erfahrungen hinsichtlich Artenschutz und Baumschutz weist die Untere Naturschutzbehörde (UNB) vorsorglich darauf hin, dass sie keine weitere naturschutzrechtliche Genehmigung für gegebenenfalls unzulässig genutzte BE- oder Baustraßenflächen erteilen wird. Es würde somit gegebenenfalls eine Änderung des PFB erforderlich.
Es wird somit empfohlen, die Größe der BE und Baustraßen zu überprüfen und gegebenenfalls nach oben anzupassen.
- b. Die Baustelleneinrichtungsfläche (BE) 6.1 lt. Plan 09.1_BE- und Erschließungsplan1 ist zum Teil in einem Gehölzbestand mit Altbaumbestand vorgesehen. Zudem grenzt noch eine gesetzlich geschützte Feldhecke an.
Der vorgesehenen BE in der Gehölzfläche wird zunächst nicht zugestimmt. Es ist eine Alternativen-Prüfung erforderlich. Die Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck und die Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz sind zu beachten. Es ist zudem darzustellen, ob die Zulieferung zur Baustelle an den Gleisen über den Niederbüssauer Weg erfolgt. Zudem ist die Bastraße in einem nicht von Gehölzen bewachsenen Ackerbereich zu errichten. Die Unterlagen sind entsprechend zu ergänzen.
- c. Die BE 6.3 und die Bastraße 6.4 aus dem Plan 09.2 liegen in einem öffentlichen Park mit Großbaumbestand. Durch die BE und die Bastraße werden Großbäume und sonstiger Gehölzbestand zerstört bzw. erheblich beeinträchtigt, was zu vermeidbaren Eingriffen gem. § 15 Abs. 1 BNatSchG und zu Verstößen gegen die Baumschutzsatzung der HL führt. Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass die Bäume auf diesen BE – Flächen und Baustraßen bereits im Rahmen des Baus des Bahnhaltepunktes Moisling durch die DB signifikant beeinträchtigt wurden. Diese BE und die Baustraßen werden somit zunächst abgelehnt. Es ist eine nachvollziehbare Alternativen-Prüfung erforderlich. Die Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck ist zu beachten.
- d. Die BE 6.5 und die Bastraße 6.6 aus dem Plan 09.3 beeinträchtigen ebenfalls Großbaumbestand, der bereits durch die Baumaßnahmen der Bahn beim Bahnhaltepunkt Moisling sehr gelitten hat (s.o.). Es sind Alternativen zu prüfen und darzustellen. Die Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck ist zu beachten.
- e. Die BE 6.7 aus dem Plan 09.4 ist eine naturschutzrechtliche Kompensationsfläche. Eine Nutzung dieser Fläche als BE wird zunächst abgelehnt. Eine Alternativen-Prüfung ist erforderlich. Die Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck ist zu beachten. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Fläche den Vegetationsbestand des gesetzlich geschützten Biotops: „Artenreiche Flachlandmähwiese“ aufweist. Eine Befreiung vom gesetzlichen Biotopschutz kann derzeit nicht in Aussicht gestellt werden.

- f. Die BE 6.8 aus dem Plan 09.4 ist eine Gehölzfläche mit Großbaumbestand. Einer Nutzung dieser Fläche als BE wird zunächst nicht zugestimmt. Eine Alternativen-Prüfung ist erforderlich. Die Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck ist zu beachten.
 - g. Die Baustraße 6.9 aus dem Plan 09.4 grenzt an einen Privatgarten mit Großbaumbestand an. Eine Wegetrasse ist vorhanden. Es ist zu prüfen, ob die vorhandene Wegetrasse den Anforderungen für die Baustraßennutzung genügt. Falls es zu Beeinträchtigungen des angrenzenden Baumbestandes kommt, ist eine Alternativen-Prüfung erforderlich. Die Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck ist zu beachten.
 - h. Die BE 6.11 aus dem Plan 09.4 wird unter der Voraussetzung zugestimmt, dass diese BE außerhalb des Kronen-Traubereiches + 1,5 m eingerichtet wird. Ansonsten ist eine Begründung mit Alternativen-Prüfung erforderlich. Die Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck ist zu beachten.
5. Die BE 6.12 und die Baustraße 6.13 aus dem Plan 09.5 sind von gesetzlich geschützten Knicks und Feldhecken umgeben. Zur Eingriffsminimierung ist es erforderlich, den gemäß Durchführungserlass zum Knickschutz erforderlichen Abstand von mindestens 3 m von den geschützten Biotopen einzuhalten. Die geschützten Biotope sind mit einem ortsfesten Zaun abzuzäunen.
6. In den Planunterlagen sind neu zu bauende Fluchttüren bzw. Servicetüren eingezeichnet, die teilweise nur an öffentliche Grün-Wege anbinden. Diese Wege sind nicht geeignet zur Befahrung mit Maschinen und Geräten. Falls diese Türen mit Änderungen der Nutzung oder Unterhaltung der angrenzenden Grünflächen und -Wege verbunden sind, ist dieses in den Unterlagen darzustellen und die Standorte der Türen einer Alternativen-Prüfung zu unterziehen.
7. Um die Sichtbarkeit der Lärmschutzwände zu verringern, sind sie mit einem dunklen Farbton zu versehen.
8. Es ist eine dauerhafte Umweltbaubegleitung vorzusehen, die die gesamten Arbeiten und insbesondere die Einrichtungen der Baustelleneinrichtungsflächen und der Baustraßen täglich eng begleitet und dokumentiert. Die Dokumentation ist der UNB wöchentlich vorzulegen. Einzelheiten zu Baubesprechung, Dokumentation usw. sind rechtzeitig, mind. 6 Wochen vor Baubeginn zwischen der Umweltbaubegleitung und der UNB abzustimmen.
9. Nachzureichende Antragsunterlagen, insbesondere zum Baum- und Biotopschutz, der Maßnahmenbeginn, Monitoringberichte und weitere Unterlagen sind der UNB an die funktionale Mailadresse: [REDACTED] zuzuleiten.

Zusammenfassend ist die fehlende Berücksichtigung des Gehölzbestandes in der Planung als deutlicher Planungsmangel festzustellen.

III. Artenschutz und zu Natura 2000

Der Artenschutzfachbeitrag wirkt in sich schlüssig, ist jedoch aufgrund fehlender Quellenangaben (Schimmelmann Consult 2022) und einhergehend unzureichender Darstellung der Erfassungsmethoden teilweise nur bedingt nachvollziehbar. Unter Beachtung der vorgeschlagenen Artenschutzmaßnahmen wird das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbote nach § 44 BNatSchG voraussichtlich ausgeschlossen.

Der Erfolg der CEF-Maßnahmen muss durch ein Monitoring gesichert und die Ergebnisse der zuständigen Naturschutzbehörde unaufgefordert vorgelegt werden. Die CEF-Maßnahmen müssen ihre Funktion solange erfüllen, wie die vorhabenbedingte Beeinträchtigung wirksam ist. Nisthilfen sind entsprechend zu kontrollieren und zu reinigen. Hier ist der Artenschutzfachbeitrag um fachliche begründete Angaben zu den Monitoring- und Unterhaltungszeiträumen zu ergänzen.
Die Standorte der Nisthilfen (CEF-Maßnahmen) sind durch die Umweltbaubegleitung im Rahmen der wöchentlichen Protokolle zu dokumentieren.

Bezüglich der Haselmaus wird angenommen, dass in direkter Umgebung zum Eingriffsort ausreichend Ersatzhabitare zur Verfügung stehen. Es fehlen Angaben darüber, ob diese Ersatzhabitare tatsächlich zur Verfügung stehen. Um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbote sicher auszuschließen, ist Folgendes zu beachten: sollten im Rahmen der Baufeldfreimachung ganze Gehölze in den Bereichen entfernt werden, in denen die Haselmaus nachgewiesen wurde, die aber nicht dauerhaft verloren gehen (d.h. außerhalb der Lärmschutzwand und Notwegung), muss im Frühjahr nach Fertigstellung der Lärmschutzwand der verlorene Lebensraum durch Anpflanzung von geeigneten Gehölzen wiederhergestellt werden. Dies ist der UNB rechtzeitig, spätestens 6 Wochen vor der Rodung nachzuweisen.

Erhebliche Auswirkungen auf die Natura 2000-Gebiete „Travetal“ und „Friedhofseiche Genin“ können gemäß FFH-Vorprüfungen nachvollziehbar ausgeschlossen werden.

IV. Anpassung an den Klimawandel

Der Schutz der Anwohnenden vor dem Bahnlärm wird im Grundsatz begrüßt. Es wird aber darauf hingewiesen, dass die Lärmschutzwände mit ihrer Durchschnittshöhe von 5 – 6 m den Luftaustausch in den unteren Luftsichten stark beeinträchtigen werden. Zur Klimaanpassung ist es deswegen dringend geboten, die vorhandenen Gehölzbestände an den Bahnanlagen zu erhalten und zu erweitern, insbesondere in dicht bebauten Gebieten. Zudem verbessern die Gehölzeingrünungen die Naherholungseignung der Landschaft und damit das Wohlbefinden der Menschen.

V. Klimaschutz

Keine Anmerkungen.

VI. Immissionsschutz

Grundsätzlich wird die Errichtung der Lärmschutzwände aus Sicht des Immissionsschutzes begrüßt, da die Maßnahmen gemäß der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung den Lärmschutz für den Bereich Moisling deutlich verbessern.

Baulärm und Erschütterungen:

Der beigefügten schall- und erschütterungstechnischen Prognose baubedingter Immissionen vom 04.08.2023 [REDACTED] ist zu entnehmen, dass es während der Bautätigkeiten sowohl zu Richtwertüberschreitungen gemäß der AVV Baulärm als auch gemäß der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen) kommen kann. In der zuvor genannten

...
...

schalltechnischen Untersuchung sind diverse Schutzmaßnahmen vor Lärm und Erschütterungen aufgeführt, die entsprechend umzusetzen bzw. zu prüfen sind, um unzumutbare Belästigungen auf ein Mindestmaß zu beschränken.

VII. Untere Wasserbehörde

Für die geplante offene Wasserhaltung zur Trockenlegung der Baugrube mit der Ableitung von Tag-, Schicht- und Oberflächenwasser während der Bauphase ist spätestens acht Wochen vor Baubeginn bei der unteren Wasserbehörde schriftlich die wasserrechtlichen Erlaubnisse einzuholen.

Die im Abschnitt 5.3 „Bahnentwässerung“ allgemeinen Betrachtungen gehen davon aus, dass es zu keiner Veränderung der Entwässerungssituation kommt und daher keine „Einleit- oder Versickerungsgenehmigung“ erforderlich ist. In diesem Zusammenhang ist die Versickerungsfähigkeit der anstehenden Böden im Trassenbereich in geeigneter Form nachzuweisen und der unteren Wasserbehörde rechtzeitig zwei Monat vor Baubeginn zur Abstimmung vorzulegen.

Die aufgefundenen Querungen von „Regenwasser“-leitungen (km 7,203, km 7,662 und km 7,765) sind in Ihrer Funktionsfähigkeit zwingend zu erhalten. Falls durch die Bauarbeiten notwendig, kann die Vorflut kurzzeitig unterbrochen werden. Hierbei darf es jedoch nicht durch Rückstausituationen zu Schädigungen oberhalb liegender Dritter kommen, ggf. ist eine Wasserhaltung einzuplanen und zu gewährleisten. Sollte bei den Bauarbeiten einer der Durchlässe beschädigt werden, ist dieser umgehend zu erneuern. Die Untere Wasserbehörde ist über die Art und Weise der geplanten Wasserhaltung einen Monat vor Baubeginn zu informieren.

Bei Schädigung der Durchlässe ist die Untere Wasserbehörde sofort über die funktionale E-Mailadresse [REDACTED] zu informieren.

Der Verlauf bzw. die Querung von Schmutzwasserkanälen sowie die Vermeidung von baubedingten Beeinträchtigungen ihrer Funktionsfähigkeit ist mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck (EBL) abzustimmen.

Der Beginn der Arbeiten an den Einzelabschnitten ist der unteren Wasserbehörde (UWB) der Hansestadt Lübeck spätestens zehn Werkstage vor Baubeginn über die E-Mailadresse [REDACTED] anzuzeigen.

Die Fertigstellung der Maßnahmen/Abschnitte ist der UWB der Hansestadt Lübeck spätestens zehn Werkstage nach Abschluss der Arbeiten über die E-Mailadresse [REDACTED] anzuzeigen.

VIII. Untere Bodenschutzbehörde ([REDACTED])

Bedingung:

Altlasten

- Laut Erläuterungsbericht vom 12.05.2023 (Abschnitt 10.5. „Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial) wurden auf den von Ihnen als „Standort 5082 Lübeck-Schlutup“ bezeichneten Gebiet eine historische Erkundung und eine orientierende Untersuchung durchgeführt, die uns leider nicht vorliegen. Dabei wurde laut Erläuterungsbericht eine relevante Kontaminationsfläche (ehem. Schmierstofflager, Strecke 1120, km 7,518 bahnrechts) festgestellt. Den Bereich können wir jedoch leider weder bewerten noch im

angefragten Plangebiet identifizieren. Wir bitten daher um Zusendung der o.g. Unterlagen, um eine Bewertung bezüglich des geplanten Bauvorhabens durchführen zu können.

Auflagen:

Altlasten

- Nahe der Moislinger Eisenbahnbrücke (Gemarkung Moisling, Flur 5, Flurstück 44/1) liegen nach aktueller Datenlage erste Hinweise auf eine Altablagerung (AA089, Munitionsrückstände) vor.
Eingriffe in den Boden sind daher von einem/einer altlastenerfahrenen Gutachter:in zu bewerten, begleiten und zu dokumentieren. Der Umfang ist im Vorwege mit der unteren Bodenschutzbehörde, [REDACTED]
[REDACTED], Kronsforder Allee 2-6, Lübeck, abzustimmen
- Ein Teilbereich des Flurstückes 8/1, Flur 1, Gemarkung Genin liegt in unmittelbarer Nähe einer ehemaligen Deponie (Altablagerung AA014).
In einem von der Bahntrasse entfernten Teilbereich der AA wurden hohe Methangehalte nachgewiesen. Eine seitliche Migration ist aus gutachterlicher Sicht in Richtung Bahndamm eingeschränkt. Jedoch können Ausgasungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden.
Diesbezüglich sollten entsprechende arbeitsschutzrechtliche Sicherheitsmaßnahmen (z.B. Freimeßungen von Gräben) umgesetzt werden. Beispielsweise sollten Arbeiten in diesem Bereich (z.B. Arbeiten von und in Leitungsgräben) mit Gasdetektorgeräten begleitet werden.

Vorsorgender Bodenschutz:

- Im Plangebiet liegen natürliche bzw. naturnahe schutzwürdige Böden vor (Grünland, forstwirtschaftliche und ackerbauliche Nutzung). Gemäß Baugesetzbuch (BauGB) ist mit Boden als endliche Ressource sparsam umzugehen (§ 1a Abs. 2 BauGB) sowie Mutterboden zu schützen (§ 202 BauGB). Der Inhaber der tatsächlichen Gewalt über ein Grundstück ist nach § 7 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) i.V.m. § 4 Abs. 1 BBodSchG dazu verpflichtet, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen nach § 2 Abs. 3 BBodSchG zu treffen bzw. sich so zu verhalten, dass keine schädlichen Bodenveränderungen hervorgerufen werden. Bei Baumaßnahmen sind Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen zum Schutz des Bodens gemäß DIN 19639 zu ergreifen, der „Leitfaden Bodenschutz auf Linienbaustellen“ (LLUR, 11.2020) ist zu berücksichtigen.

Zum Erfüllen der genannten Anforderungen ist

- für den Fall, dass die Eingriffsfläche bzw. die Flächen, die nach Beendigung der geplanten Baumaßnahme der landwirtschaftlichen, forstwirtschaftlichen oder gärtnerischen Nutzung zugeführt werden, summiert $>3000\text{ m}^2$ betragen, eine Bodenkundliche Baubegleitung (BBB, Artikel 2 §3 Abs. 5 Mantelverordnung) gemäß DIN 19639 erforderlich.
- für den Fall, dass die Eingriffsfläche bzw. die Flächen, die nach Beendigung der geplanten Baumaßnahme der landwirtschaftlichen, forstwirtschaftlichen oder gärtnerischen Nutzung zugeführt werden, summiert $<3000\text{ m}^2$ betragen, ein Bodenschutz- und Bodenmanagementkonzept zu erstellen.

Insbesondere ist während der Maßnahme Folgendes auf Grundlage der DIN 19639 (insb. Punkt 6.3 Bauausführung und 6.4 Rekultivierung) zu berücksichtigen:

- Bodenschutz bei Baumaßnahmen auf organischen Böden gem. 6.3.3.2

- Lastverteilende Maßnahmen im Rahmen der Baustelleneinrichtungs- und Baustraßenbefestigung gem. 6.3.4
- Besondere Anforderungen an den Maschineneinsatz gem. 6.3.5 (z.B. Minimierung der Überrollhäufigkeit von Baumaschinen, Befahrung möglichst bei trockenem Boden, usw.)
- Schonender Bodenabtrag gem. 6.3.6
- Sachgemäße Zwischenlagerung von Unter- und Oberboden gem. 6.3.7
- Wiederherstellung/Rekultivierung temporär genutzter Flächen gem. 6.4.1
- Wartung von Maschinen ausschließlich auf versiegelten Flächen

Die BBB/ Das Konzept ist mit der unteren Bodenschutzbehörde (uBB, Bereich Umwelt-, Natur und Verbraucherschutz [REDACTED]

[REDACTED], Kronsforder Allee 2-6, Lübeck) im Vorwege abzustimmen. Eine Dokumentation zur Umsetzung der BBB/des Konzeptes ist der uBB nach Beendigung der Baumaßnahme vorzulegen.

- Der Baubeginn ist der unteren Bodenschutzbehörde mindestens zwei Wochen vorher anzugeben.

Hinweise:

- In dem betroffenen Bereich sind Gleisanlagen vorhanden. Für Gleisanlagen besteht kein genereller Altlastenverdacht. In diesem Zusammenhang ist aber darauf hinzuweisen, dass Gleisschotter bzw. Böden im unmittelbaren Umfeld von Gleisanlagen u. a. mit folgenden Schadstoffen belastet sein können: Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) aus Treibstoff- und Schmiermittelverlusten der Lokomotiven sowie der Weichenschmierung, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) aus Rückständen des Dampflokbetriebs und aus Tränkmitteln für Holzschwellen (Teeröl), Schwermetalle, z. B. aus dem Abrieb von Schienen, Rädern, Bremsen und Oberleitungen, Rückstände von Herbiziden.
- Wenn bei der Durchführung der Maßnahme Boden vorgefunden wird, der durch seine Beschaffenheit (z. B. Fremdbestandteile, Ölverunreinigungen, Verfärbungen, auffälliger Geruch) eine schädliche Bodenveränderung oder einen Altlastenverdacht vermuten lässt, ist der Bereich Umwelt-, Natur und Verbraucherschutz, untere Bodenschutzbehörde, [REDACTED] umgehend zu informieren (LBodSchG § 2). Ein:e Sachverständige:r muss hinzugezogen und das ausgehobene Bodenmaterial fachgerecht entsorgt werden. Nachweise über die Entsorgung sind der unteren Abfallentsorgungsbehörde und ein Endbericht ist der unteren Bodenschutzbehörde vorzulegen.
- Bereiche des geplanten Bauvorhabens befindet sich in einem Gebiet indem organische Weichschichten (Torfe, Mudden) verbreitet sind. Im Bereich dieser Weichschichten kann es im Untergrund zu der Bildung von Methan kommen. Methan kann über die Bodenluft in Gebäude und unterirdische Anlagen (z. B. Keller, Leitungen, Sielschächte) eindringen und dort in Verbindung mit dem Luft-Sauerstoff brennbare oder explosive Gasgemische bilden. Sofern im Bereich des geplanten Bauvorhabens Hinweise auf das Vorhandensein von organischen Weischichten mit Gesamtmächtigkeiten von mehr als 2 m vorliegen (z. B. aus Baugrundkundungen o. ä.), sollte das Methan-Risiko durch einen Sachverständigen ermittelt und in Abstimmung mit der unter Bodenschutzbehörde (Kronsforder Allee 2-6, 23560 Lübeck, [REDACTED]) bewertet werden. Kann ein Methan-Risiko nicht ausgeschlossen werden, sind ggf. technische

Sicherungsmaßnahmen erforderlich, um ein gesundes Wohnen und bei diesem Vorhaben vor allem ein gesundes Arbeiten zu gewährleisten.

IX. Untere Abfallentsorgungsbehörde (██████████)

Aus abfallrechtlicher Sicht sind folgende **Hinweise** aufzunehmen:

- Abfallerzeuger und -besitzer von bestimmten Bau- und Abbruchabfällen (Glas, Kunststoff, Metalle, Holz, Dämmmaterial, Bitumengemische, Baustoffe auf Gipsbasis, Beton, Ziegel, Fliesen und Keramik) haben diese vom Zeitpunkt ihrer Entstehung getrennt zu sammeln und zu entsorgen (§ 8 Abs.1 Gewerbeabfallverordnung).
- Fallen mehr als 10 Kubikmeter Bau- und Abbruchabfälle an, haben Abfallerzeuger und -besitzer, als Nachweis der Erfüllung der Abfalltrennung, eine Dokumentation zu erstellen, welche auf Verlangen der unteren Abfallentsorgungsbehörde der Hansestadt Lübeck vorzulegen ist (§ 8 Abs.3 GewAbfV).
- Die Probenahme zur abfallcharakterisierenden Untersuchung von Bodenmaterial hat grundsätzlich gemäß den Anforderungen der LAGA Richtlinie PN98 zu erfolgen.
- Zur Bewertung der Schadlosigkeit der Verwertung von Bodenmaterial in einem technischen Bauwerk sind die Vorgaben der Ersatzbaustoffverordnung (EBV) (Abschnitt 3 - Herstellen von mineralischen Ersatzbaustoffen, Unterabschnitt 2 – Untersuchung von nicht aufbereitetem Bodenmaterial) zu beachten.
- Der Einbau von anzeigenpflichtigen Ersatzbaustoffen (Einbaumenge mindestens 250 m³, Bodenmaterial der Klasse F3, Recycling-Baustoff der Klasse 3) ist der unteren Abfallentsorgungsbehörde der Hansestadt Lübeck anzuzeigen (§22 Anzeigenpflichten EBV, Anlage 8 EBV).
- Gefährliche Abfälle (gemäß Abfallverzeichnisverordnung) z.B. asbesthaltige Abfälle, alte Dämmmaterialien und teerhaltige Dachpappe, sind grundsätzlich getrennt zu sammeln und zu entsorgen (§ 9a Abs. 1 Kreislaufwirtschaftsgesetz). In Bezug auf die Nachweisführung bei der Entsorgung von gefährlichen Abfällen sind die Vorgaben der Nachweisverordnung einzuhalten. In Anlehnung an die TRGS 521 Kapitel 4.1 Punkt 8 und 9 sind Abfälle mit alten verbauten künstlichen Mineralfasern, bspw. in alten Lärmschutzwänden nach Abfallschlüsselnummer 170603* zu entsorgen. Die ordnungsgemäße Entsorgung ist bei der örtlich und fachlich zuständigen Behörde zu erfragen und nachzuweisen.
- Abfälle die nicht verwertet werden können, sind zur Beseitigung andienungspflichtig an die Entsorgungsbetriebe Lübeck als öffentlich-rechtlichem Entsorgungsträger (§ 17 Abs.1 KrWG).

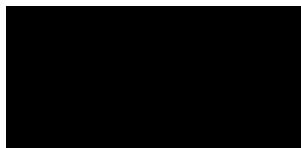
• Stellungnahme des Bereichs 491 Archäologie und Denkmalpflege:

Grundsätzlich sind archäologische Belange zu berücksichtigen. Es hat aber im Vorfeld schon Abstimmungen mit der DB gegeben, sodass der DB für besagten Abschnitt schon Stellungnahmen und denkmalrechtliche Genehmigungen von Seiten der Abteilung Archäologie vorliegen. Für den Bereich der Teerhofinsel war eine denkmalrechtliche Genehmigung erforderlich (liegt vor), für die anderen Abschnitte gilt § 15 DSchG Fund- und Befundmeldepflicht.

...

Wir bitten um Berücksichtigung aller hier dargelegten Belange.

Mit freundlichen Grüßen

A large black rectangular redaction box covering several lines of text.A short black horizontal redaction box.A long black horizontal redaction box.