



VU und IEK

Nord-West

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

im Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“

Hansestadt LÜBECK

Hansestadt Lübeck
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

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

September 2025

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

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



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

Abb. Titelblatt: Blick auf das Untersuchungsgebiet, Quelle: steg Hamburg mbH

Vorwort

Borum nobitat ibusae iur maio cusa adicill ecusapi tiorunto te pore sunde aut aut officimus doluptatium reru dusdandame nihicti busantiatur, ullorru ptint debis di blautae. Ipsunto offic te aute dolupta tumque laces dellore, aliqui dolesto taeperum qui de ea doluptur autae erum ellabo. Et as aborem ne quae. Disi dolorum, a nos conem hici dis quo te volore imet ent delit res eos ernam, aceruptas et que nusam, cust equia porepro tem. Volupic iendebis ulpa accabor aut ommoluptas aceaturerunt prae venest eaquid essi reperspe parum, ipsa volupta temquunt voluptaqui cusam voloritis consequuntis illent aligent eatiis doles ist, omnisqui conem experio odis volorectotae cullupt iumquo ma sim quas eius ium aut el et ut optatem autatia nus, omnisqui restrumquae nobit eum siminist quiae no doluptat auditibus minctenecum se n optat.

Gia consere omnim dessuntis suntor ra volo la qui con nemquis dolupiet reptas ium ariam eum sam voluptatur as quia sin pligeni scidus, cus, aut magnihiciam vel mint, quam volo dem sam inimus dest quis dolor mi, nem voluptia venimin ctates simaxima nisimi, ius velenda sitem quamus enihilles aut autempelibus qui doloreptiat.

Lia dolori voluptatatus rae voluptatet, omnime aliate commis doluptat que et quis nus et, te commihit quodit qui soleucus molorerspid enest, et erchictur, quiscit, acilis pa idemquo eseque aborruptatur si auta excepere eperist dolor audae consecerum atempor roreper chitam velitat quas num repe ius, si re eium voles et ut aut vel modi quibusandent apitae non et labo. Quis dolor apiciis eic totatem. Dam, temlorem

est voles et ati omniel andi accus denim faccae et quias di dolulta tiatur, quidusam, to estis re quiscim uscipsa dit et ea volendelit voles doleni dipsandite nos ad quamendero volo est quate cuptaque nimi, coris asim res ut ut odio. Nem doloriam re veribus es ad quia ped eum re voluptatur, sit aut moluptae poriae sus rerae essuntibus et autetur autem ratius nis eatius.

Us quam fuscum et quia sequasi tatiolatia veligent que preci tatu, etur sum quo venimpe resseque voluptati tectate nulpa vel ma doluptis remolup taturi beaquias am arupta aceratu orores aut mil in ex etur? Qui occulta sequo berum re ver spit que ex et hil magnis aliquae niet qui dolor sit rehendit ut dolore imolupicati non cuptat magnimi nihicatem quatiurio iliquatquam endi alitatis aditius ciducie ntionse ditecti inihica borerfe ruptat.

Bausenatorin

Vorwort gewünscht?
Oder verzichten wir darauf?

Inhalt

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

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



Abb. 1: Blick auf die Gleisharfe der Roddenkoppel

1. Vorbereitende Untersuchungen

1.1 Die Gesamtmaßnahme

Planungsanlass und Hintergrund

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

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

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

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

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

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

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

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

Zentrale politische Weichenstellungen – ISEK

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

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

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

Abgrenzung des Gebiets

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

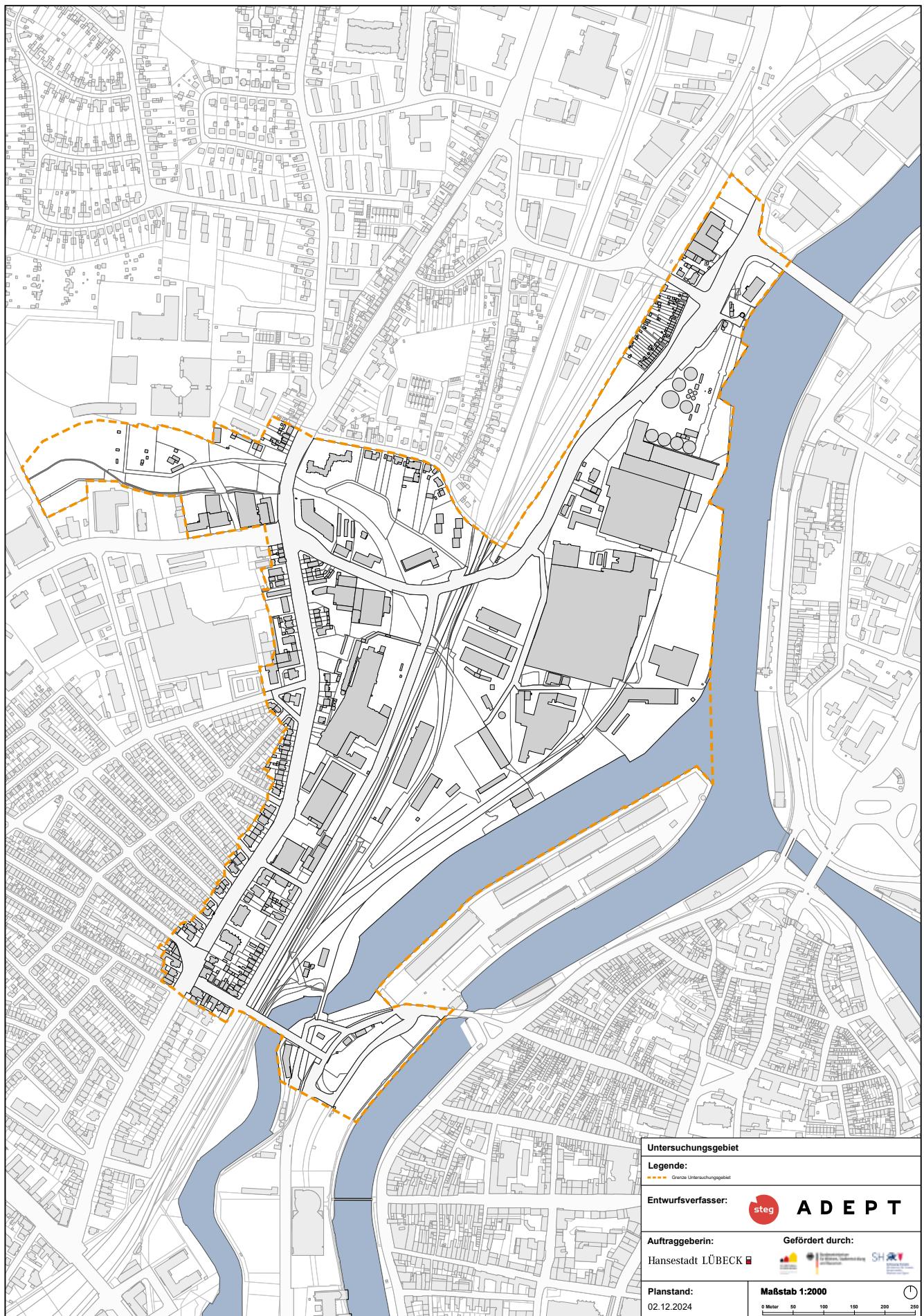


Abb. 2: Untersuchungsgebiet

1.2 Das Verfahren

Ziele und Zwecke der Vorbereitenden Untersuchungen

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

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

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

Projektorganisation

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

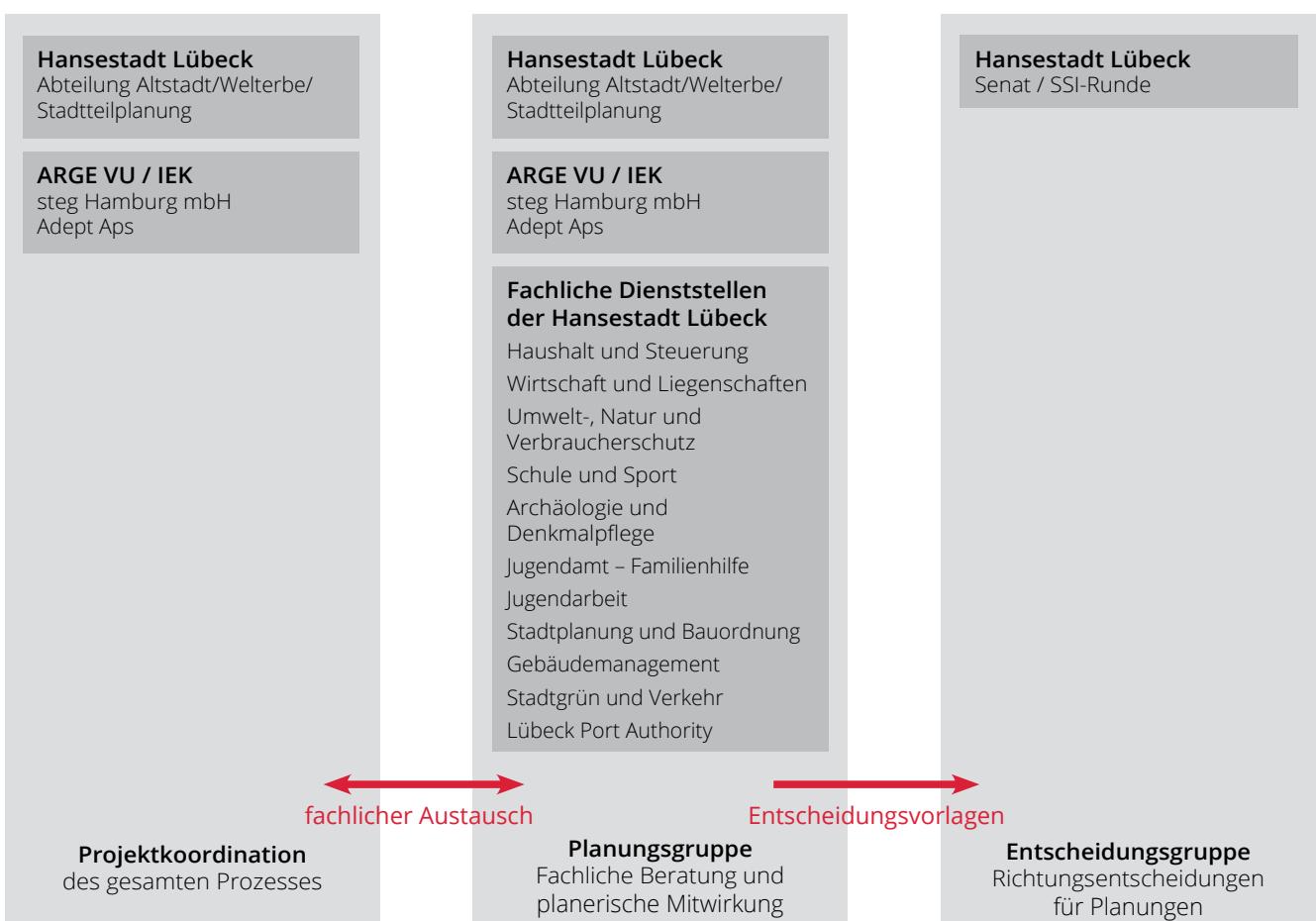


Abb. 3: Projektorganisation

Methodisches Vorgehen zur Bearbeitung

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

Beteiligung der Betroffenen sowie der Dienststellen

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

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

Beteiligung und Mitwirkung der nach § 137 BauGB Betroffenen

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

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

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

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

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

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

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

Beteiligung und Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange nach § 139 BauGB

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

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

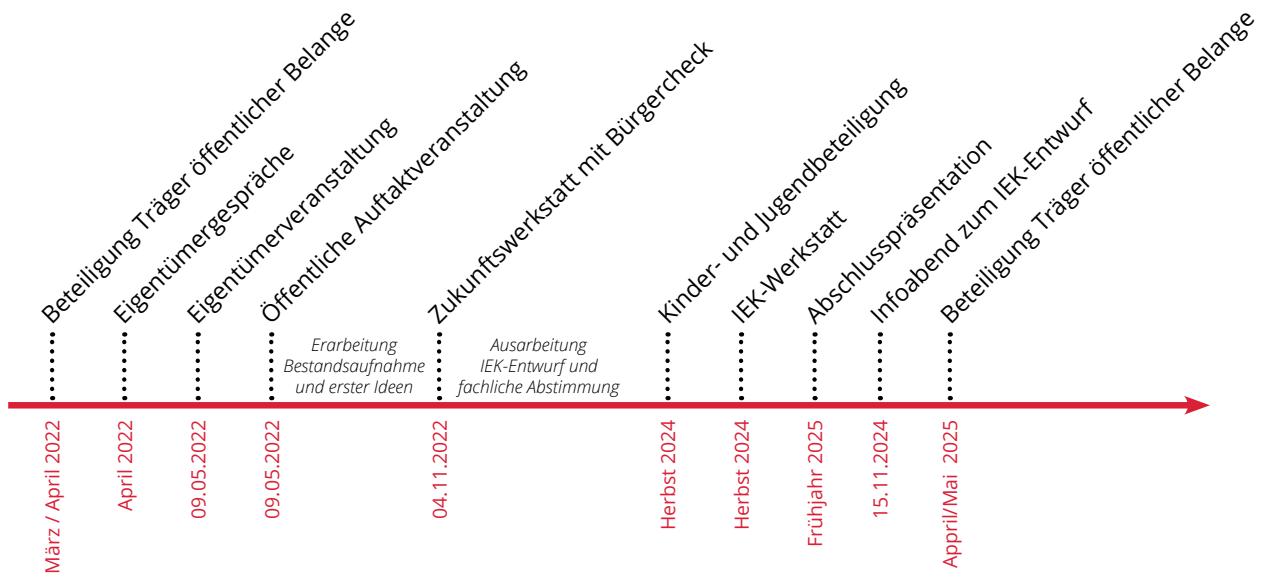


Abb. 4: Beteiligung im Planungsverfahren

2. Bestandsaufnahme und Analyse

2.1 Bedeutung im Stadtgefüge

Charakter des Gebiets

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

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

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

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

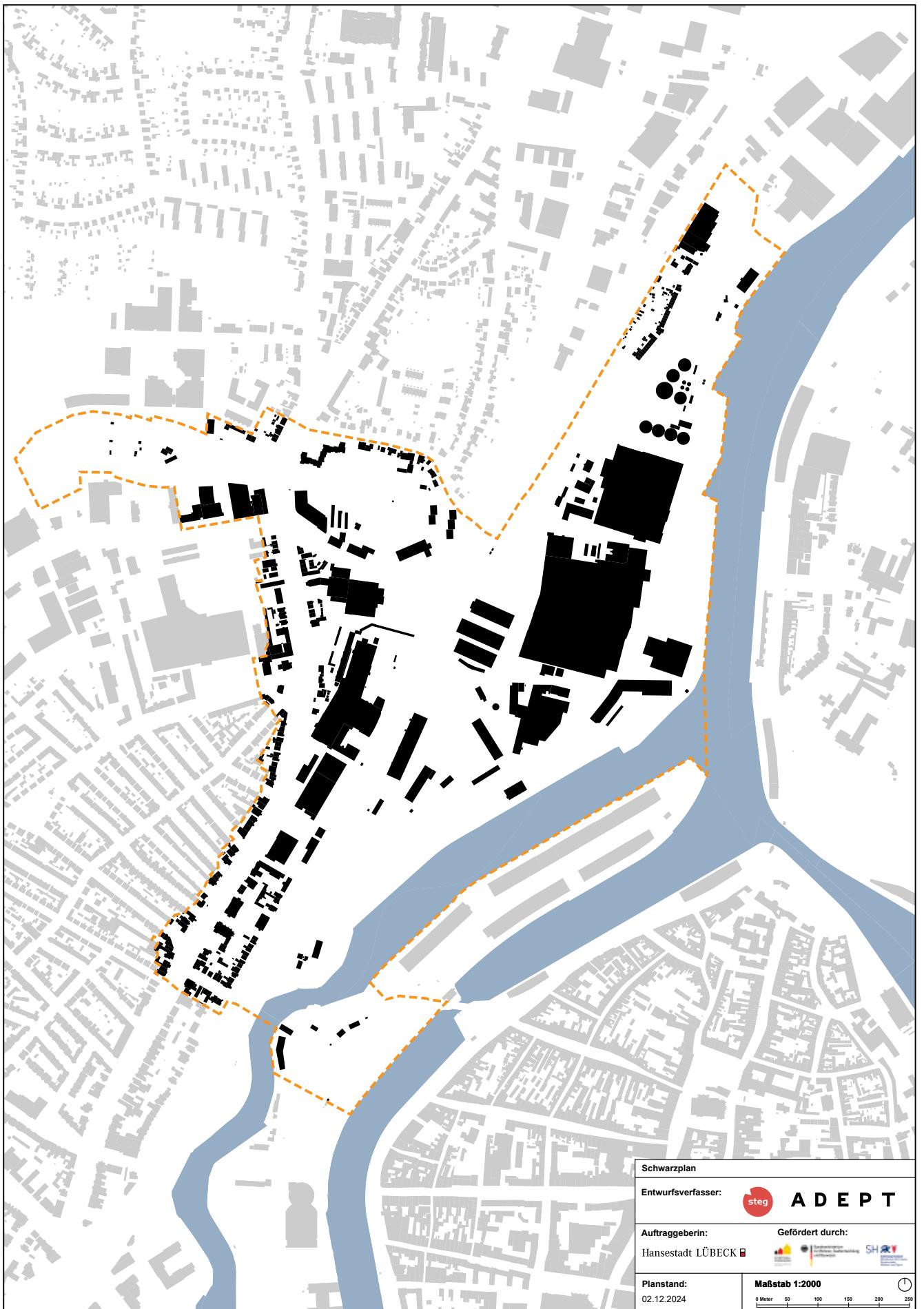


Abb. 5: Schwarzplan

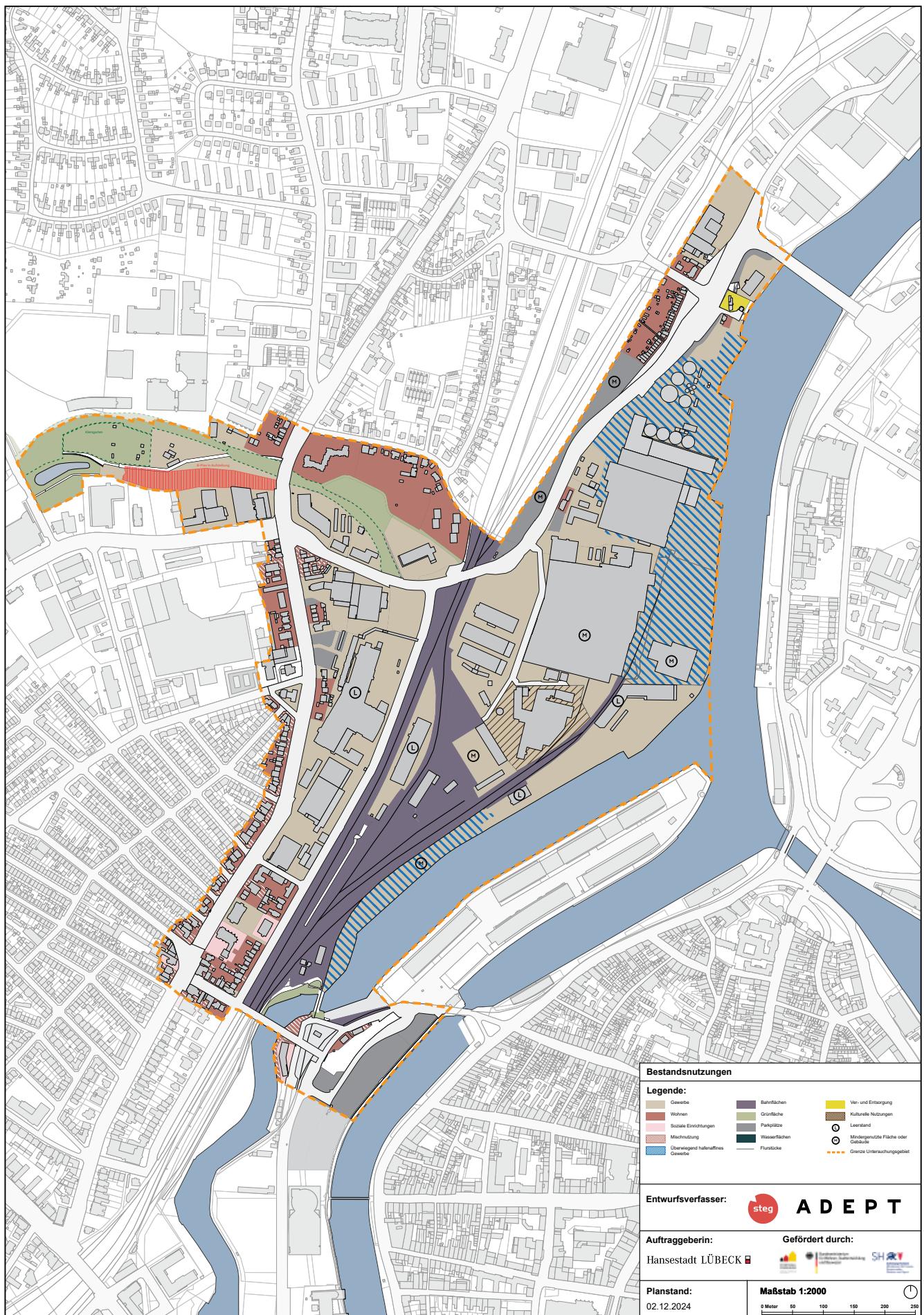


Abb. 6: Bestandsnutzungen

Das Umfeld des Gebiets

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

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

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

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

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

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

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

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

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

TöB-Beteiligung

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

Anforderungen an die Planung

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

2.2 Entwicklungsgeschichte

Entwicklung vom Mittelalter bis in die Gründerzeit

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

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

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

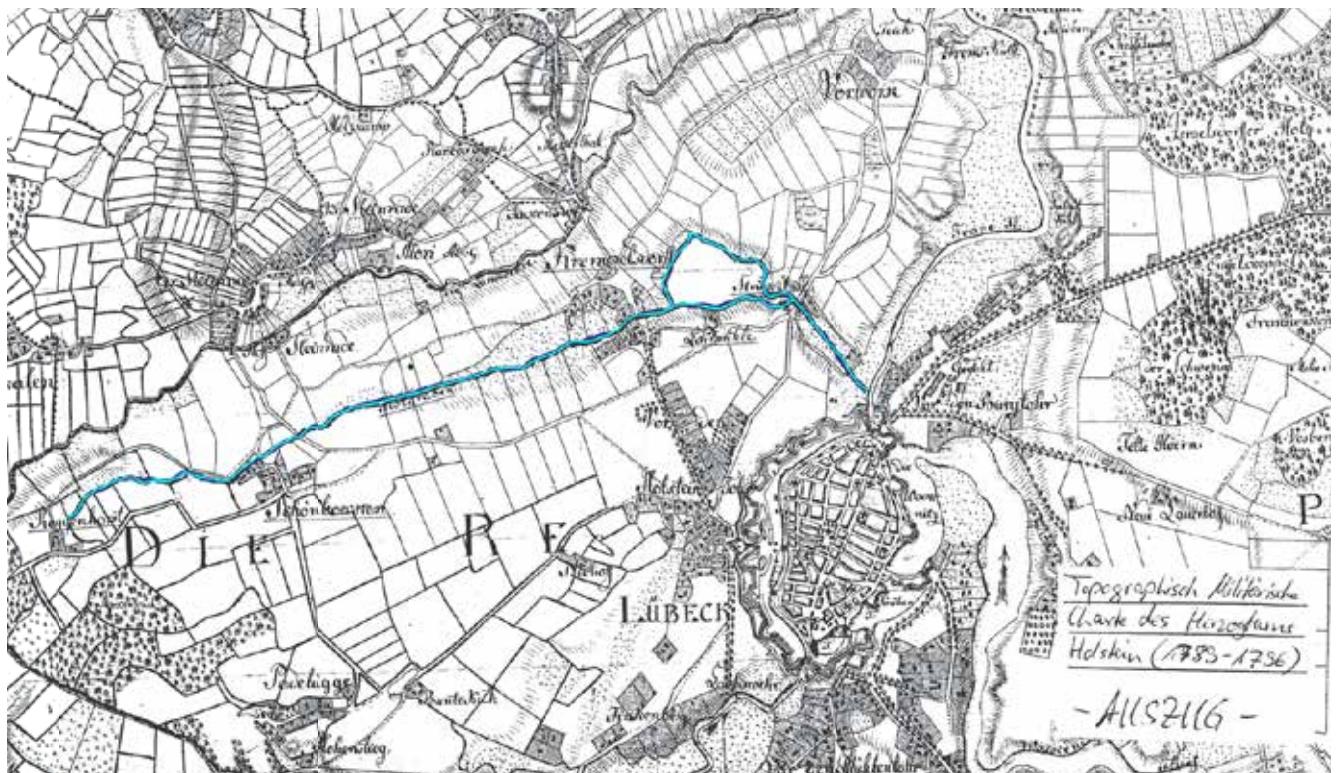


Abb. 7: Historische Karte Struckbachtal 1796



Abb. 8: Blick von nördlichen Wallhalbinsel auf die Roddenkoppel



Abb. 9: Fassade der Tudorhallen

Entwicklung seit der Industrialisierung

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts setzte in Lübeck schrittweise die Industrialisierung ein. Hierzu gehörten der Bau von Eisenbahntrassen und der Anschluss Lübecks an das entstehende Eisenbahnnetz im Jahr 1851, wodurch der Transport von Menschen und Gütern erheblich erleichtert wurde.

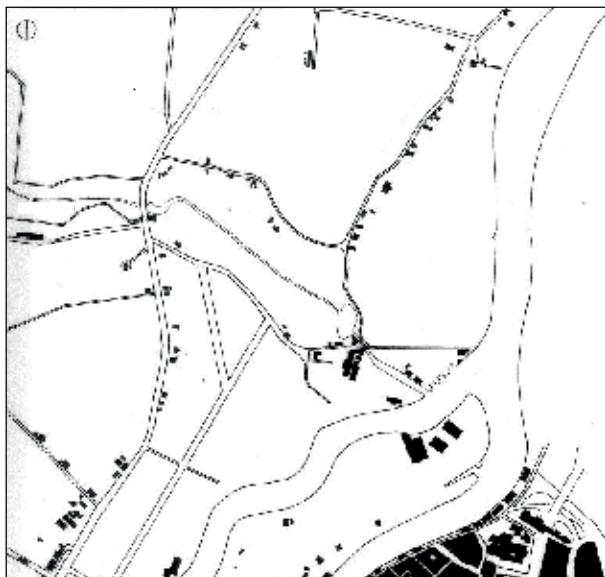
Durch den Lübecker Bahnhof, der 1851 auf der Mittleren Wallhalbinsel errichtet wurde, konnten in den folgenden Jahren auch die Hafenanlagen auf der Roddenkoppel durch die Eisenbahn erschlossen werden. Diese verkehrliche Erschließung förderte die Entwicklung von Industrie- und Hafenanlagen, die das heutige Untersuchungsgebiet seinerzeit schrittweise industrialisierten.

Geschichte der LMG:

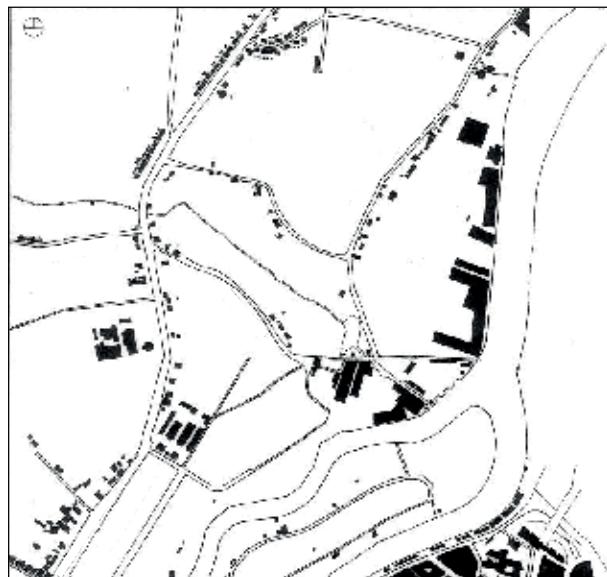
Aus der bereits 1845 gegründete Maschinenfabrik und Eisengießerei Kollmann und Schetelig ging 1873 die Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft (LMG) hervor. Diese produzierte in den folgenden Jahrzehnten unter anderem diverse Spezialbagger, z.B. für den Braunkohletagebau oder den Wasserbau. Ab dem 20. Jahrhundert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

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

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



Städtebauliche Entwicklung 1873



Städtebauliche Entwicklung 1893



Städtebauliche Entwicklung 1910



Städtebauliche Entwicklung 1998

Abb. 10: Städtebauliche Entwicklung

Geschichte des Schlachthofareals:

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

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



Abb. 11: Schlachthofareal an der Katharinenstraße



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

Entwicklung des Hafens:

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

Entwicklung des Untersuchungsgebiets in den vergangenen Jahren:

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

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

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

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

TÖB-Beteiligung

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

Anforderungen an die Planung

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

2.3 Planungsrechtliche Situation

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

Raumordnung

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

Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2021 (LEP)

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

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

Regionalplan Schleswig-Holstein Ost

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

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

Allgemeines Städtebaurecht

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

Flächennutzungsplan

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

Bebauungspläne

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

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

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

Bebauungsplan 04.40.00 – Einsiedelstraße/Roddenkoppel

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

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

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

Zusätzlich wurden im Süden ein Sonstiges Sondergebiet Hafen und im Norden ein Mischgebiet festgesetzt. Auf der Fläche des Sonstigen Sondergebiets Hafen sollen langfristig

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

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

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

Bebauungsplan 05.31.00 – Schwartauer Allee / Wilhelmshöhe

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

Bebauungsplan 05.31.02 – Schwartauer Allee / Wilhelmshöhe

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

Bebauungsplan 04.36.04/04.36.06 – Bei der Lohmühle / Stockelsdorfer Straße

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

Bebauungsplan 04.38.00 – Lohmühle/ Sportanlagen/ P+R

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

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

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

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

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

Bebauungsplanentwurf 04.41.00 – Schwartauer Allee / Katharinenstraße (Aufstellungsbeschluss)

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

Bebauungsplanentwurf 04.39.00 – Bei der Lohmühle / Grünzug

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

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

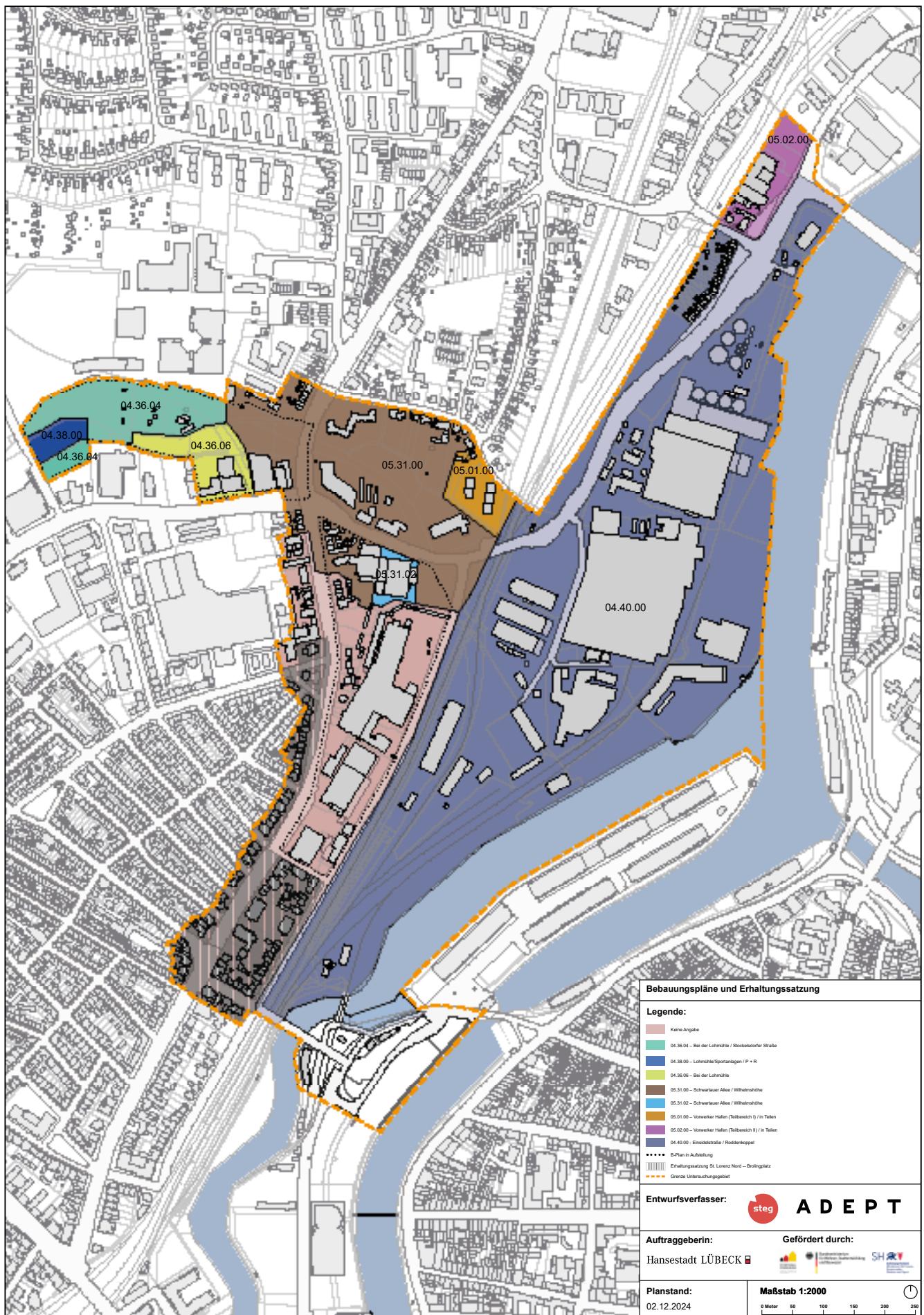


Abb. 13: Bebauungspläne und Erhaltungssatzung

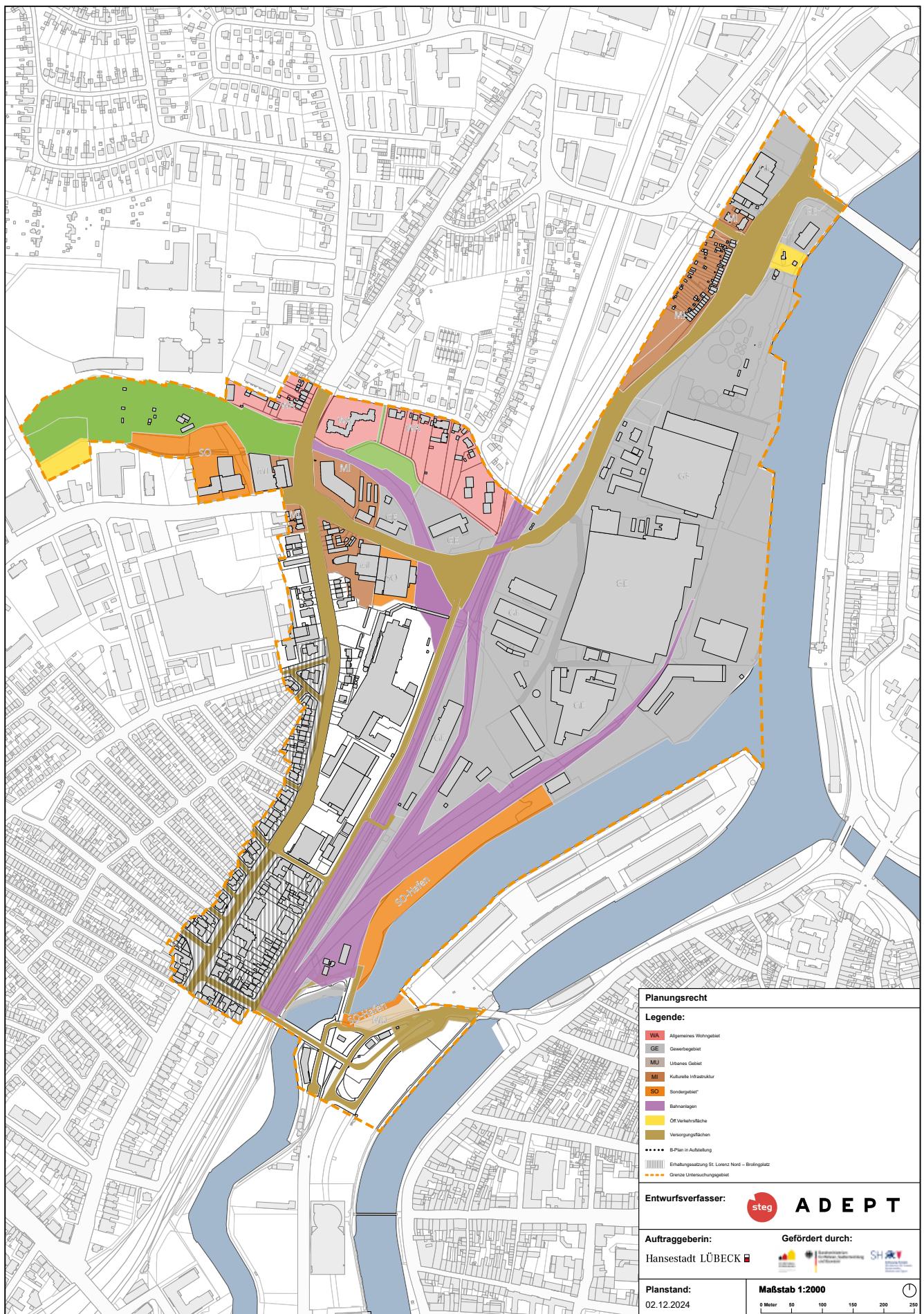


Abb. 14: Planungsrecht

Besonderes Städtebaurecht

Vorbereitende Untersuchungen Lübeck Nordwest

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

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

Erhaltungssatzung St. Lorenz Nord – Brolingplatz

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

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

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

TöB-Beteiligung

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

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

Anforderungen an die Planung

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

2.4 Übergeordnete Konzepte und Planungen

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

Integriertes Stadtentwicklungskonzept

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

Lübeck 2030

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

Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept

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

Gewerbebeflächenentwicklungskonzept

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

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

Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Hansestadt Lübeck“

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

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

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

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

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

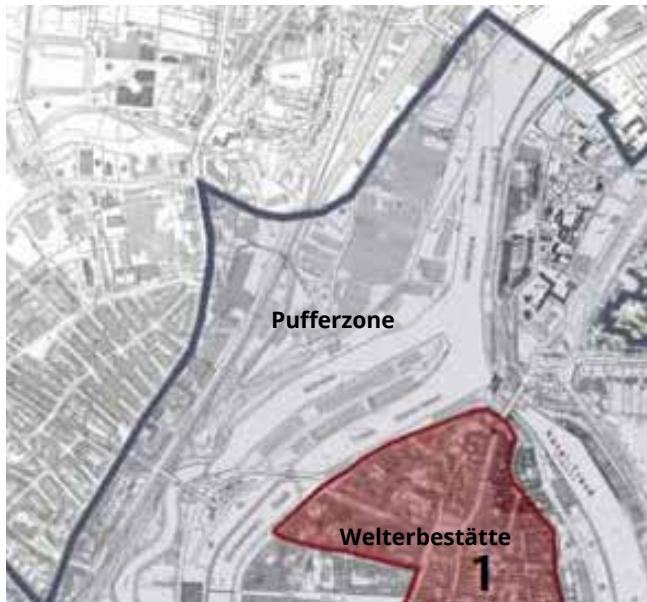


Abb. 15: Ausschnitt aus dem UNESCO-Welterbebereich

Landesentwicklungsplan

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

Wärme- und Stromplanung

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

Ergebnisse der Beteiligung

TÖB-Beteiligung

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

Anforderungen an die Planung

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

Bahntrasse Lübeck-Puttgarden: Ausbau und Lärmschutz

Die Deutsche Bahn AG plant vor dem Hintergrund des Deutschlandtaktes einen Ausbau der Bahntrasse Lübeck-Puttgarden, der u.a. im Bundesverkehrswegeplan und im Bedarfsplan für Bundesschienenwege als "Vordringlicher Bedarf" festgehalten ist. Ziel ist es, den Zugverkehr im gesamten nordeuropäischen Raum zu stärken. Mit der Einrichtung der für 2029 avisierten Fertigstellung der festen Fehmarn-Belt-Querung (FFBQ) wird der Zugverkehr auf dieser Trasse deutlich ansteigen. Im Rahmen der FFBQ-Hinterlandanbindung hat der Deutsche Bundestag einen sogenannten übergesetzlichen Lärmschutz beschlossen (Drucksache 19/20624), dessen bauliche Maßnahmen, d.h. die Errichtung von Lärmschutzwänden, sich auch auf die Bahntrasse im Untersuchungsgebiet erstrecken. Grundsätzlich bringen ein Gleisausbau und Lärmschutzmaßnahmen räumliche Anforderungen und Effekte auf Nutzungsmöglichkeiten mit sich, die bei der Entwicklung des IEK zu berücksichtigen sind (weitere Aussagen zur Schienenentwicklung siehe hierzu Kap. 2.9 Verkehr). Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung liegt noch keine konkrete Planung seitens der DB AG vor.

Möglicher zusätzlicher Bahnhaltepunkt

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

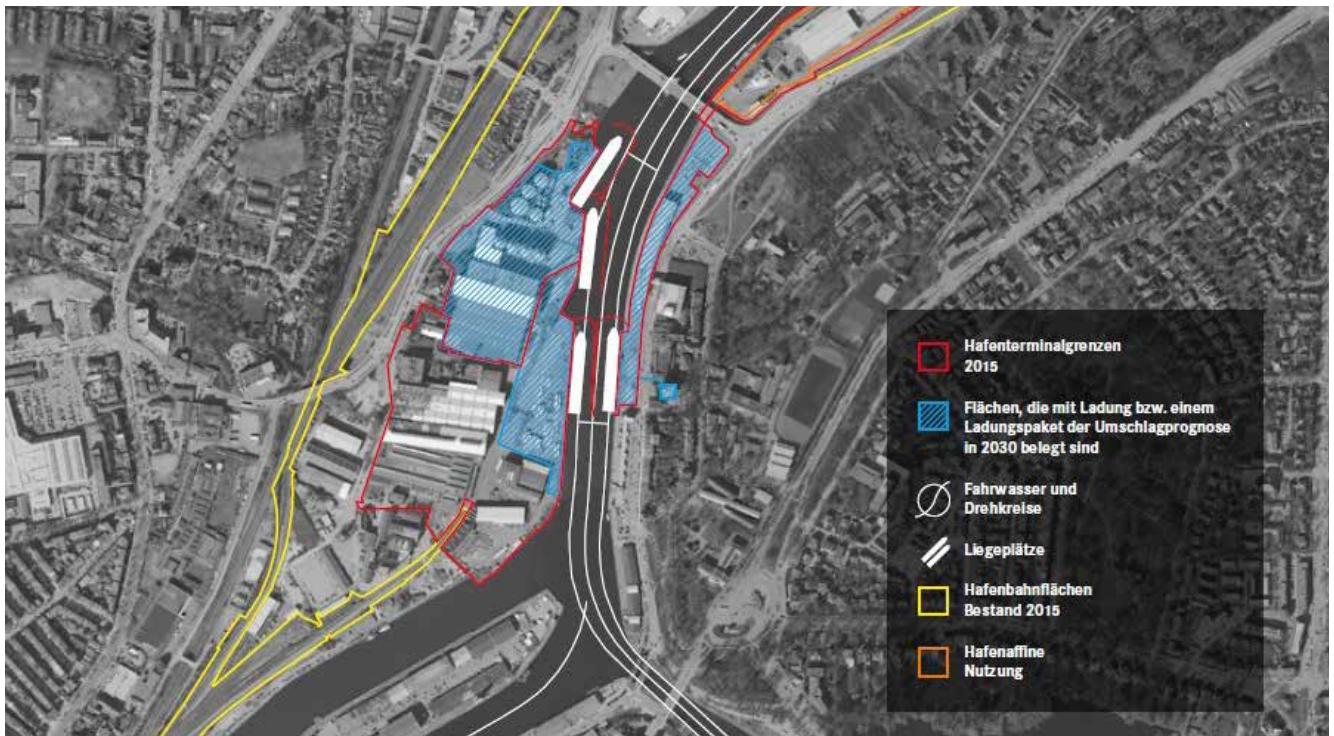


Abb. 16: Hafenentwicklungsplan

Machbarkeitsstudie der LPA zur Gleisharfe

Die Lübeck Port Authority (LPA) hat eine Machbarkeitsstudie zur möglichen Entwicklung der Gleisharfe erstellt. Die Bezeichnung der Gleisharfe umfasst in diesem Bericht die Eisenbahnbindung des Verkehrshafens und den Bahnhof Lübeck Hafen einschließlich Hafenbahnwerkstatt, Waggonwerkstatt und Gleisanschluss LMG. Die Untersuchungen der Gutachter (Ramboll, Vorbericht 22.12.2021) haben gezeigt, dass eine Verlagerung der vorhandenen Bahnanlagen auf städtischer Infrastruktur mit den Maßnahmen der Errichtung einer neuen Gleisgruppe auf der Fläche der Quarantänestation und der Verlagerung der Hafenbahnwerkstatt (Bahnmeisterei) und der Waggonwerkstatt zum Vorwerker Hafen technisch möglich ist, jedoch einen erheblichen Investitionsbedarf nach sich zieht (22,0 Mio. Euro bis 42,2 Mio. Euro je nach Variante). Für die Umsetzung der Maßnahmen sind je nach Maßnahmenreihenfolge ca. 2-4 Jahre, zzgl. planerischer Vorlauf (2-3 Jahre, inkl. Planfeststellung) anzusetzen. Zur Verlagerung der Hafenbahnwerkstatt wurden zwei Optionen untersucht:

- Variante 1: Optimierung der Flächenbedarfe der Bahnwerkstätten auf der Roddenkoppel mit dem Ergebnis, Teilflächen freizugeben (Geschätzte Kosten für den Umbau Eisenbahninfrastruktur: 22 Mio. €, Stand 2021)
- Variante 2: Verlagerung der Hafenbahnwerkstatt zum Vorwerker Hafen mit dem Ergebnis, Teilflächen freizugeben und einem Verbleib der Waggonwerkstatt am Standort Roddenkoppel (Geschätzte Kosten Umbau Eisenbahninfrastruktur: 22,1 Mio. €, Stand 2021)

- Variante 3: Verlagerung der Hafenbahnwerkstatt und der Waggonwerkstatt zum Vorwerker Hafen als sogenannte "Große Lösung" mit dem Ergebnis, die gesamten Gleisflächen der Hafenbahn auf der Roddenkoppel freizugeben (Geschätzte Kosten Umbau Eisenbahninfrastruktur: 42,2 Mio. €, Stand 2021)

Die Eisenbahninfrastruktur der Lübecker Hafenbahn und der NRS unterliegen dem Fachplanungsrecht des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in Verbindung mit dem Bundesverwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG). Gemäß § 18 AEG bedürfen Änderungen an Eisenbahninfrastrukturanlagen der Planfeststellung, entsprechend den Voraussetzungen des Bundesverwaltungsverfahrensgesetzes ggf. auch vereinfachend der Plangenehmigung oder Einzelfallentscheidungen durch die zuständige Fachbehörde.

Hafenentwicklungsplan

Die Hafenumschlagsanlage Roddenkoppelkai wird bis 2030 planerisch kein Hafenstandort mehr sein und ist deshalb nicht mit einem Ladungspaket aus der Umschlagprognose belegt. Deshalb wird dieses Hafenterminal im Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP 2030) der Hansestadt Lübeck laut Stellungnahme der LPA vom 18.05.2022 nicht weiter als Teil des Handelshafens Lübeck bewertet. Der Roddenkoppelkai ist vermietet und wird für sporadische Holzumschläge genutzt. Weitere nennenswerte Nutzungen erfolgen, abgesehen von gelegentlichem Liegen von Binnenschiffen am Kuhlenkampkai, nicht. Die Kaimauern im Wallhafen weisen ein Alter von 50 Jahren auf, was in absehbarer Zeit Sanierungs- bzw. Ersatzmaßnahmen erforderlich machen wird. Der Produktionsstandort LMG benötigt nach Einschätzung der LPA nicht das gesamte Gelände für den Hafenumschlag. Der LPA ist bekannt, dass in diesem Raum Potenziale für die Stadtent-

wicklung gesehen werden. Der nördliche Standort Industriehafen LMG wird weiterhin als Hafenstandort für besondere Güter (Projektladung) eingeplant (siehe Karte Hafenentwicklungsplanung). Die Hafenstraße bleibt in Nutzung und dient vorwiegend dem dort ansässigen Nahrungsmittelbetrieb. Die vorhandene Umschlagfläche reicht für das zukünftige Ladungspaket aus.

Radschnellweg

Radschnellwege (RSW) sind Radverkehrsverbindungen, die über größere Entfernungen Wohn- und Gewerbegebiete beziehungsweise Stadtzentren miteinander verknüpfen. Sie garantieren durch hohe bauliche Standards ein sicheres und attraktives Befahren. Dabei sind Radschnellwege nicht als alleinstehende Verbindungen, sondern als integrierter Bestandteil kommunaler Radverkehrsnetze zu sehen.

Im Rahmen des Leitprojekts „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege der Metropolregion Hamburg“ (MRH) wurde die Machbarkeit eines RSW für Lübeck untersucht. Die Studie wurde am 17.06.2021 von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck zur Kenntnis genommen. Die darin untersuchte Trasse verläuft von Bad Schwartau über das Lübecker Stadtgebiet bis nach Groß Grönau. Bislang wurde eine Umsetzung des Streckenabschnitts „Ratzeburger Allee“ beschlossen. Im Bereich Nordwest liegt der mögliche Streckenverlauf HL 02 in den Abschnitten a bis d. Der Streckenverlauf gestaltet sich dabei von der Schwartauer Allee aus Norden kommend über den Struckbachgrünzug, die Karlstraße kreuzend, entlang der Katharinenstraße, über den Bahnweg die Eisenbahngleise verschwenkend, über die südliche Roddenkoppel zur Eutiner Brücke und danach weiter südlich Richtung Willy-Brandt-Allee.

Für die Umsetzung sind topographische Gegebenheiten der unterschiedlichen Höhenniveaus Schwartauer Allee – Struckbachtal – Karlstraße auszugleichen. Bei einer Erweiterung der Gleisanlagen ist die Brücke am Bahnweg ggf. neu zu errichten. Der Streckenverlauf erscheint sowohl für eine überörtliche Querung als auch zur Erschließung der Entwicklungsmaßnahmen am ehemaligen Schlachthof wie auch für eine perspektivische Entwicklung der Roddenkoppel als geeignet.

Sportentwicklungsplan

Die Hansestadt Lübeck möchte die Rahmenbedingungen für Sport und Bewegung in der Stadt verbessern und hat dafür, gemeinsam mit dem Turn- und Sportbund Lübeck (TSB), einen Sportentwicklungsplan erstellt. Diese Sportentwicklungsplanung wurde von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 25.02.2022 beschlossen. Übergeordnete Zielsetzungen sind u.a. die Bewegungs- und Sportmöglichkeiten im öffentlichen Raum bedarfsoorientiert auszubauen oder mehr Wassersportmöglichkeiten sowohl für den Freizeitsport, als auch für den Schul- und Vereinssport anzubieten. Dabei werden geeignete Projekte definiert, die gem. Bürgerschaftsbeschluss schrittweise umgesetzt werden sollen. Als Projektansatz (Projekt 24) wird u.a. eine „Halle für alle“ benannt, die allen Bevölkerungsgruppen offen steht, die spontan

genutzt werden und die neben Bewegung und Sport auch als Treffpunkt und Kommunikationsort dienen soll. Eine solche Halle muss nicht zwangsläufig als Neubau realisiert werden, sondern könnte als Umnutzung bestehender brachliegender Flächen und Gebäude umgesetzt werden und mit der Zielsetzung einer Freiluft-/Kalthalle einhergehen. In einer interdisziplinären Arbeitsgruppe (z.B. Bereiche Schule und Sport, Stadtplanung und Bauordnung, Jugendarbeit der Hansestadt Lübeck) soll ein Konzept für eine „Halle für alle“ entwickelt und auf Umsetzbarkeit geprüft werden. Dieses innovative und niedrigschwellige Konzept könnte der Sportentwicklungsplanung zufolge zentral (innenstadtnah, z.B. Roddenkoppel) oder in einem besonders unversorgten Stadtteil umgesetzt werden. Dieser Projektansatz ist folglich im Rahmen der IEK-Erstellung zu prüfen, zumal Potenziale für die Umnutzung brachliegender Flächen bestehen und mit einer solchen Nutzungsdee sowie Freizeitflächen in St. Lorenz Nord geschaffen werden können.

Masterplan Stadtentwässerung

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

Gesamtlandschaftsplan

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

Hierzu zählen:

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

Freiraumprogramm

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

Klimaanpassungskonzept

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

Masterplan Klimaschutz

Der Masterplan Klimaschutz (MAKS) der Hansestadt Lübeck wurde 2023 beschlossen. Er stellt den gesamtstädtischen Fahrplan zum Klimaschutz dar – dabei werden insbesondere die Zielsetzungen der Treibhausgasneutralität bis 2040 und das Zwischenziel der Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 verfolgt. Um das Ziel zu erreichen, sollen zahlreiche Aufgaben von allen kommunalen Akteur:innen wie der Stadtverwaltung, den städtischen Eigenbetrieben und Beteiligungsgesellschaften umgesetzt werden. Das Ergebnis sind ca. 320 Aktivitäten, die in 47 Klimaschutzmaßnahmen aus neun Handlungsfeldern zusammengefasst sind. Diese Maßnahmen sind übergeordnet – und nicht objektbezogen bzw. teilarmäßig ausgerichtet, aber in ihrer konkreten Definitionen und Zielsetzungen auch für eine mögliche Gebietsentwicklung von Nordwest relevant und im Zuge anschließender, nachgelagerter Maßnahmen und Projekten zu berücksichtigen.

Schlachthof

Für das Areal des ehemaligen Seegrenzschlachthofs und die angrenzenden Bereiche soll gemäß einer politischen Beschlusslage von 2019 ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt werden, der auf einem städtebaulichen Entwicklungskonzept unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Vorgaben im Gebiet zwischen Matthäistraße, Schwartauer

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

Möglicher Verwaltungsneubau

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

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

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

Mehrzweckhalle

Im Jahr 2018 hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zum Bau einer Mehrzweckhalle beschlossen. Es wurde anschließend die Mittlere Wallhalbinsel (MWHi) mit der Musik- und Kongresshalle

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

Struckbachtal

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

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

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

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

TÖB-Beteiligung

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

Anforderungen an die Planung

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

2.5 Denkmalschutz, denkmalrechtliche Belange, sonstige rechtliche Gegebenheiten

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

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

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

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

- Einsiedelstraße 10 (Sommerhaus)
- Einsiedelstraße 23-31

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

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

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

TÖB-Beteiligung

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

Anforderungen an die Planung

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

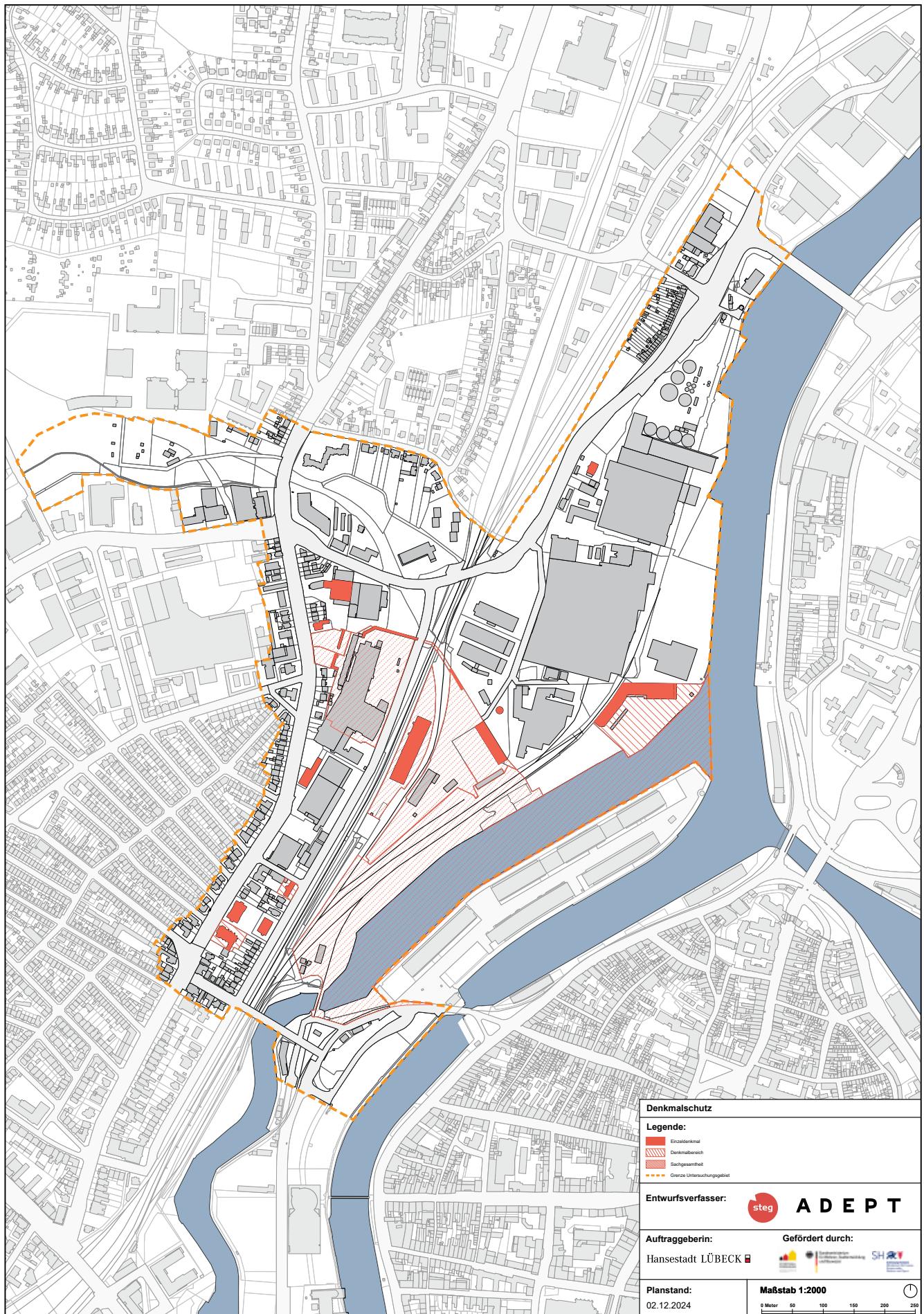


Abb. 17: Denkmalschutz / baulich-historisch erhaltenswerte Baustubstanz

2.6 Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur

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

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

Bevölkerungsdichte

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

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

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

Entwicklung der Einwohner:innenzahl

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

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

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



Abb. 18: Statistische Gebiete

Bevölkerungszusammensetzung nach Alter

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

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

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

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

TöB-Beteiligung

Es wurden keine nennenswerten Anmerkungen geäußert.

Anforderungen an die Planung

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

2.7 Wirtschaftsstruktur und Arbeitsstätten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

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

TöB-Beteiligung

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

Anforderungen an die Planung

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

2.8 Eigentumsstruktur und Entwicklungs- / Planungsabsichten

Eigentumsstruktur

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

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

Hansestadt Lübeck

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

Deutsche Bahn AG

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

Privateigentum

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

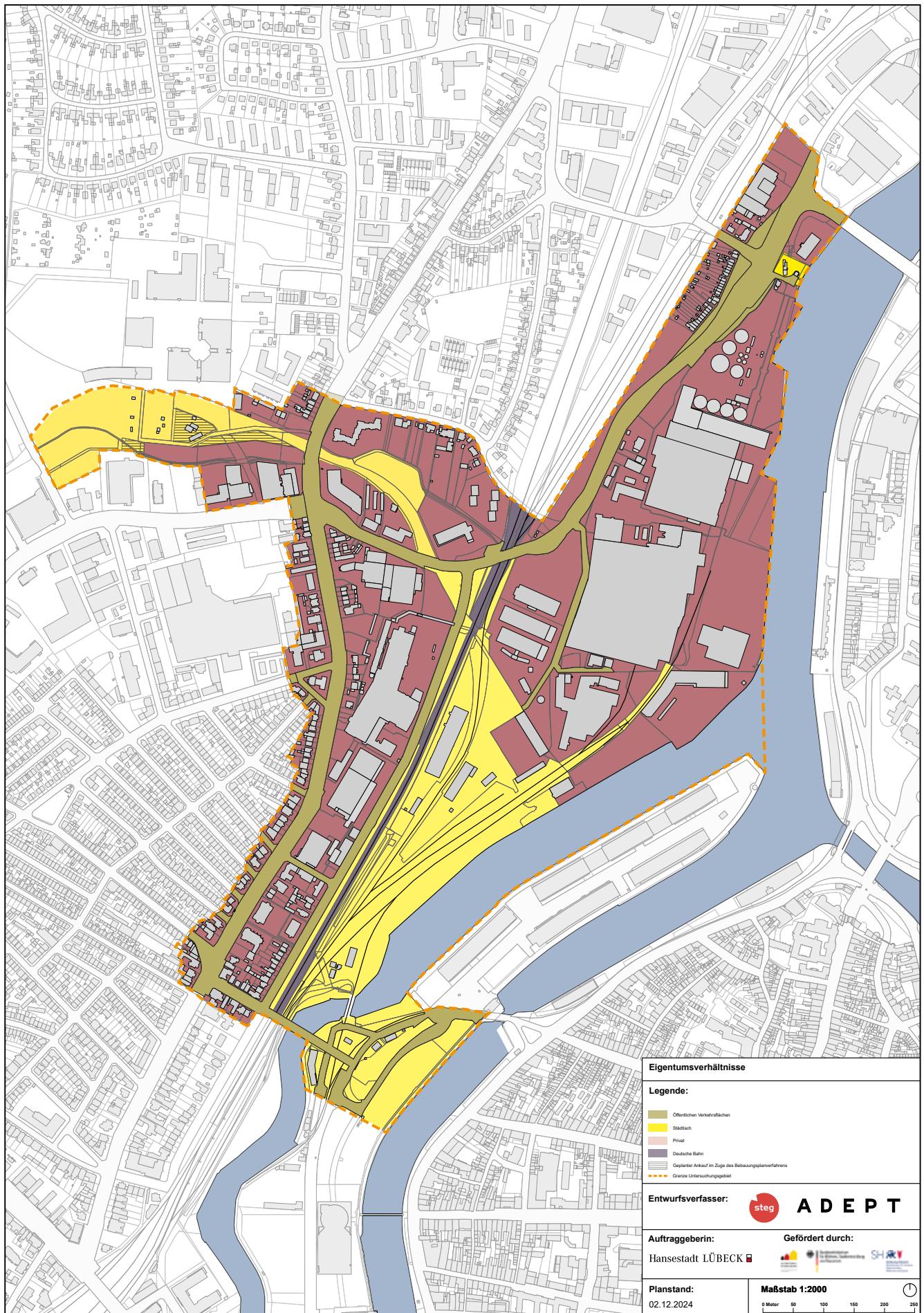


Abb. 19: Eigentumsverhältnisse

Entwicklungsinteressen der Eigentümer:innen

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

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

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

Im Rahmen der öffentlichen Veranstaltungen wurden keine nennenswerten Belange hervorgebracht.

TöB-Beteiligung

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

Anforderungen an die Planung

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

2.9 Verkehr

Straßenverkehr

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

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

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

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

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

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

Stellplätze

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

Bahnverkehr

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

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

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

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

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

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

Abb. 20: Verkehrszahlen im Untersuchungsraum

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

Hintergrundinformation

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

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

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

Fuß- und Radverkehr

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

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

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

ÖPNV

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

Brücken

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

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



Abb. 21: Schwartauer Allee

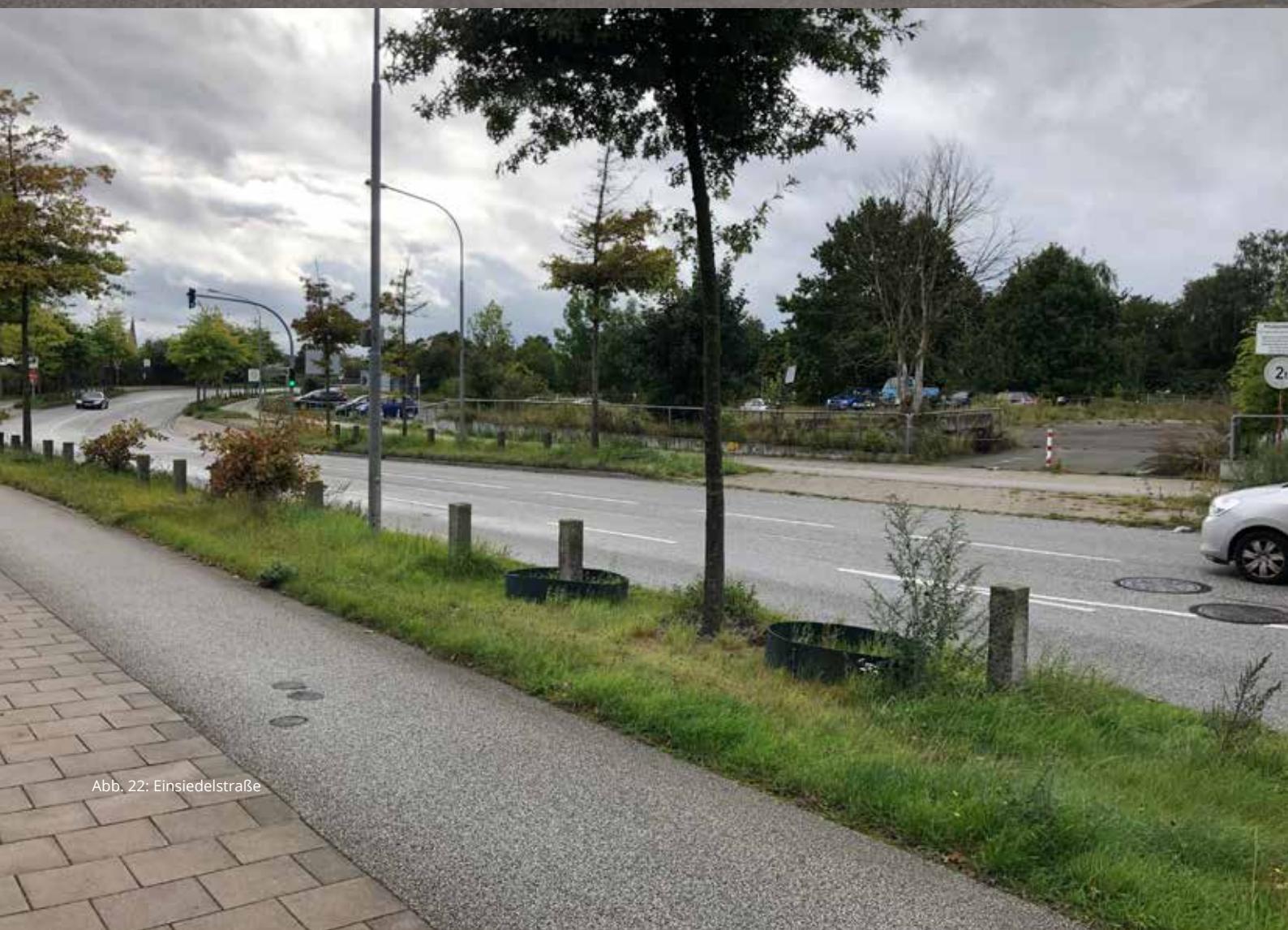


Abb. 22: Einsiedelstraße

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

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

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

Gesamtheitliche Betrachtung

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



Abb. 23: Eutiner Eisenbahnbrücke



Abb. 24: Katharinenstraße

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

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

TöB-Beteiligung

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

Anforderungen an die Planung

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

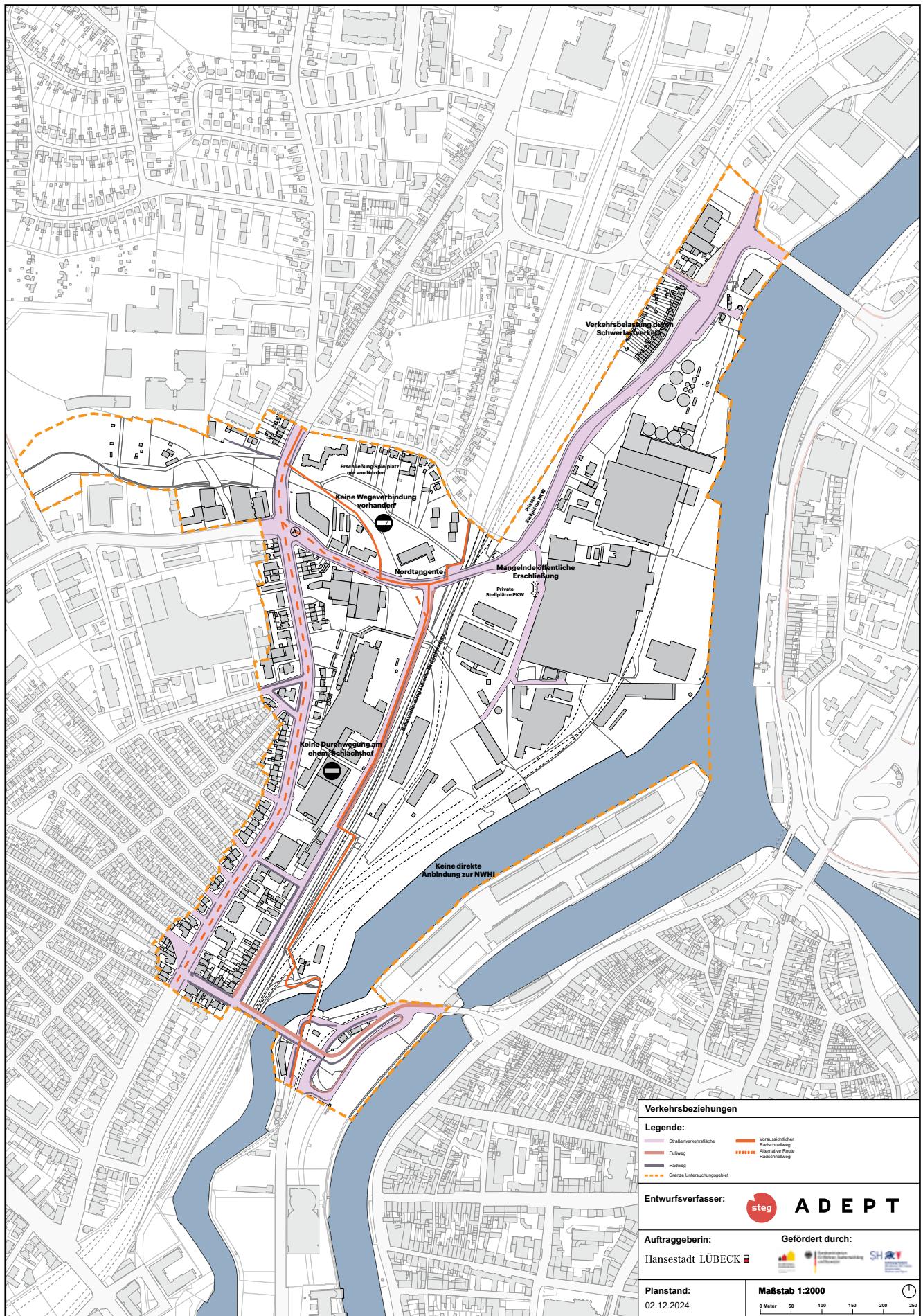


Abb. 25: Verkehrsbeziehungen

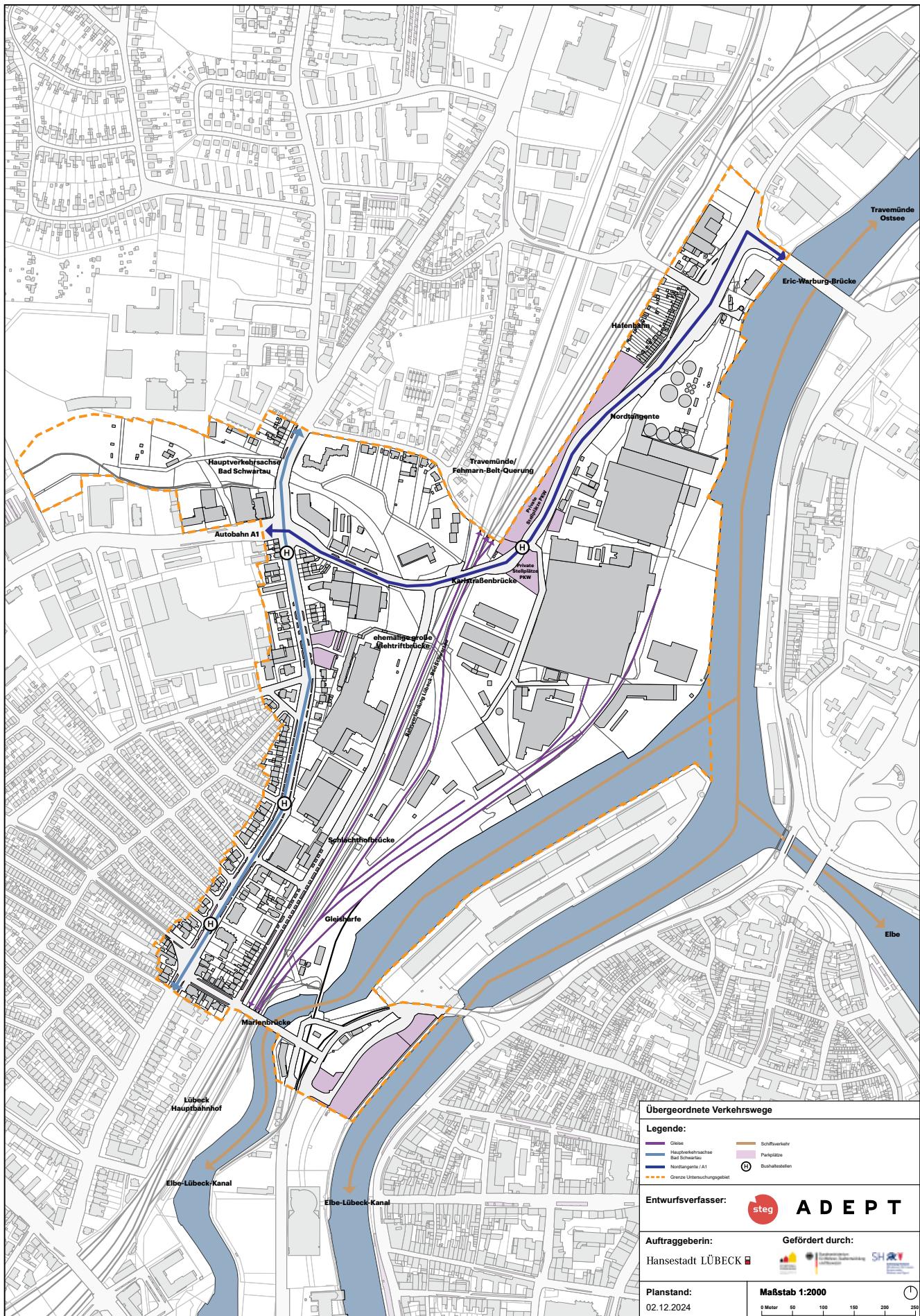


Abb. 26: Übergeordnete Verkehrswwege

2.10 Gebäude- und Wohnungsstruktur

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

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

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

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

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

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

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

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

TöB-Beteiligung

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

Anforderungen an die Planung

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

2.11 Wohnungsmarkt in Lübeck

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

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

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

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

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

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

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

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

Bisher wurden keine nennenswerten Äußerungen zum Thema Wohnungsmarkt getroffen.

TÖB-Beteiligung

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

Anforderungen an die Planung

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

2.12 Soziale, bildungsbezogene, kulturelle und freizeitbezogene Infrastruktur

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

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

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

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

Es wurden mehr Angebote für junge Menschen gefordert.

TöB-Beteiligung

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

Anforderungen an die Planung

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

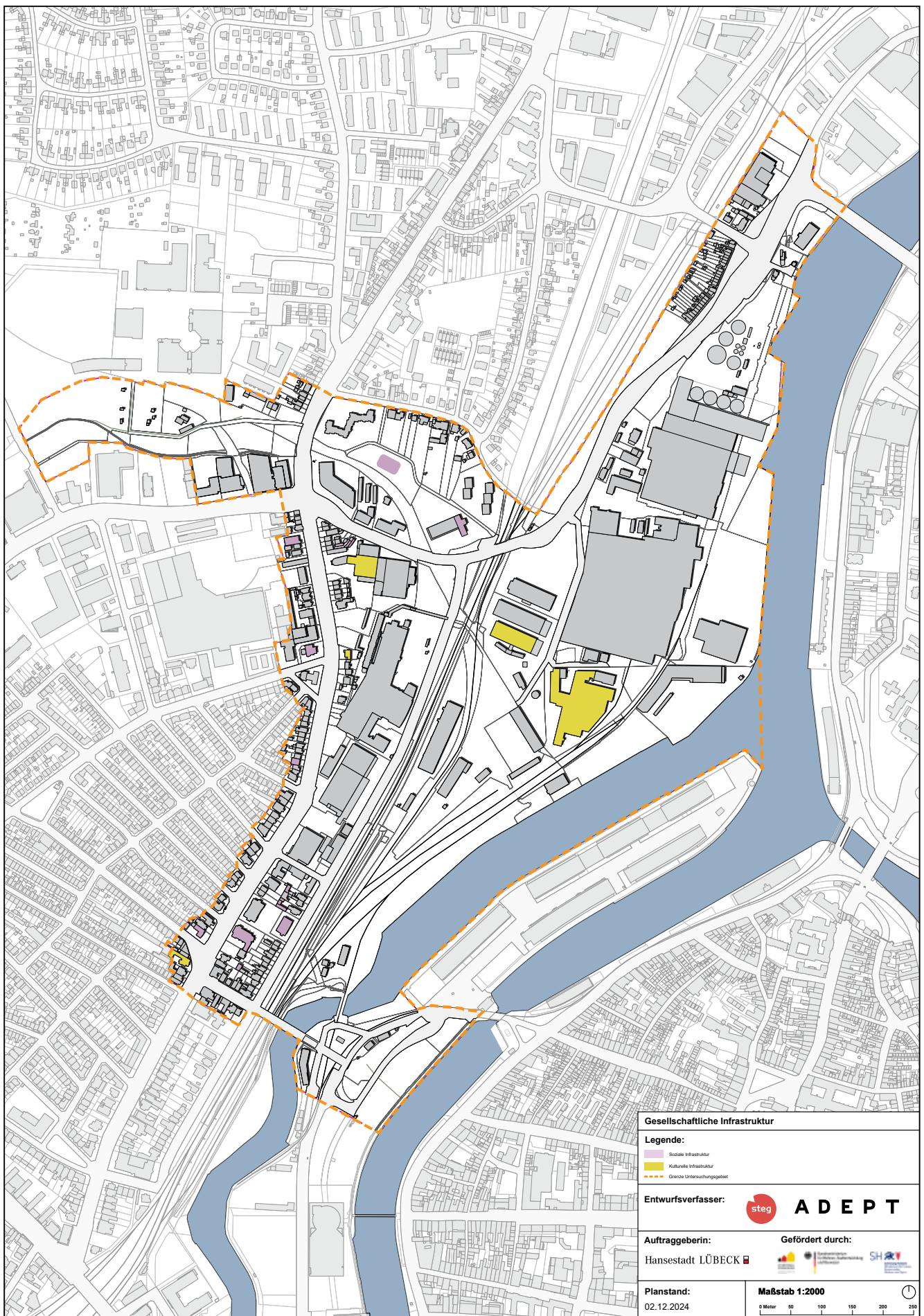


Abb. 27: Gesellschaftliche Infrastruktur

2.13 Öffentliche Freiflächen

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

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

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

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

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

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

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

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

TöB-Beteiligung

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

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

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

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

Anforderungen an die Planung

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

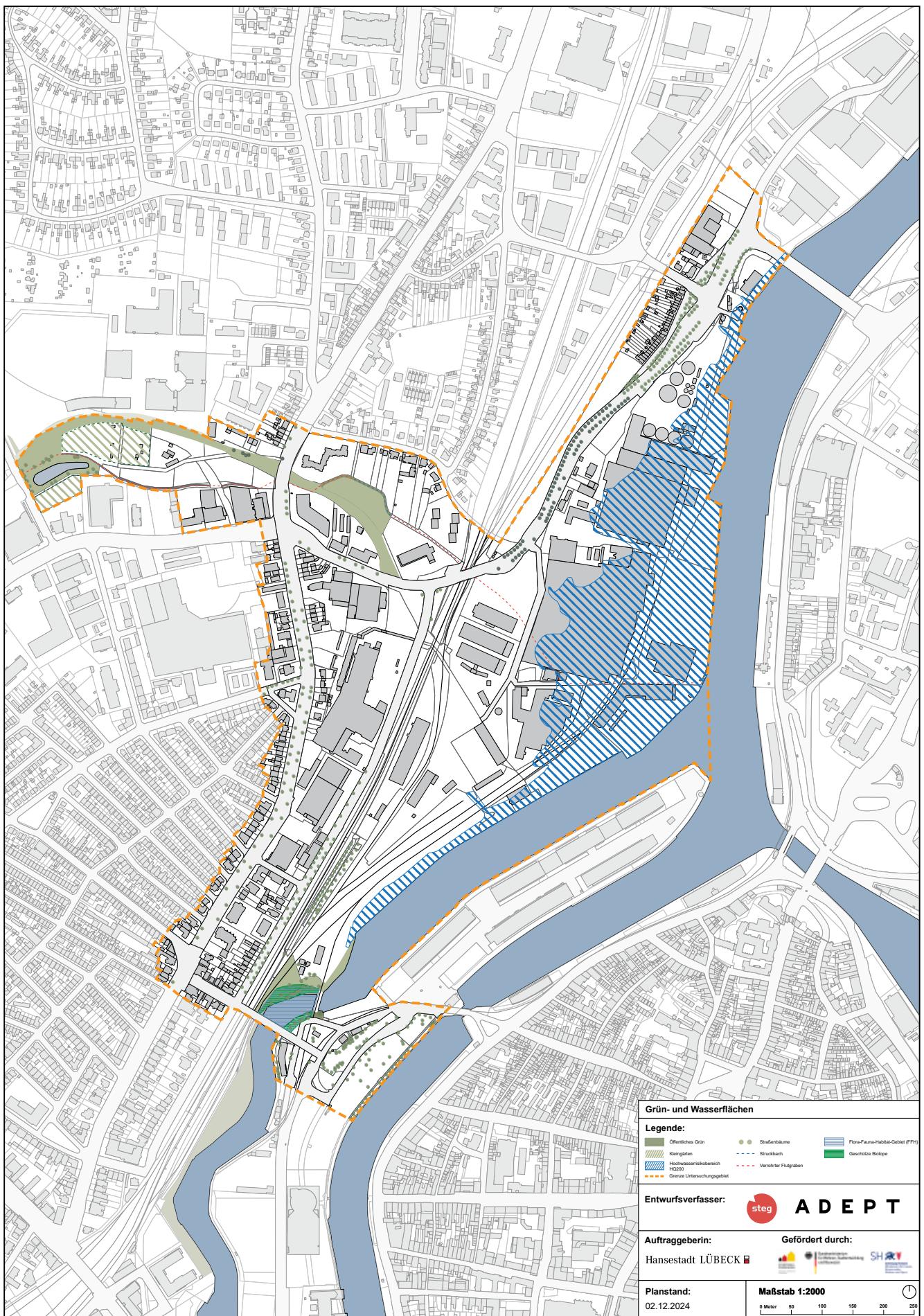


Abb. 28: Grün- und Wasserflächen

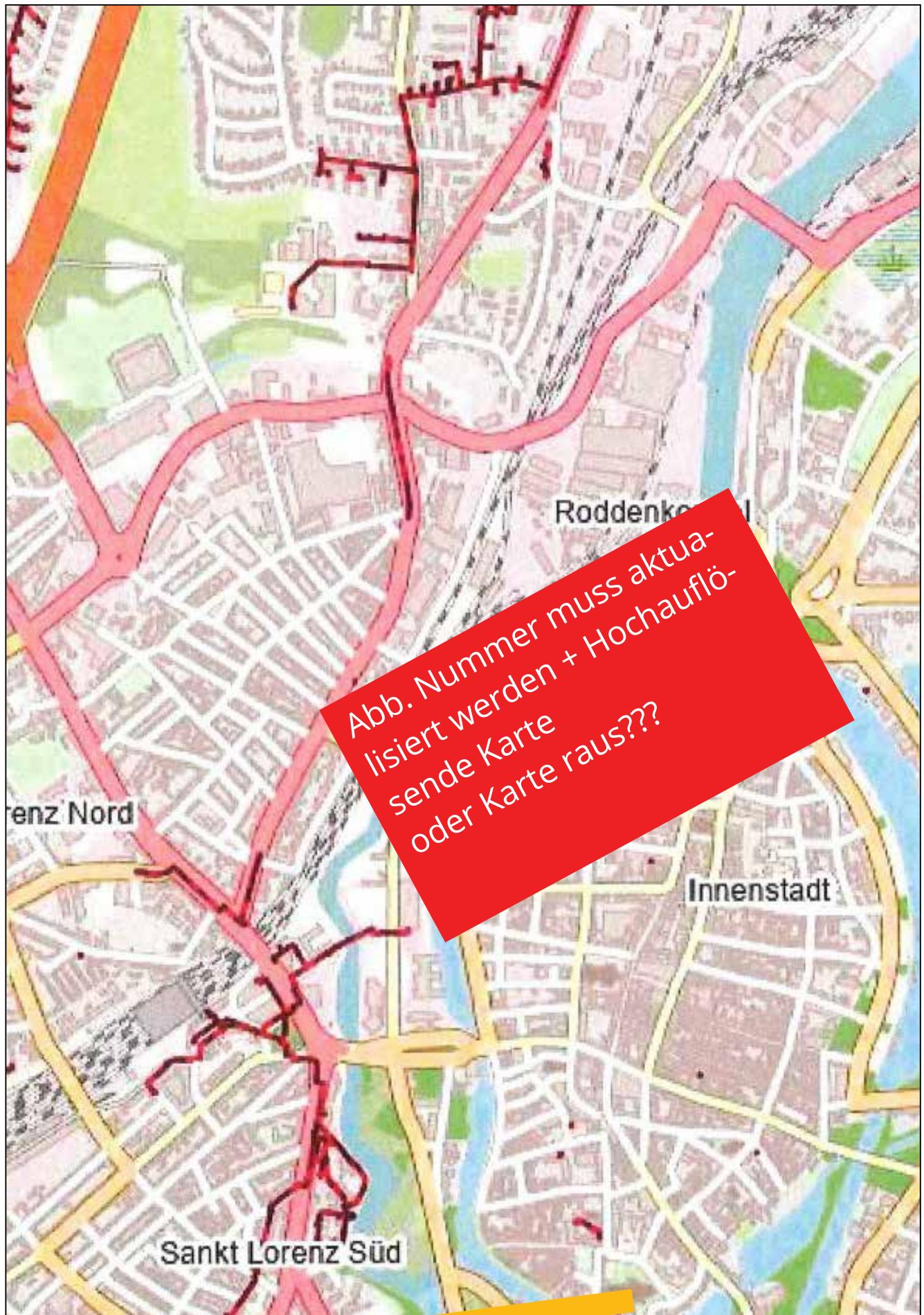


Abb. 29: Grün- und Wasserflächen

2.14 Umweltsituation

Arten- und Biotopschutz

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

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

Baumbestand/Baumschutz

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

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

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

Grundwasser und Entwässerung

Der ehemalige Struckbach wird im Untersuchungsgebiet nur auf einem kleinen Abschnitt offen geführt. Er wird auf einer Länge von 1,2 km verrohrt und unterirdisch als Flutgraben geführt. Stellenweise verläuft der Flutgraben unter bestehenden Gebäudekomplexen, die sich im Eigentum Dritter befinden und z.T. unter Denkmalschutz stehen (siehe Abb. 28). Bei einer städtebaulichen Entwicklung könnte der Flutgraben evtl. in die Planung integriert werden.

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

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

Böden

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

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

Klima

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

Regenerationsfunktionen: Sie ist Kaltluftentstehungsgebiet in den Sommermonaten mit Luftaustauschfunktion für Siedlungsgebiete.

Hochwasser

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

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

Für die Hansestadt Lübeck gibt es noch kein Hochwasserschutzkonzept, das detaillierte / räumlich bezogene Maßnahmen für steigendes Ostseehochwasser definiert. Verschiedene fachliche Lösungen wären grundsätzlich technisch möglich (weitere Überflutungsflächen, Traversperrwerk etc.). Hieraus folgt, dass bei einer städtebaulichen Entwicklung zu-

nächst von steigenden Hochwasserereignissen ausgegangen werden muss, so dass hierauf baulich zu reagieren ist.

Altlastenverdächtige Flächen

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

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

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

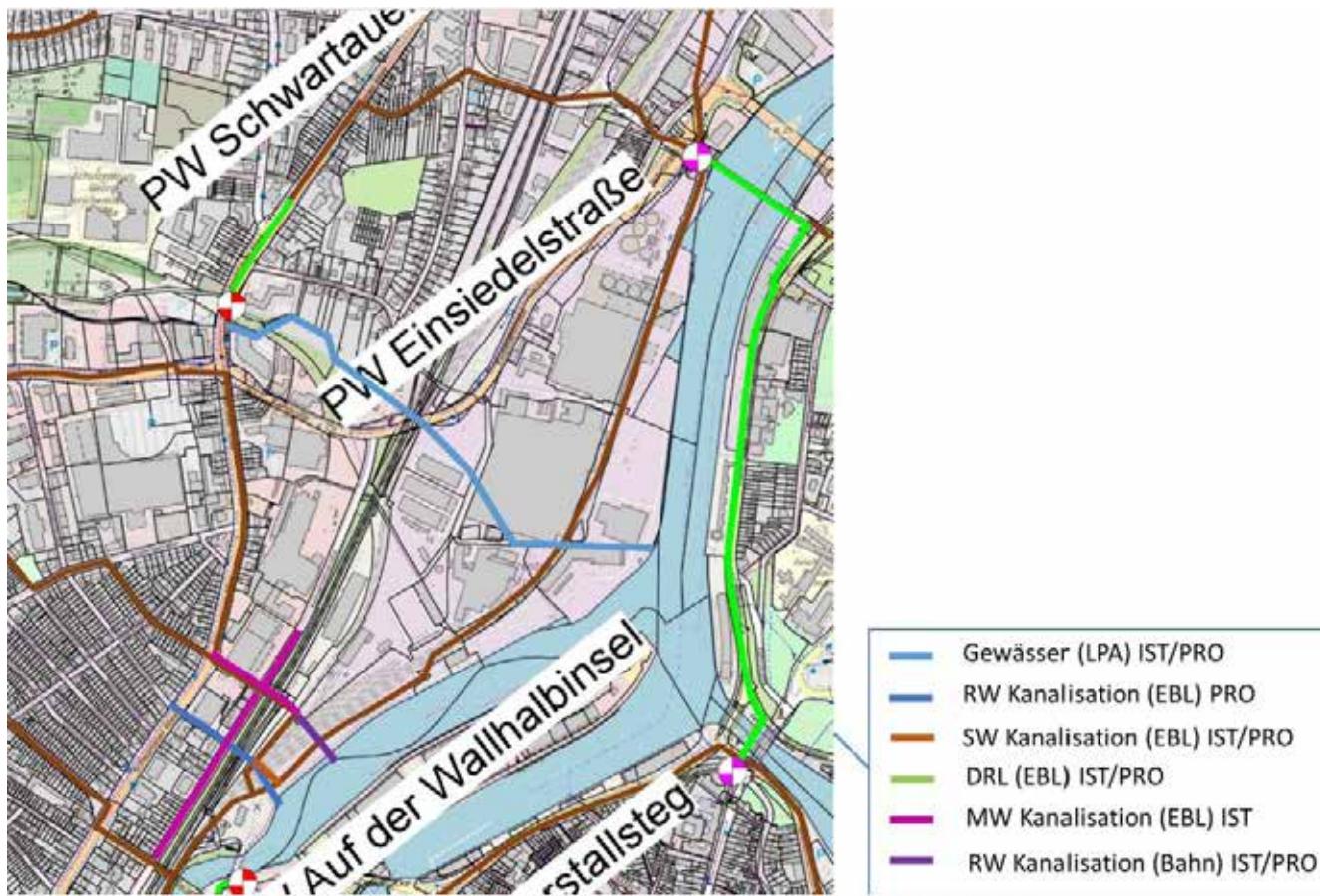


Abb. 30: Grundwasser und Entwässerung

Lärmemissionen

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

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

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

Erschütterungen

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

Luftschadstoffimmissionen

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

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

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

TÖB-Beteiligung

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

Anforderungen an die Planung

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

2.15 Zusammenfassende Bewertung

Chancen und Potenziale

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

Bauliche Struktur / Wohn- und Arbeitsstätten

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

Grün- und Freiraum

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

Verkehr und Mobilität

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

Klimaschutz und Klimaanpassung

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

Gesellschaftliche / Öffentliche Infrastruktur und Kultur im Stadtteil

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

Image und Wahrnehmung

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

Missstände gemäß § 136 BauGB / Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit

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

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

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

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

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

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

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

Bauliche Struktur / Wohn- und Arbeitsstätten

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

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

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

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

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

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

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

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

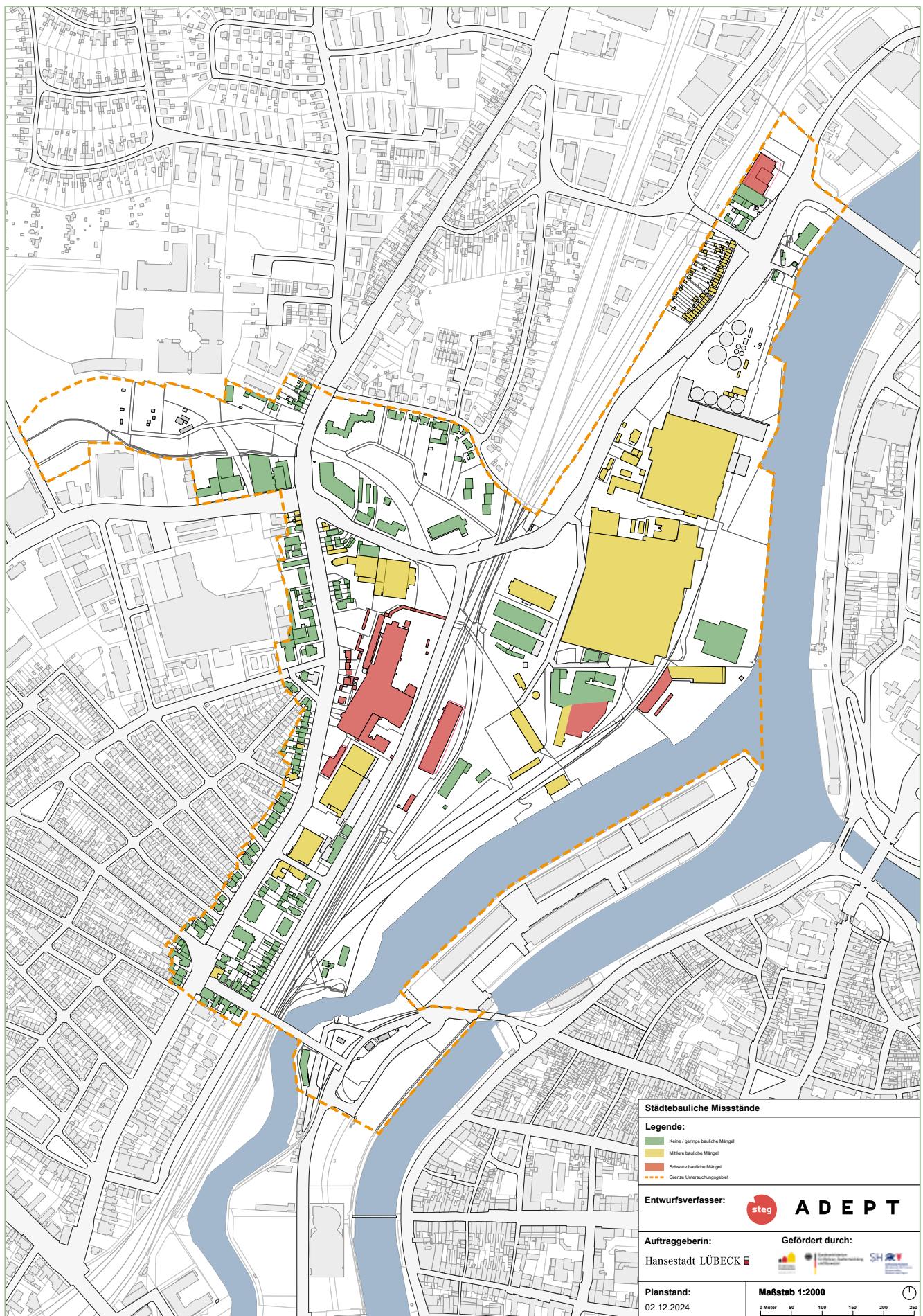


Abb. 31: Städtebauliche Missstände

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

Grün- und Freiraum

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

- Es bestehen mehrere Altlastenverdachtsflächen im Untersuchungsgebiet, die insbesondere bei einem Eingriff in den Boden ein Handeln erfordern.

Verkehr und Mobilität

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

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

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

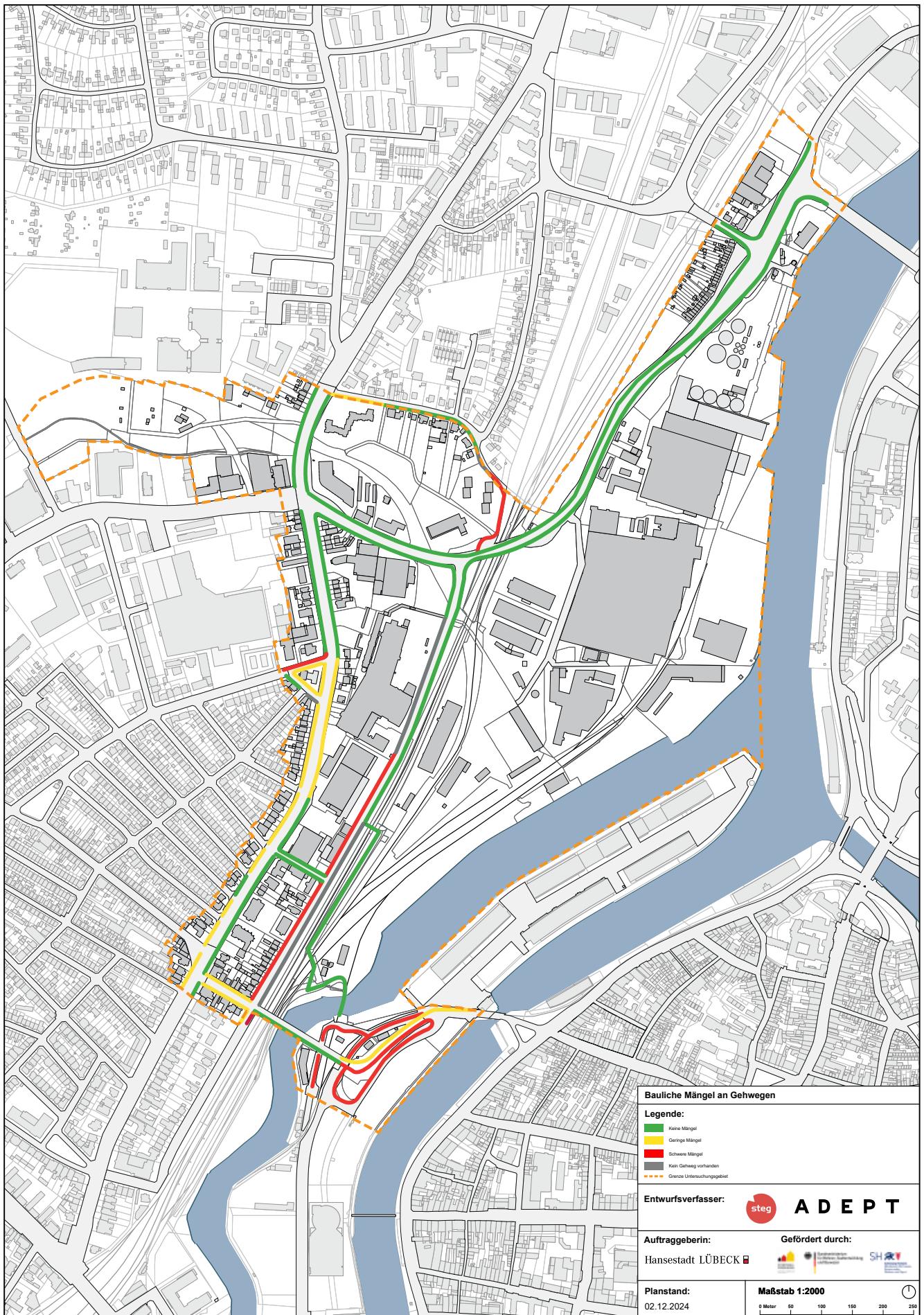


Abb. 32: Bauliche Mängel an Gehwegen

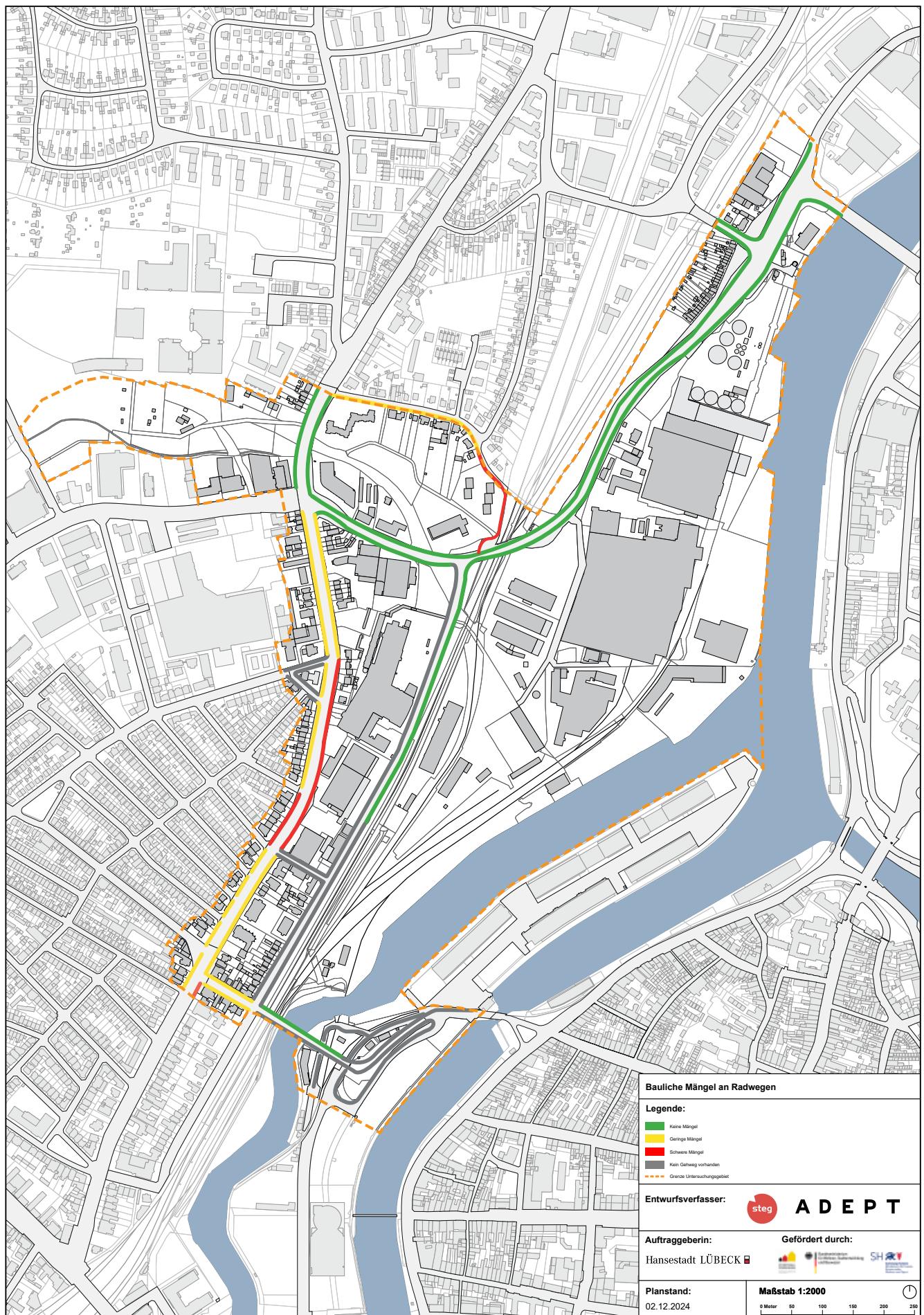


Abb. 33: Bauliche Mängel an Radwegen

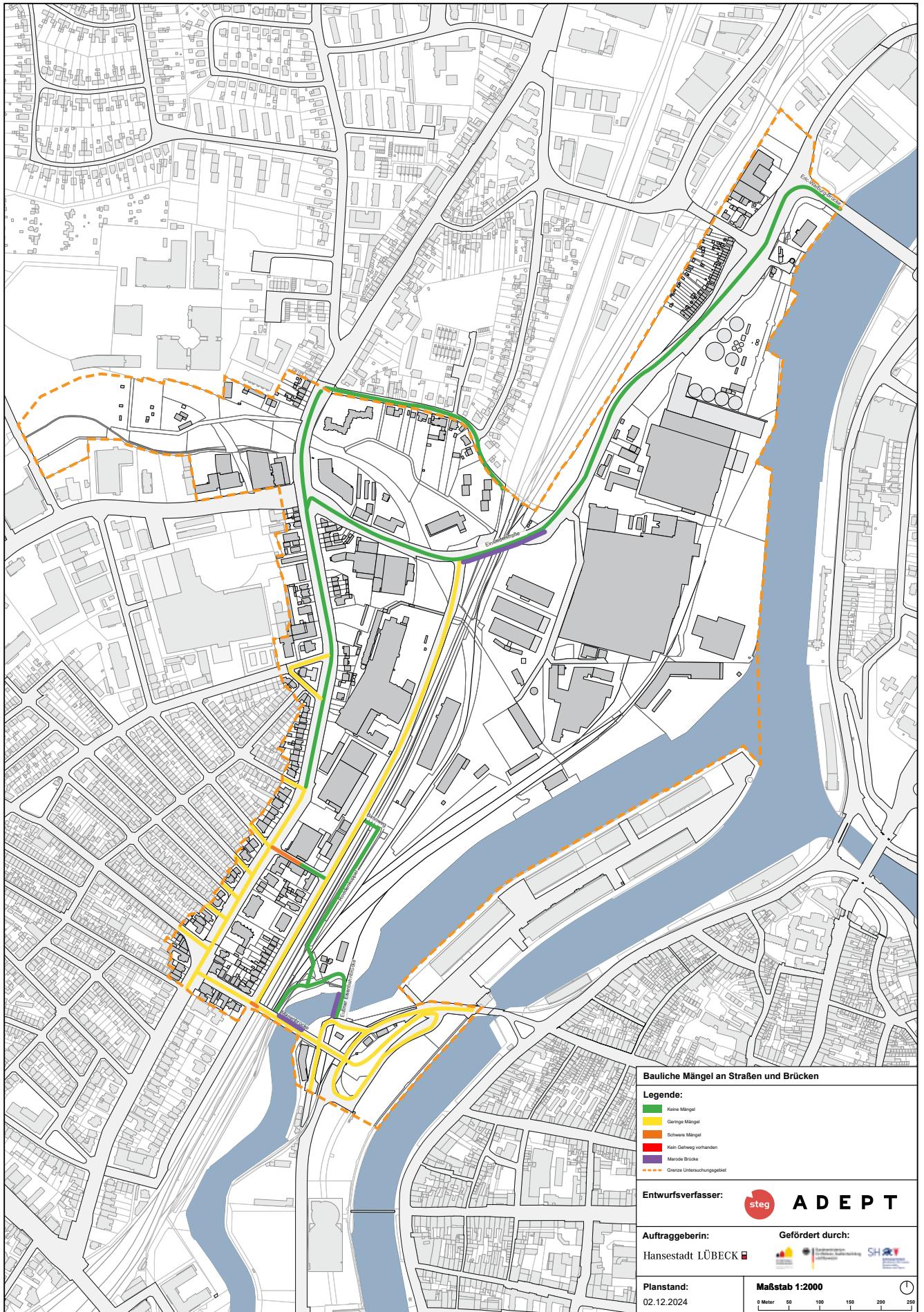


Abb. 34: Bauliche Mängel an Straßen und Brücken

Klimaschutz und Klimaanpassung

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

Gesellschaftliche / Öffentliche Infrastruktur und Kultur im Stadtteil

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

Image und Wahrnehmung

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

Missstände in der Gesamtbetrachtung

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

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



Abb. 35: Schwartauer Allee

3 Integriertes Entwicklungskonzept

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

Die ermittelten zentralen Herausforderungen der VU sind:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1 Leitbild und Entwicklungsziele

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

Verbindungen ausbauen

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

Grünraum herstellen

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

Wasserkante zugänglich (und nutzbar) machen

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

Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen

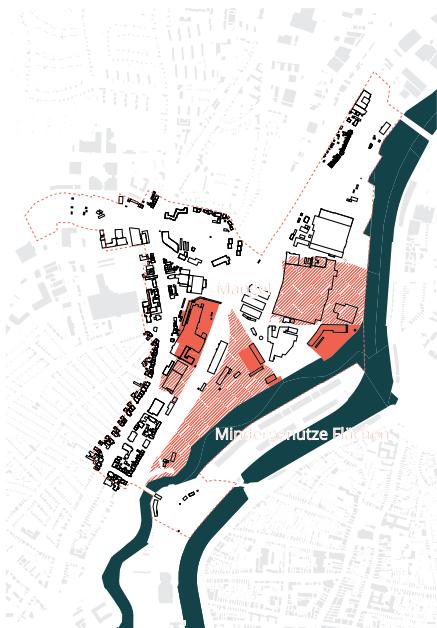
Die öffentlichen Freiräume im Entwicklungsgebiet sollen dem Defizit an Freizeit- und Begegnungsflächen entgegenwirken. Das Raumprogramm der Freiräume muss entsprechende Funktionen vorsehen.

Historische Werte erhalten und in Nutzung bringen

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



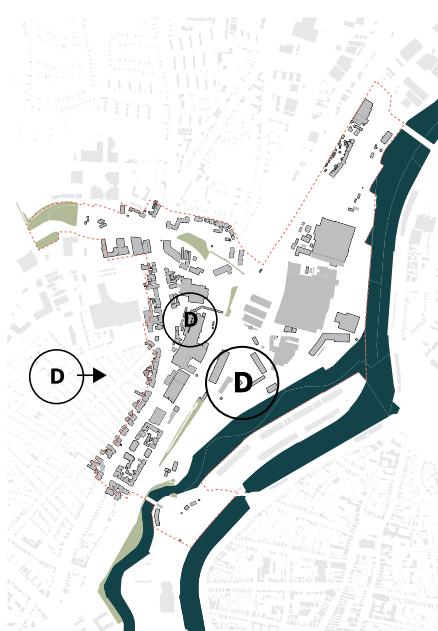
Baulicher Mangel (schwere und mäßige)



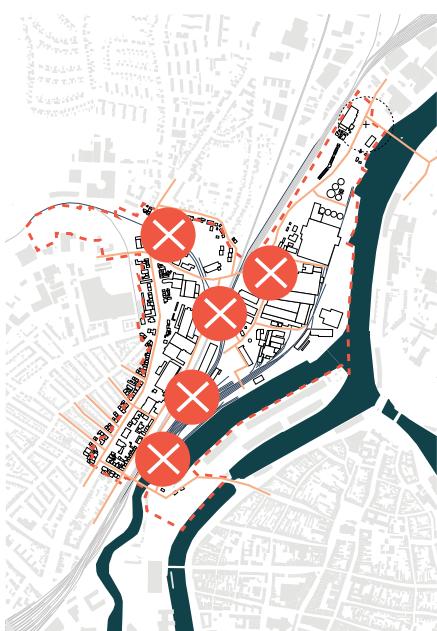
Funktionaler Mangel und mindergenutzte Flächen



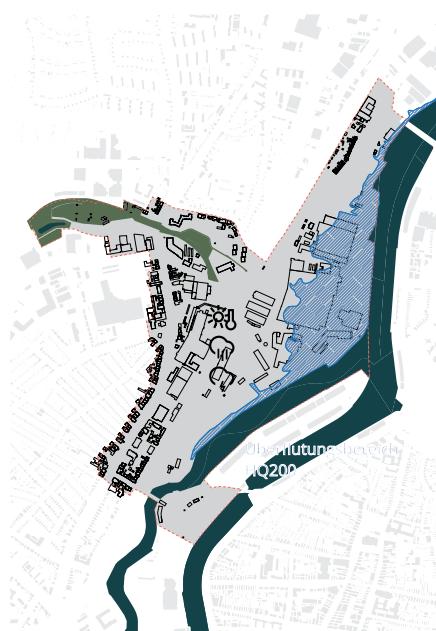
Unzureichende Zugänglichkeit



Grünflächendefizit



Mangelhafte Erschließung und Anbindung



Mangelnde Klimaanpassung

Abb. 36: Mängel im Untersuchungsgebiet



Abb. 37: Leitbild für die Entwicklung

3.2 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

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

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

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

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

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

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

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

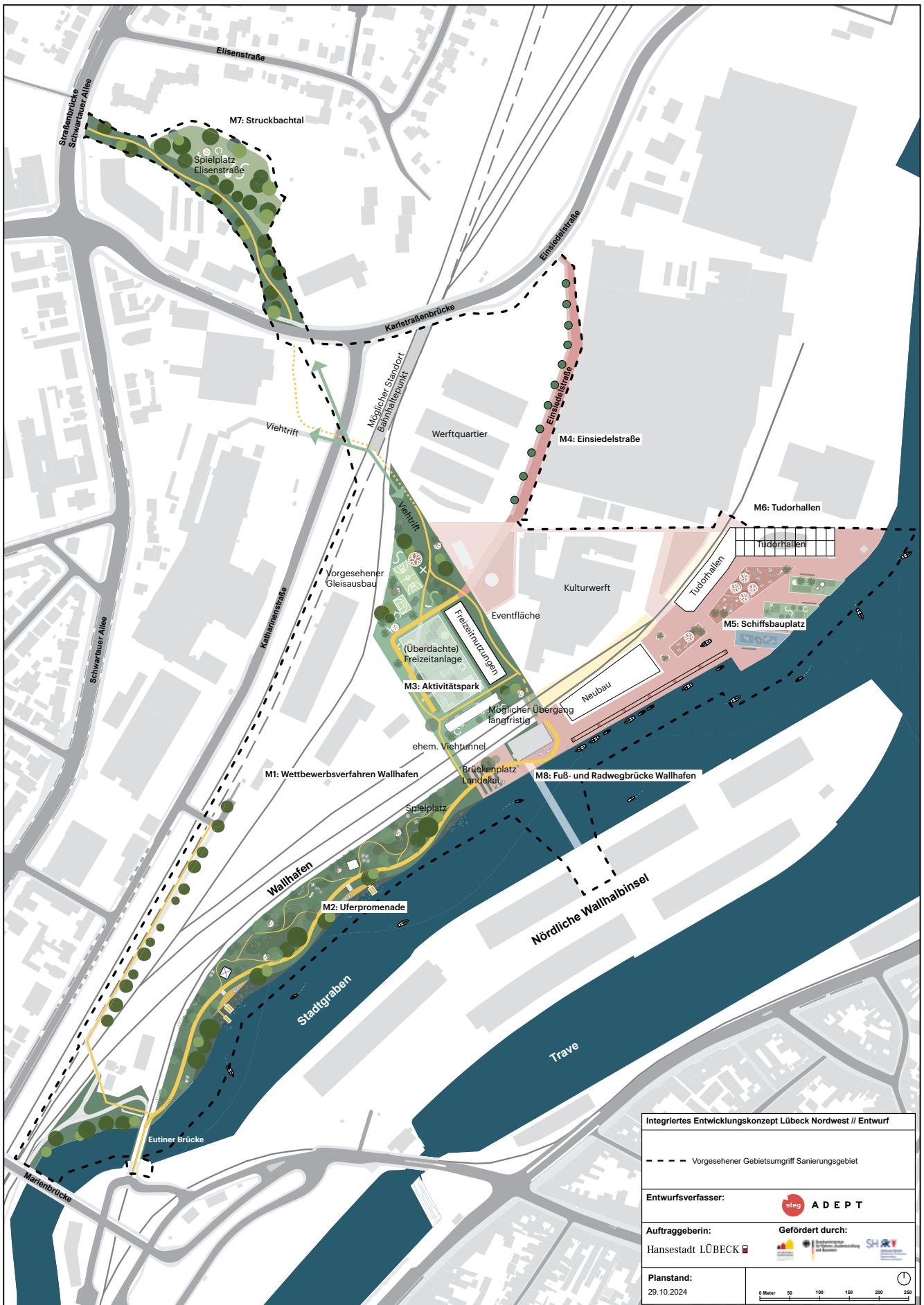


Abb. 38: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

M1

Wettbewerbsverfahren Wallhafen

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

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

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

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

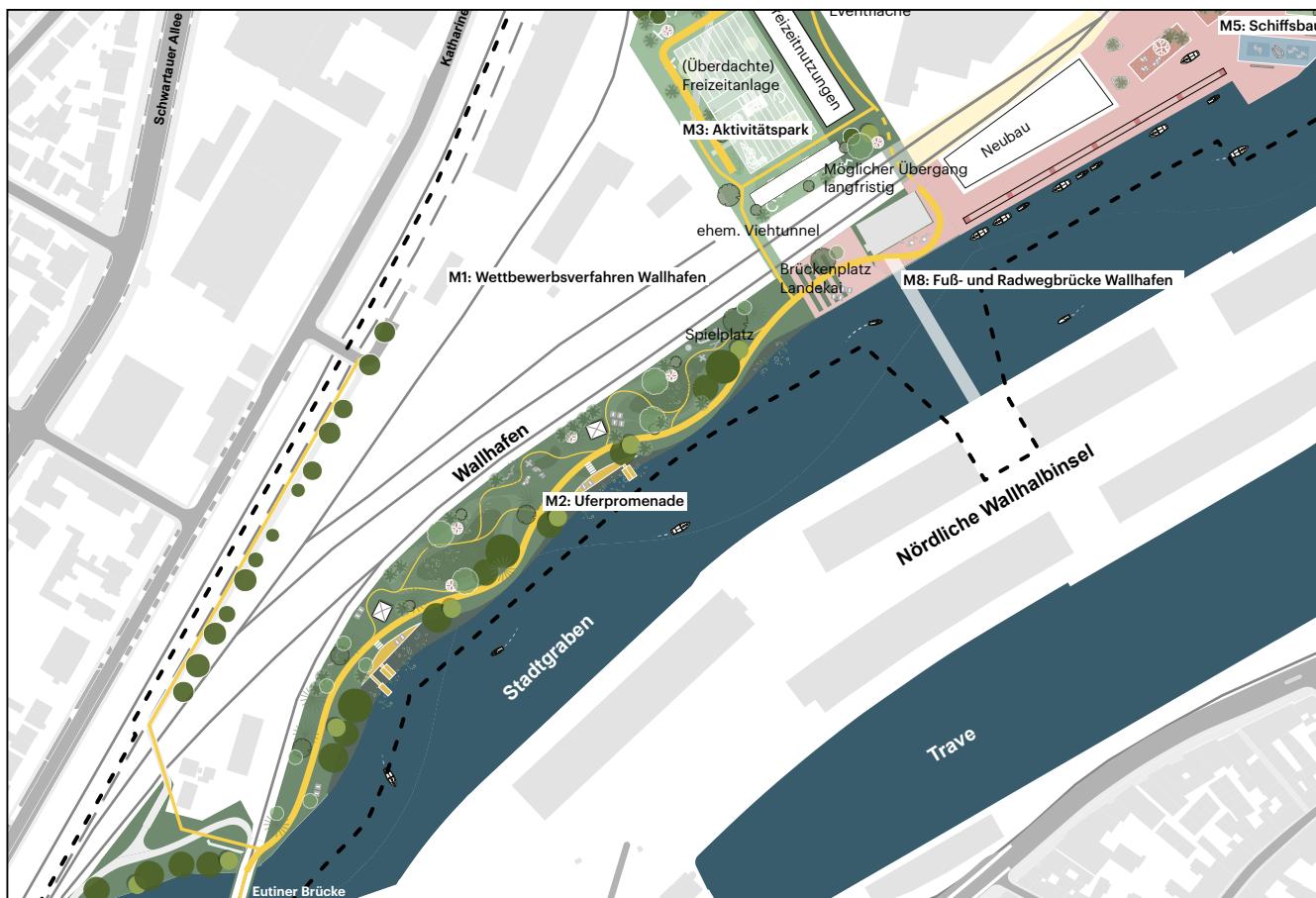


Abb. 39: Maßnahme 1: Wettbewerbsverfahren Wallhafen

M2 Uferpromenade

Entwicklungsziele

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

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

Bauliche Maßnahmen

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

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

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

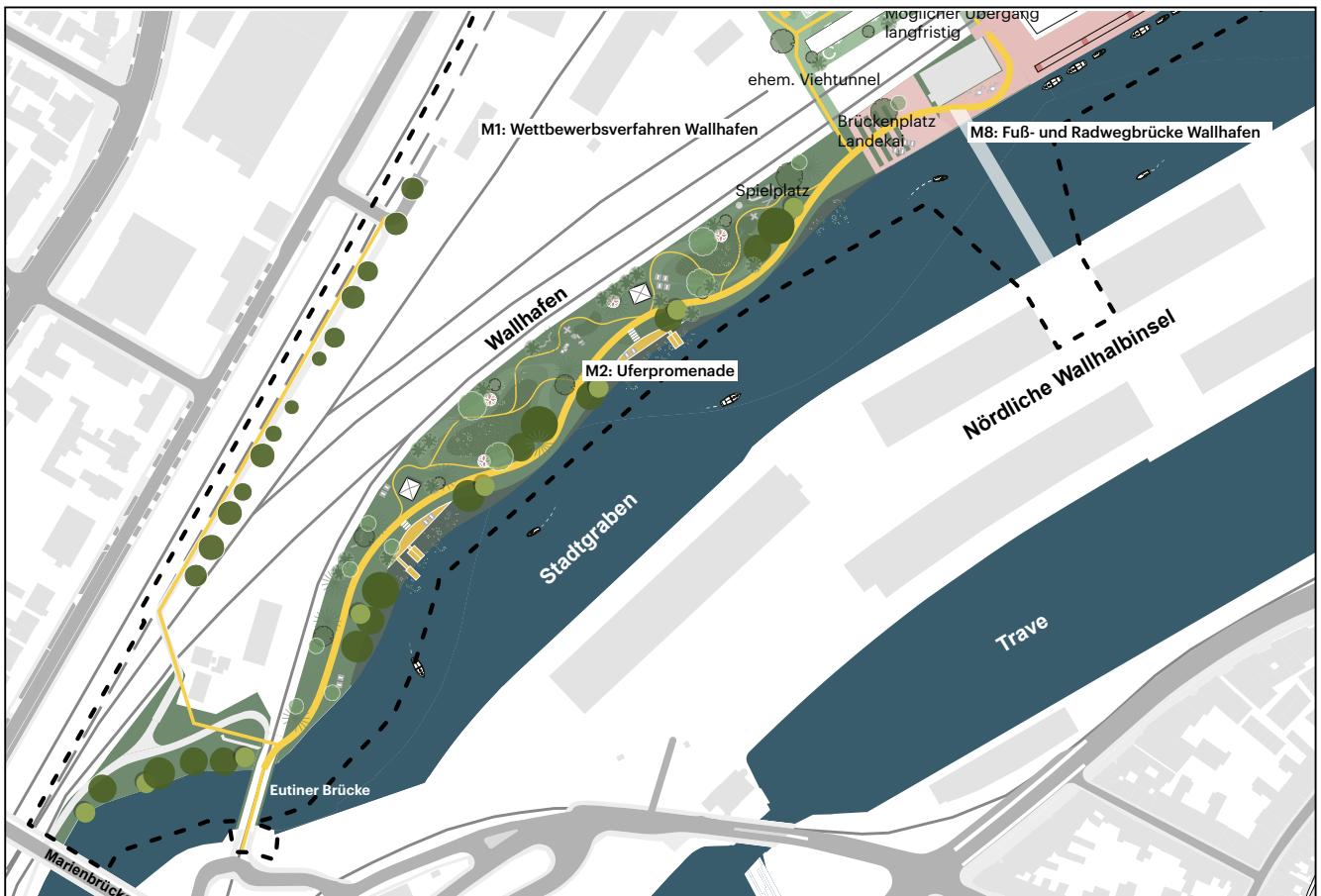


Abb. 40: Maßnahme 2: Uferpromenade

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

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

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

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

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

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

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

M3 Aktivitätspark

Entwicklungsziele

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

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

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

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

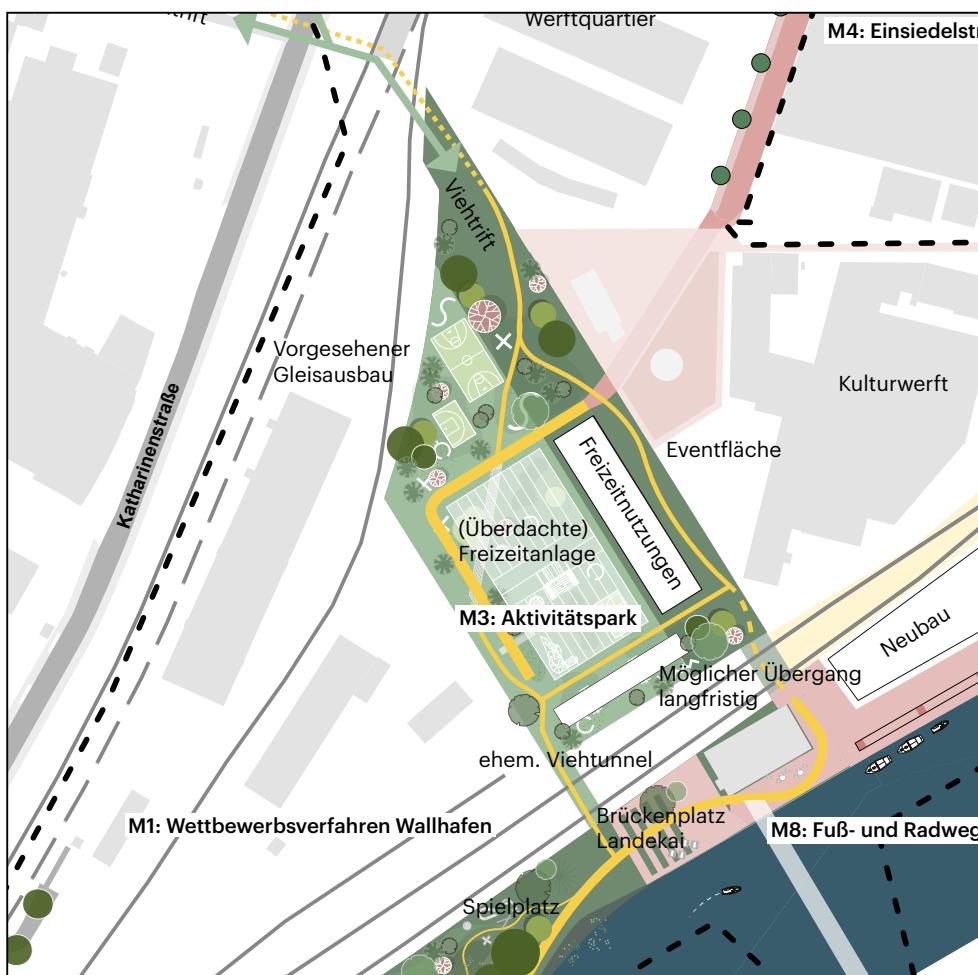


Abb. 41: Maßnahme 3: Aktivitätspark

Bauliche Maßnahmen

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

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

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

Sanierung und Ertüchtigung Viehtrift auf der östlichen Gleisseite

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

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

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

Anlage von Sitzmobiliar und sonstigen Ausstattungselementen

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

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

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

M4

Einsiedelstraße

Entwicklungsziele

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

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

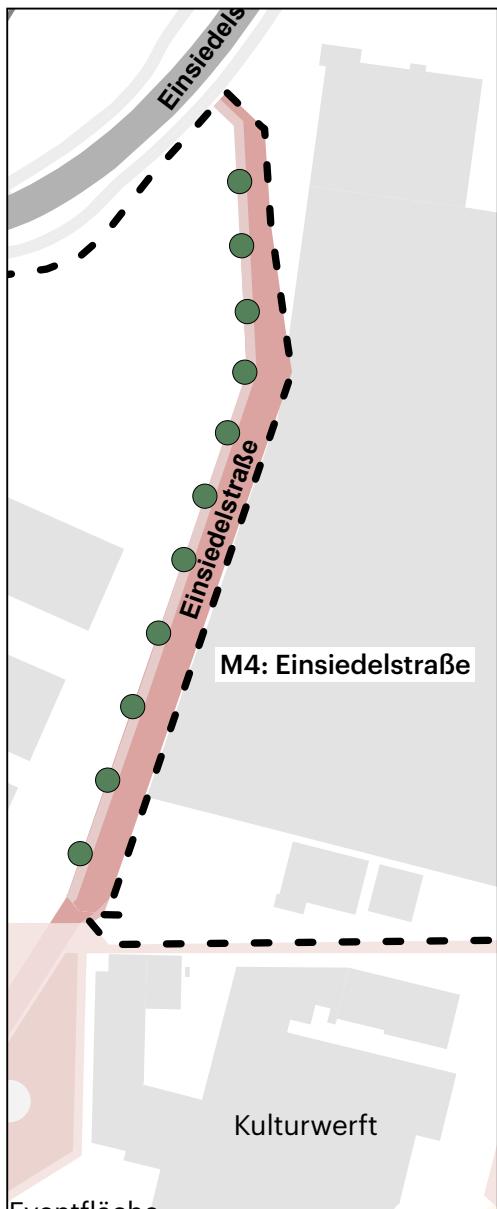


Abb. 42: Maßnahme 4: Einsiedelstraße

M5

Schiffsbauplatz

Entwicklungsziele

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

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

Bauliche Maßnahmen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

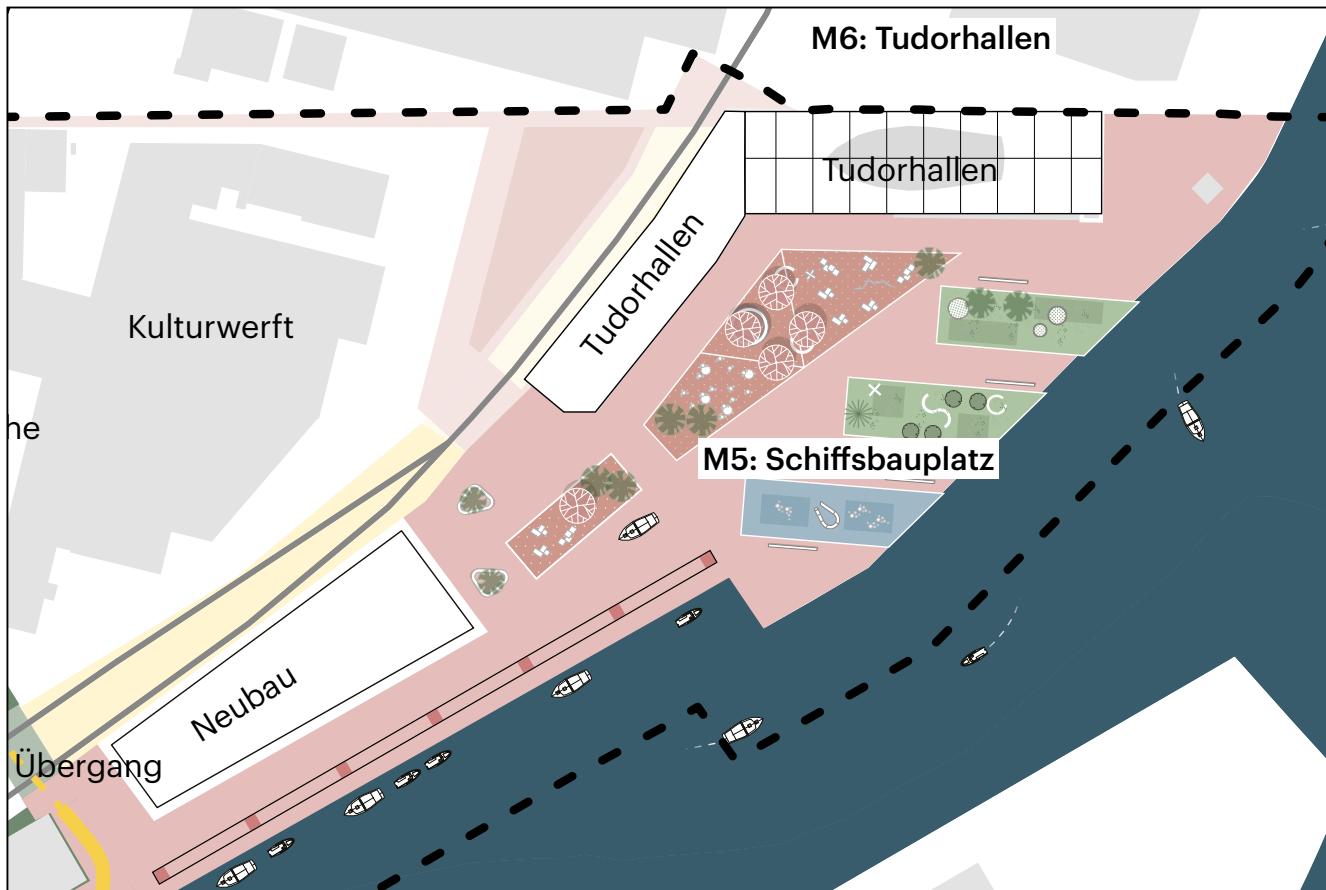


Abb. 43: Maßnahme 5: Schiffsbauplatz

M6 Tudorhallen

Entwicklungsziele

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

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

Flächensanierung:

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

Sicherung der ehemaligen Werfthallen (Tudorhallen):

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

Denkmalgerechte Sanierung Tudorhallen für unterschiedliche kulturelle oder freizeitbezogene Nachnutzungen:

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

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

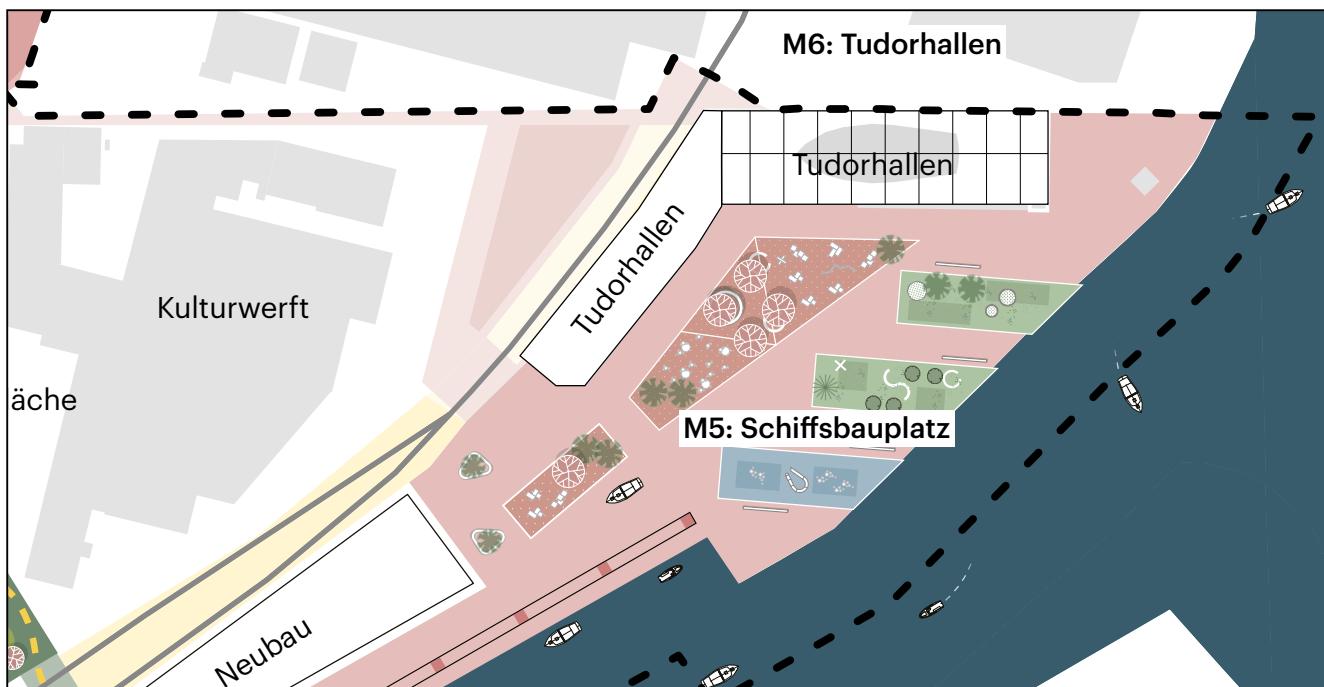


Abb. 44: Maßnahme 6: Tudorhallen

M7

Struckbachtal

Entwicklungsziele

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

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

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

Bauliche Maßnahmen

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

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



Abb. 45: Maßnahme 7: Struckbachtal

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

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

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

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

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

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

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

M8

Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen

Entwicklungsziele

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

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

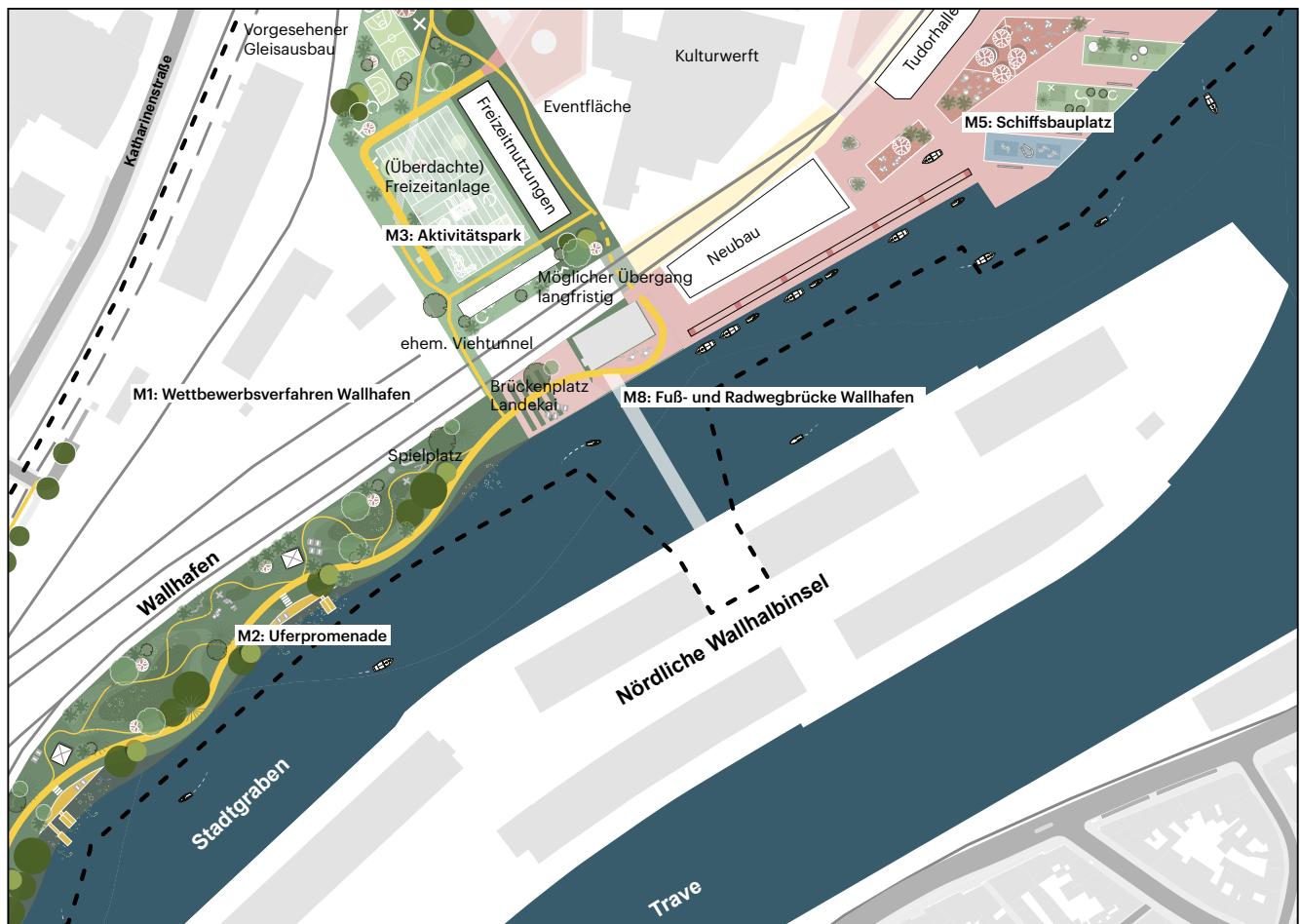


Abb. 46: Maßnahme 8: Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen

3.3 Maßnahmenkatalog

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

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

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

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

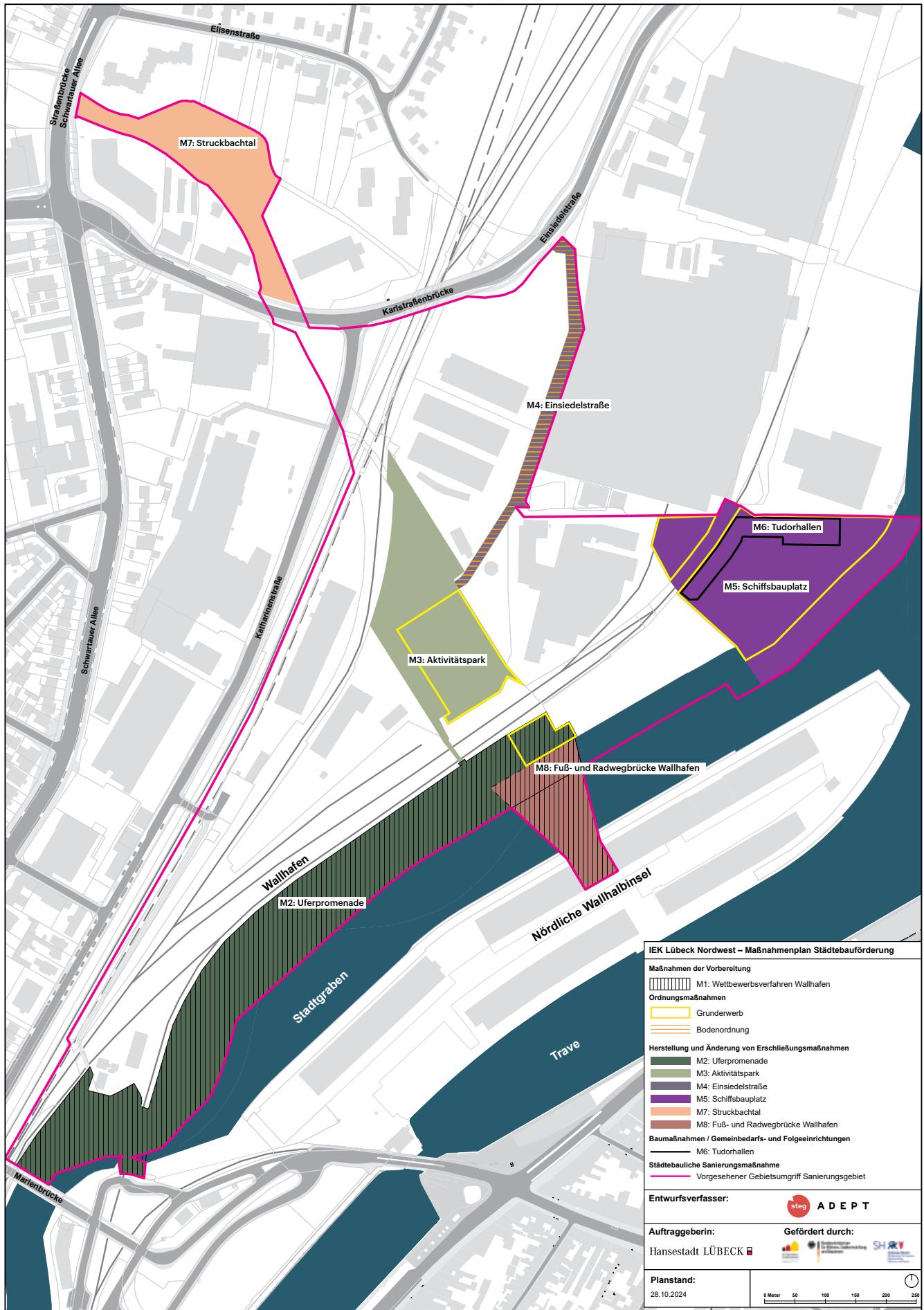


Abb. 47: Maßnahmenplan

Maßnahme 1	Wettbewerbsverfahren Wallhafen
Sanierungsziele	<ul style="list-style-type: none"> Durchführung eines freiraumplanerischen Wettbewerbs als Bestandteil der städtebaulichen Planung gemäß § 140 Nr. 4 BauGB
Beschreibung	<p>Wesentliches Ziel der Gebietsentwicklung ist es, neue Verbindungen zu schaffen, Grün- und Freiraum herzustellen und die Wasserkante zugänglich zu machen. Dafür bietet der Bereich des Wallhafens große Potenziale – vorgesehen sind hier die Herstellung einer Uferpromenade, die idealerweise von der Eutiner Brücke bis zum Schiffsbauplatz führt, und die Anbindung des Aktivitätsparks und der möglichen Fuß- und Radwegbrücke zur Nördlichen Wallhalbinsel (siehe folgende Maßnahmen) mitdenkt.</p> <p>Um die Ansprüche an einen qualitativ hochwertigen und multikodierbaren Freiraum zu erfüllen, der in diesem Fall mehrere Einzelflächen in unterschiedlichen Eigentumsverhältnissen umfasst, wird ein freiraumplanerischer Wettbewerb als übergeordnete Planung durchgeführt. Dieser soll voraussichtlich aus einem Realisierungsteil bestehen, der sich auf die Einzelmaßnahme „Uferpromenade“ bezieht, und in einem Ideenteil konzeptionelle Ansätze für einen Brückenschlag aufzeigt.</p> <p>Inhaltlich zeigt diese Maßnahme umfassende Berührungspunkte zur Hafennutzung, zum Denkmalschutz und zur Klimaanpassung auf, sodass eine entsprechende fachlich-inhaltliche Abstimmung erforderlich ist.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitung von Entwurfsideen für die Entwicklung der Wasserkante zur Qualifizierung der Planung Auswahl eines Wettbewerbssiegers, der die anschließende Realisierungsplanung ausführt
Priorität	I
Zeitraum	2026-2027
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Federführung	Planung und Durchführung der Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (UNV) Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle
Gebietsgröße	ca. 39.000 m ²
Kosten	300.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (gemäß B 1.1 StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	<p>Der Bedarf an Grün- und Freiflächen wurde in der VU und anderen Planungsverfahren ermittelt. Die konzeptionelle Idee einer „neuen Uferkante“ entstand im Zukunftsforum unter Mitwirkung von Bürger:innen und externen Fachleuten. Auf diese Vorplanung soll der Wettbewerb aufbauen und qualifizierte Planungsideen für die Umsetzung der Uferpromenade ermitteln. Das Wettbewerbsergebnis soll die Grundlage für die Entwurfs- und Ausführungsplanung der Einzelmaßnahme Uferpromenade bilden – und die Entwicklung der weiteren Teilflächen steuern.</p> <p>Aufgrund der vorhandenen Unterführung unter die Bahngleise ist bereits ein Mindestmaß an Anbindung der Uferpromenade zur Roddenkoppel gegeben. Ziel der Maßnahme sollte sein, darüber hinaus weitere ausgebauten Verbindungsmöglichkeiten zu schaffen.</p>

Maßnahme 2		Uferpromenade
Sanierungsziele	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen ausbauen • Grünraum multifunktional herstellen • Flächenentsiegelung als Maßnahme zur Anpassung an den Klimawandel • Wasserkante zugänglich und nutzbar machen • Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen 	
Beschreibung	<p>Die Umnutzung des Hafengebiets am Wallhafen bietet ein große Entwicklungspotenzial und soll als öffentliche Promenade die Erschließung des Gebiets grundlegend verbessern. Der mögliche Bereich für eine Umgestaltung im Rahmen der Städtebauförderung erstreckt sich dabei entlang des Stadtgrabens / Wallhafens ab Höhe Marienbrücke bis hin zum historischen Landekai des ehemaligen Seegrenzschlachthofs. Die Einbeziehung der Eutiner Brücke in die Maßnahme ist zu prüfen.</p> <p>Diese Maßnahme bietet die Möglichkeit, aus einer versiegelten Hafenkante eine ökologisch nachhaltige, grüne Uferpromenade zu entwickeln. Die Einzelmaßnahme zielt darauf ab, die Freiflächenqualität und das Mikroklima in Nordwest zu verbessern und die Uferbereiche und Wasserflächen zugänglich und erlebbar zu machen. Die Entwicklungsziele umfassen den Ausbau von Verbindungen, die Schaffung von Grünräumen, die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Wasserkante sowie die Schaffung von Räumen für Begegnung und öffentliches Leben. Die Belange von Hafen und Hafenbahn (Nutzung Wallhafen, Kaianlagen, Gleisharfe), Klimaanpassung und Denkmalschutz sind bei der Maßnahmenplanung zu berücksichtigen.</p> <p>Im Rahmen der Maßnahme ist die Zielsetzung zu verfolgen, die Promenade über die Flächen eines Dritten in nordöstlicher Richtung fortzuführen. Hierzu sind Abstimmungen und rechtliche Sicherungen erforderlich, um einen baulichen Anschluss herstellen zu können. Das freiraumplanerische Wettbewerbsverfahren bildet hierzu die Grundlage (siehe Maßnahme 1).</p>	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Wegeverbindungen und Aufenthaltsräume am Wasser schaffen • Aktivitäten im Freien fördern • Uferkante erlebbar machen 	
Priorität	I	
Zeitraum	2028-2036	
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr	
Federführung	Planung und Durchführung der Baumaßnahme: Sanierungsträger	
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (UNV) Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle	
Gebietsgröße	ca. 34.000 m ²	
Kosten	18.300.000,00 € brutto	
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen StBauFR SH 2015 SH)	
Sachstand	Aktuell findet am Roddenkoppelkai ein Holzumschlag statt, der gem. HEP bis 2030 aus der Nutzung fällt. Für eine bauliche Umnutzung des Areals ist eine Abstimmung erforderlich, um Zuständigkeiten und Perspektiven dieser aktuellen Hafenanlage zu klären. Ein Grunderwerb des räumlich unmittelbar anschließenden Grundstücks durch die Hansestadt Lübeck ist zu verfolgen, um eine durchgehend öffentlich nutzbare Uferpromenade herzustellen.	

Maßnahme 3	Aktivitätspark
Sanierungsziele	<ul style="list-style-type: none"> • Mangel an Flächen für Freiraum und Sport beheben • Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen • Historische Werte erhalten und in Nutzung bringen • Verbindungen ausbauen • Grünraum multifunktional herstellen • Flächenentsiegelung als Maßnahme zur Anpassung an den Klimawandel
Beschreibung	<p>Der Aktivitätspark bietet vielfältige Möglichkeiten zur freiraumplanerischen Entwicklung und Revitalisierung der Roddenkoppel. Die Maßnahme zielt darauf ab, das Gebiet durch die Ansiedlung neuer Nutzungen und den Ausbau von Verbindungen, Entsiegelung und der Schaffung von Grünräumen sowie den Erhalt und die Nutzung historischer Werte zu einem lebendigen Stadtraum zu transformieren. Im Mittelpunkt steht dabei die Bereitstellung von Räumen für (Freizeit-)Sport und Bewegung, Begegnungen und öffentliches Leben: Gemäß der kommunalen Sportentwicklungsplanung sollen kleinteilige Sportflächen/-angebote realisiert werden, die grundsätzlich allen Bevölkerungsgruppen offenstehen, spontan genutzt und neben sportlichen Aktivitäten auch als Treffpunkte und Kommunikationsorte dienen sollen. Eine solche innovative und niedrigschwellige Ausrichtung kann auf benachbarte Stadtgebiete ausstrahlen und die Versorgung mit Sportangeboten verbessern. Potenziale für eine solche Umnutzung bieten insbesondere brachliegende Flächen in dem zentralen Teilbereich der Roddenkoppel. Die vorhandene Brachfläche, die seit dem Brand des Quarantänestalls besteht und von zwei Seiten baulich durch weitere ehemalige Stallungen eingefasst wird, könnte in geeigneter Weise baulich gefasst werden und durch (Teil-)Überdachungen o.ä. wetterunabhängige Sport- und Freizeitangebote im Sinne einer Freilufthalle bzw. „Halle für Alle“ schaffen. Zugleich könnte eine solche Rekonstruktion denkmalgerecht die Kubatur der ehemaligen Quarantänehalle erlebbar machen. Die ehemaligen Stallungen könnten – mit entsprechender Umnutzung – Räume für ergänzende, kleinteilige Vereinsangebote, aufsuchende Jugendarbeit und weitere geeignete Nutzungen bieten. Hinsichtlich der Erschließung des Gebiets sollte der Aktivitätspark eine wichtige „Scharnierfunktion“ übernehmen und Möglichkeiten der Querung der Bahntrasse berücksichtigen, um diese wesentliche Barriere im Gebiet perspektivisch aufzulösen, wenn Maßnahmen zum Gleisausbau und zur Einrichtung eines Bahnhaltelpunkts umgesetzt werden.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Vielfältige Sport- und Freizeitangebote schaffen und den öffentlichen Raum beleben • Attraktive Wegeverbindung zwischen Einsiedelstraße und neuer Uferpromenade herstellen • Durch eine überdachte Halle ein ganzjähriges, witterungsunabhängiges Freizeitangebot für die Umgebung schaffen.
Priorität	I
Zeitraum	2028-2033
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Schule und Sport
Federführung	Planung und Durchführung Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (UNV) Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege Hansestadt Lübeck, Bereich Jugendarbeit Hansestadt Lübeck, Bereich Fachbereichsdienste, Kulturbüro Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Gebietsgröße	ca. 15.000 m ²
Kosten	9.400.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	Zur Umsetzung der Maßnahme ist ein Grunderwerb von einzelnen Flächen durch die Hansestadt Lübeck zu verfolgen. Das freiraumplanerische-inhaltliche Konzept ist über ein Wettbewerbsverfahren zu ermitteln, hierzu ist eine umfassende, interdisziplinäre Abstimmung mit den zuständigen Verwaltungsbereichen erforderlich.

Maßnahme 4		Einsiedelstraße
Sanierungsziele	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen ausbauen 	
Beschreibung	<p>Die Umgestaltung der Einsiedelstraße soll die öffentliche Erschließung der Roddenkoppel für den motorisierten Individualverkehr und den Fuß- und Radverkehr gewährleisten. Hierzu ist eine entsprechende Ordnungsmaßnahme durchzuführen, da die Flächen aktuell als Privatstraße gewidmet sind bzw. sich in Teilbereichen im Besitz Dritter befinden.</p>	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Eine öffentliche Wegeverbindung schaffen • Eine sichere Fuß- und Radverkehrsverbindung schaffen 	
Priorität	I	
Zeitraum	2028-2030	
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr	
Federführung	Planung und Durchführung Baumaßnahme: Sanierungsträger	
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle	
Gebietsgröße	ca. 3.500 m ²	
Kosten	1.400.000,00 € brutto	
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen StBauFR SH 2015 SH)	
Sachstand	<p>Die Einsiedelstraße wird als private Erschließung von den Anrainern der Roddenkoppel genutzt. Eine öffentliche Anbindung soll die Erschließung der zukünftigen Entwicklung sicherstellen.</p> <p>Die Maßnahmenumsetzung ist zeitlich/baulich in Abhängigkeit zu dem Ersatzneubau der Karlstraßenbrücke zu betrachten.</p>	

Maßnahme 5	Schiffsbauplatz
Sanierungsziele	<ul style="list-style-type: none"> • Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen • Freiraum herstellen • Wasserkante zugänglich und nutzbar machen • Historische Werte erhalten und einer Nutzung zuführen
Beschreibung	<p>Die Revitalisierung des brachgefallenen Werftgeländes mit den sogenannten Tudorhallen bietet die einmalige Möglichkeit, an einem exponierten Standort in Lübeck historische Werte zu bewahren. Die Maßnahme zielt darauf ab, das Areal durch die Schaffung eines öffentlichen Platzes, die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Wasserkante und den Erhalt historischer Werte zu einem lebendigen Stadtraum zu transformieren. Durch eine denkmalgerechte Platzgestaltung wird das ehemalige Gewerbeareal erstmalig der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und verkörpert im besonderen Maße Lübecks Historie als Werftstandort. Es entstehen Promenaden, Sitzgelegenheiten und Freizeitbereiche, die den direkten Kontakt zum Wasser ermöglichen und Erholung bieten. Der neu gestaltete Schiffsbauplatz soll vielfältige Begegnungsräume bieten, darunter offene Flächen für Veranstaltungen, Sporteinrichtungen und ruhige Zonen für Erholung und Freizeitaktivitäten. Bei einer multifunktionalen Flächennutzung ist die Nutzung von Geothermie zu prüfen. Zudem sollte die Errichtung einer Flusswasserwärmepumpe in Betracht gezogen werden.</p> <p>Die Tudorhallen als bauliche Anlage werden einer separaten Fördermaßnahme (siehe Maßnahme 6) zugeordnet, um die – derzeit noch offenen Entwicklungsperspektiven – des Gebäudes zu berücksichtigen.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Einen bedeutenden Ort der Lübecker Industriekultur bewahren und öffentlich machen • Aufenthaltsgelegenheiten schaffen • Elemente des Wassers und des Schiffsbaus räumlich erlebbar machen
Priorität	II
Zeitraum	2030-2035
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr
Federführung	Planung und Durchführung Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle
Gebietsgröße	ca. 22.000 m ²
Kosten	5.900.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	<p>Der Schiffsbauplatz ist ein bedeutender Ort der Lübecker Industriekultur. Das Gelände ist derzeit nicht öffentlich zugänglich und – in Verbindung mit den baulich verfallenden Tudorhallen – optisch in einem schlechten Zustand.</p> <p>Im VU- und IEK-Prozess war keine Mitwirkungsbereitschaft des Eigentümers gegeben. Die Maßnahme wird aufgrund ihrer besonderen geschichtlich-städtebaulichen Relevanz im IEK abgebildet. Zur Umsetzung der Maßnahme ist ein Grunderwerb durch die Hansestadt Lübeck zu verfolgen. Das freiraumplanerische-inhaltliche Konzept ist über ein Wettbewerbsverfahren zu ermitteln, hierzu ist eine umfassende Abstimmung mit den zuständigen Verwaltungsbereichen erforderlich.</p>

Maßnahme 6		Tudorhallen
Sanierungsziele	<ul style="list-style-type: none"> • Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen • Historische Werte erhalten und in Nutzung bringen 	
Beschreibung	<p>In Verbindung mit der Herstellung des Schiffsbauplatzes (Maßnahme 5) sollte die Revitalisierung der Tudorhallen verfolgt werden, weil diese denkmalgeschützen Werftanlagen historisch von herausragender Bedeutung sind und aktuell baulich verfallen. Grundsätzlich bieten die Hallen an diesem exponierten Standort Potenziale für unterschiedliche kulturelle und freizeitbezogene Nutzungen. Ein konkretes, tragfähiges Nutzungskonzept wäre in einem integrierten Prozess abzustimmen. Aufgrund des baulichen Zustands ist mit einer aufwändigen Sanierung oder einem Teilneubau zu rechnen.</p> <p>Ein anderer Entwicklungsansatz könnte sein, die Tudorhallen als „bauliche Kulisse“ – ohne Nutzung – für den Schiffsbauplatz wiederherzustellen. Die Nutzung von Geothermie ist zu prüfen. Zudem sollte die Errichtung einer Flusswasserwärmepumpe in Betracht gezogen werden.</p>	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Ein bedeutendes Gebäude der Lübecker Industriekultur bewahren und nutzbar machen • Einen Raum für kulturelle, gastronomische und freizeitbezogene Nutzungen schaffen • Elemente des Schiffsbaus räumlich erlebbar machen 	
Priorität	III	
Zeitraum	2030-2035	
Trägerschaft	offen	
Federführung	Planung und Durchführung Baumaßnahme: Sanierungsträger	
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege Hansestadt Lübeck, Fachbereich Kultur und Bildung Hansestadt Lübeck, Bereich Gebäudemanagement Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle	
Gebietsgröße	3.500 m ² (Grundfläche)	
Kosten	29.200.000,00 € brutto	
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.2.5 Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen StBauFR SH 2015 SH)	
Sachstand	Der bauliche Zustand der Tudorhallen ist augenscheinlich als äußerst schlecht zu bewerten – ein baulicher Verfall ist festzustellen. Im VU- und IEK-Prozess war keine Mitwirkungsbereitschaft des Eigentümers gegeben. Die Maßnahme wird aufgrund ihrer besonderen geschichtlich-städtebaulichen Relevanz im IEK abgebildet. Zur Umsetzung der Maßnahme ist ein Grunderwerb durch die Hansestadt Lübeck zu verfolgen. Ein mögliches Nutzungskonzept für eine Revitalisierung der Tudorhallen liegt derzeit nicht vor.	

Maßnahme 7	Struckbachtal
Sanierungsziele	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen ausbauen • Grünraum herstellen • Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen • Historische Werte erhalten und in Nutzung bringen
Beschreibung	<p>Die Herstellung eines Fuß- und Radweges im Struckbachtal bietet eine Gelegenheit, die Verbindung zwischen St. Lorenz Nord und der Altstadt zu stärken. In der Machbarkeitsstudie für Radschnellwege wurde das Struckbachtal als Teilabschnitt des möglichen Streckenverlaufs abgebildet. Bei einer Umgestaltung des Struckbachtals sind sowohl ökologische als auch soziale Aspekte zu berücksichtigen. Auf sichere, angenehme Wegeverbindungen abseits des Straßenraums ist zu achten. Durch die Schaffung von Grünflächen und klimafreundlichen Anpassungen wie Entwässerungsmulden kann das Gebiet ökologisch aufgewertet werden. Grundlegende Zielsetzung ist die Renaturierung und Entrohrung des historischen Struckbach, der in diesem Bereich verrohrt und unterirdisch als Flutgraben geführt wird und im weiteren Verlauf in die Trave mündet. Diese Maßnahmen können helfen, das Mikroklima zu verbessern, CO₂ zu binden und städtische Wärmeinseln zu reduzieren.</p> <p>Der städtische Spielplatz Elisenstraße wird in die Maßnahme einbezogen und aufgewertet. Bei der Umgestaltung des Struckbachtals können ggf. historische Eisenbahnrelikte und andere historische Elemente des Struckbachtals in die Gestaltung integriert werden.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Eine ökologisch sensitive Wegeverbindung schaffen • Eine angenehme Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr herstellen • Elemente der ehemaligen Bahngleise sichtbar werden lassen
Priorität	III
Zeitraum	2032-2035
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr
Federführung	Planung und Durchführung Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (UNV) Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle
Gebietsgröße	ca. 10.000 m ²
Kosten	3.900.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	<p>Das Struckbachtal bietet sich für eine Wegeverbindung durchs Grüne an. Ein Projektantrag für ein Bundesprogramm zur Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel, der 2021 gestellt wurde, war nicht erfolgreich. Dieser kann aber als Grundlage für die weitere Konzeption und Ausgestaltung herangezogen werden.</p> <p>Die Maßnahmenumsetzung ist zeitlich/baulich in Abhängigkeit zu dem Ersatzneubau der Karlstraßenbrücke zu betrachten.</p>

Maßnahme 8 Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen	
Sanierungsziele	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen ausbauen
Beschreibung	<p>Um die Anbindung der Roddenkoppel an die Innenstadt weiter zu verbessern, ist neben der Ertüchtigung der Eutiner Brücke auch die Herstellung einer zweiten neuen Brückenanlage für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen. Diese zweite Brückenanlage würde die Roddenkoppel an der Landungsstelle des ehemaligen Seegrenzschlachthofs treffen und dort auf den konzeptionell benannten Brückenplatz/Landekai treffen. Da viele Parameter, z.B. die Schiffbarkeit des Stadtgrabens und damit verbunden die notwendige Brückenhöhe, noch zu klären sind, ist die räumliche, zeitliche und kostenseitige Auswirkung nur grob einzuschätzen.</p> <p>Ein Brückenschlag an dieser Stelle könnte evtl. einen wichtigen Beitrag für den Ausbau des Fernwärmennetzes leisten. Eine Querung des Wallhafens könnte dazu beitragen, ggf. Altstadtbereiche zu erschließen und eine hydraulische Stabilität des in Planung befindlichen Wärmenetzes zu gewährleisten.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Eine öffentliche Wegeverbindung schaffen • Eine sichere Fuß- und Radverkehrsverbindung schaffen
Priorität	III
Zeitraum	2035-2038
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr
Federführung	Planung und Durchführung Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle
Gebietsgröße	ca. 6.500 m ² (Suchraum)
Kosten	12.500.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	Eine Brückenverbindung wurde im B-Plan-Verfahren Nr. 01-77-00 „Nördliche Wallhalbinsel“ thematisiert. Für die Herstellung einer möglichen Brückenanlage über den Stadtgraben wurden auf der Wallhalbinsel Flurstücke für die Anbindung in der Bauleitplanung reserviert. Eine Aktion des ArchitektenForumLübeck e.V. hat 2019 durch eine temporäre Brückenanlage die Potenziale einer solchen Verbindung verdeutlicht.



Abb. 48: Blick auf den Hafenbereich im Untersuchungsgebiet

4 Kosten- und Finanzierungsübersicht

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

4.1 Annahmen und Vorgehensweise

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2 Kostenaufstellung

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

Basiskosten

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

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

Preissteigerungen

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

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

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

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

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

4.3 Kostenfinanzierung: Ausgaben und Einnahmen

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

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

Ausgaben

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

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

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

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

Einnahmen

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

Zusammenfassung Ausgaben und Einnahmen / Finanzierungsbedarf

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

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

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

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

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

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

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

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

5 Verfahrungsrechtliche Abwägung

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

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

5.1 Einheitliche Vorbereitung, Durchführung und qualifiziertes öffentliches Interesse

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

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

Prüfung des Belangs „Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen in Stadt und Land“

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

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

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

Dieser Belang ist somit erfüllt.

Prüfung des Belangs „Einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung“

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

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

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

Prüfung des Belangs „Besonderes öffentliches Interesse“

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

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

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

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

5.2 Behebung städtebaulicher Missstände

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

5.3 Wahl der Verfahrensart

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.4 Abgrenzung Sanierungsgebiet

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

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

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

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

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

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

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

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

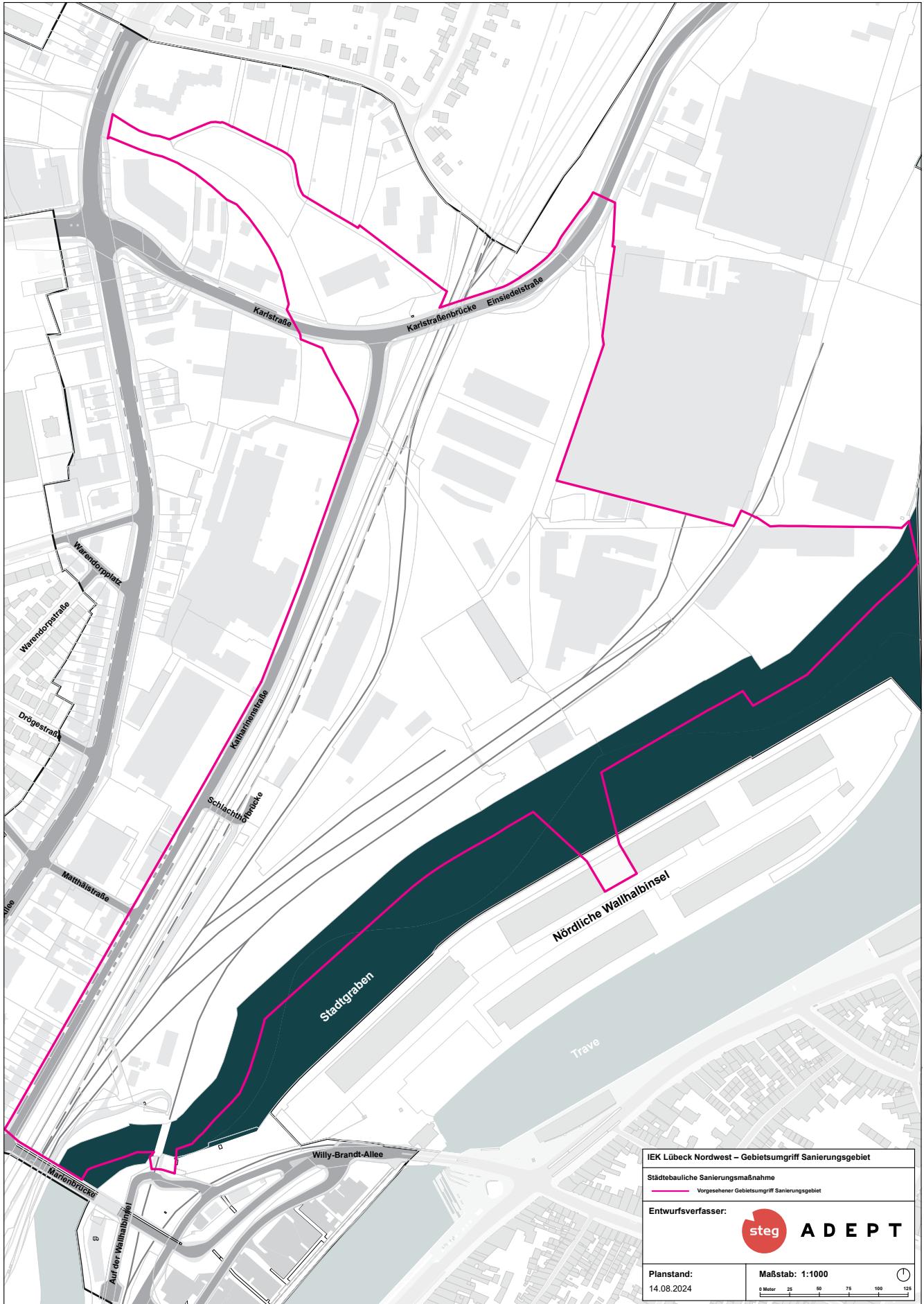


Abb. 49: Vorgesehener Gebietsumgriff des Sanierungsgebietes

5.5 Nachteilige Auswirkungen und Durchführbarkeit

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

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

5.6 Beteiligung

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

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

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

Alle Betroffenen haben darüber hinaus eine Auskunfts-pflicht. Hierzu heißt es in § 138 BauGB:

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

[...]"

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

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

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

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

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

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

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

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



Abb. 50: Holzverladung am Stadtgraben

6 Zeit- und Maßnahmenplan

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

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

Maßnahme 1 Wettbewerbsverfahren Wallhafen

Priorität	I
Zeitraum	2026-2027

Maßnahme 2 Uferpromenade

Priorität	I
Zeitraum	2028-2036

Maßnahme 3 Aktivitätspark

Priorität	I
Zeitraum	2028-2033

Maßnahme 4 Einsiedelstraße

Priorität	I
Zeitraum	2028-2030

Maßnahme 5 Schiffsbauplatz

Priorität	II
Zeitraum	2030-2035

Maßnahme 6 Tudorhallen

Priorität	III
Zeitraum	2030-2035

Maßnahme 7 Struckbachtal

Priorität	III
Zeitraum	2032-2035

Maßnahme 8 Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen

Priorität	III
Zeitraum	2035-2038

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

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

Monitoring

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

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

7 Langfristige Gebietsentwicklung

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

LMG-Flächen

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



Abb. 51: Langfristige Gebietsentwicklung

Gleisharfe

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

Schlachthofareal

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

Lärmschutz

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

Mehr Verbindungen

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

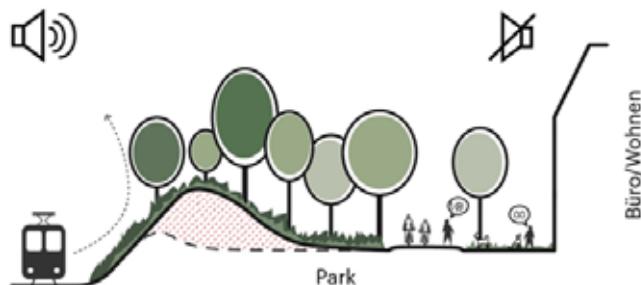


Abb. 52: Symbolhafte Darstellung Lärmschutzwall



Abb. 53: Holzhafen, Nördliche Wallhalbinsel und Burgtor

8 Zusammenfassung und Ausblick

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

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

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

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

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

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

9 VERZEICHNISSE

9.1 Abbildungsverzeichnis

Titel	Blick auf das Untersuchungsgebiet Quelle: steg Hamburg mbH	1
Abb. 1	Blick auf den Gleisbereich der Roddenkoppel Quelle: steg Hamburg mbH	6
Abb. 2	Untersuchungsgebiet Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	9
Abb. 3	Projektorganisation Quelle: steg Hamburg mbH	10
Abb. 4	Beteiligung im Planungsverfahren Quelle: steg Hamburg mbH	12
Abb. 5	Schwarzplan Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	14
Abb. 6	Bestandsnutzungen Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	15
Abb. 7	Historische Karte Struckbachtal 1796 Quelle: Hansestadt Lübeck	17
Abb. 8	Blick von der LMG auf die Wallhalbinsel Quelle: steg Hamburg mbH	18
Abb. 9	Fassade der Tudorhallen Quelle: steg Hamburg mbH	18
Abb. 10	Städtebauliche Entwicklung LMG-Areal Quelle: Hansestadt Lübeck	20
Abb. 11	Schlachthofareal an der Katharinenstraße Quelle: steg Hamburg mbH	22
Abb. 12	Brücke für den Transport von Vieh zum Schlachthofgelände Quelle: steg Hamburg mbH	22
Abb. 13	Bebauungspläne und Erhaltungssatzung Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	27
Abb. 14	Planungsrecht Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	28
Abb. 15:	Ausschnitt aus dem UNESCO-Welterbebereich Quelle: Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“, Hansestadt Lübeck	31
Abb. 16:	Hafenentwicklungsplan Quelle: Arbeitsgruppe Hafenentwicklung Lübeck auf Einladung der LPA	32
Abb. 17	Denkmalschutz / baulich-historisch erhaltenswerte Baustubstanz Quelle: steg Hamburg mbH	37
Abb. 18	Statistische Gebiete Quelle: Hansestadt Lübeck	39
Abb. 19	Eigentumsverhältnisse Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	44
Abb. 20	Verkehrszahlen im Untersuchungsraum Quelle: Verkehrsuntersuchung 2016	47
Abb. 21	Schwartauer Allee Quelle: steg Hamburg mbH	49

Abb. 22	Einsiedelstraße Quelle: steg Hamburg mbH	49
Abb. 23	Eutiner Eisenbahnbrücke Quelle: steg Hamburg mbH	51
Abb. 24	Katharinenstraße Quelle: steg Hamburg mbH	51
Abb. 25	Verkehrsbeziehungen Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	53
Abb. 26	Übergeordnete Verkehrswege Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	54
Abb. 27	Gesellschaftliche Infrastruktur Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	58
Abb. 28	Grün- und Wasserflächen Quelle: Entsorgungsbetriebe Lübeck	60
Abb. 29	Grün- und Wasserflächen Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	61
Abb. 30	Grundwasser und Entwässerung Quelle: Entsorgungsbetriebe Lübeck	68
Abb. 31	Städtebauliche Missstände Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	69
Abb. 32	Bauliche Mängel an Gehwegen Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	72
Abb. 33	Bauliche Mängel an Radwegen Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	73
Abb. 34	Bauliche Mängel an Straßen und Brücken Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	74
Abb. 35	Schwartauer Allee Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	77
Abb. 36	Mängel im Untersuchungsgebiet Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	79
Abb. 37	Leitbild für die Entwicklung Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	80
Abb. 38	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	82
Abb. 39	Maßnahme 1: Wettbewerbsverfahren Wallhafen Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	83
Abb. 40	Maßnahme 2: Uferpromenade Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	84
Abb. 41	Maßnahme 3: Aktivitätspark Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	86
Abb. 42	Maßnahme 4: Einsiedelstraße Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	88
Abb. 43	Maßnahme 5: Schiffbauplatz Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	89

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

9.2 Quellenverzeichnis

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

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

FOLGT

Hansestadt LÜBECK

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