

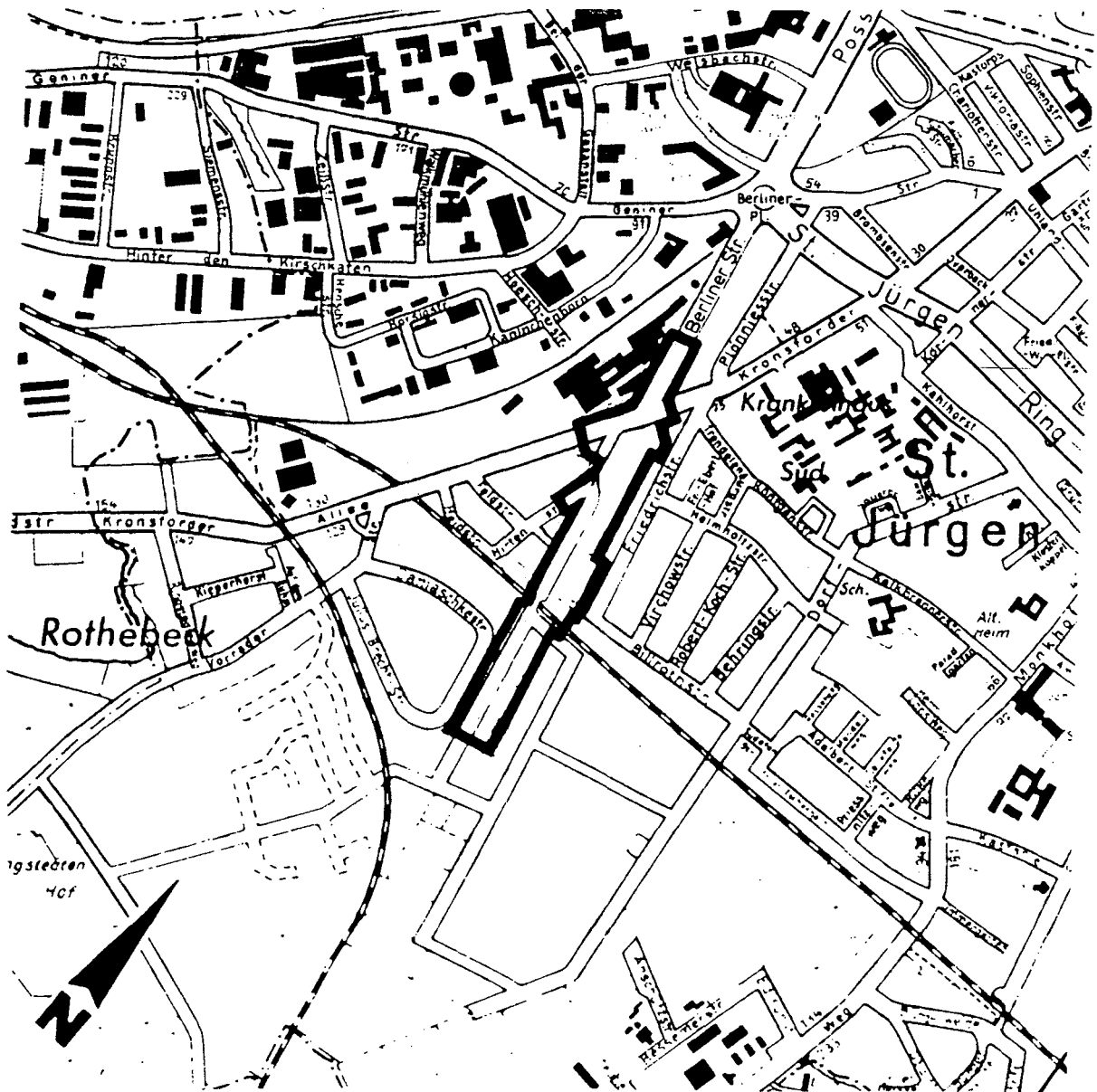
BEGRÜNDUNG
(§ 9 (8) BauGB)

zum Bebauungsplan 02.66.00 - Verlängerung Berliner Straße -

Fassung vom 15.10.1999

Übersichtsplan

Lageplan ca. M. 1 : 15.000



1. Städtebauliche Vergleichswerte

1.1 Flächenwerte

| | | |
|--|-----|-----------------------|
| Plangebiet | ca. | 70.700 m ² |
| Verkehrsflächen | ca. | 40.000 m ² |
| Verkehrsgrün/Vorhalte- fläche Stadtbahn | ca. | 14.500 m ² |
| Allgemeine Wohngebiet WA | ca. | 1.700 m ² |
| Reine Wohngebiete WR | ca. | 1.500 m ² |
| Bahnanlagen | ca. | 1.000 m ² |
| Grünflächen | ca. | 12.000 m ² |

2. Plangebiet

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes 02.66.00 - Verlängerung Berliner Straße (B 207 neu) liegt im Stadtteil St. Jürgen, Gemarkung St. Jürgen, Flur 7/8/10/11/12. Er erfaßt die Grundstücke 80/27 tlw., 108/29 tlw., 111/2, 59/12, 46/3, 415/83, 83/3, 401/111, 111/1, 59/21, 59/16, 110/1 tlw., 135/87, 134/89, 84/1 tlw., 931/33, 35/1, 33/1, 206/3, 373/19, 206/4 tlw., 342/33, 207/20 tlw., 24/6, 6/1, 34/1 und 137/89 tlw.

Das Plangebiet ist wie folgt begrenzt:

- im Norden durch die Berliner Straße,
- im Osten durch das Flurstück 69/2, die Grundstücke Kronsfordter Allee 60-66 und 83 a, Friedrichstraße 8-42, Billrothstraße 1 und das Flurstück 91/2,
- im Süden durch die Kleingartenanlage Mühlentor, Gartenfeld St. Jürgen,
- im Westen durch die Hirtenstraße und die Grundstücke Hirtenstraße 1-31, den Grünstreifen hinter der Bebauung der Damaschkestraße.

3. Städtebauliche Ausgangssituation

3.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

Im Plangebiet befindet sich zwischen Kronsfordter Allee, Friedrich- und Hirtenstraße der alte Bahndamm, dessen Flächen inzwischen städtisch sind. Die ehemals vorhandenen Gleisanlagen gehörten zum Rangierbahnhof, ebenso wie das Gebäude Kronsfordter Allee 85 c. Auf der Fläche zwischen dem alten Bahndamm und der Friedrichstraße waren verschiedene gewerbliche Nutzungen vorhanden, von 1850 bis 1908 befanden sich auf der Fläche Gleisanlagen, von 1930 bis 1955 eine Schmiede, außerdem waren hier 1967

bis 1995 ein Baumateriallager und eine Mietwäscherei. Heute werden die Flächen als Grünflächen und Grabeland genutzt.

3.2 Bisherige Festsetzungen

Für die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindlichen Flächen wurden teilweise Festsetzungen im Rahmen des Bebauungsplanes 02.68.00 -Berliner Straße- getroffen. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes 02.66.00 treten an die Stelle der bisherigen Festsetzungen.

4. Planungsgrundsätze

Der Bebauungsplan 02.66.00 wird aufgestellt, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Verlängerung der Berliner Straße zur Erschließung des geplanten Hochschulstadtteils zu schaffen.

Gemäß Bürgerschaftsbeschuß vom 22.06.1995 soll der geplante Hochschulstadtteil dem Rahmenplan entsprechend weiterentwickelt werden. Die verlängerte Berliner Straße ist künftig die Haupteerschließungsachse des Hochschulstadtteils.

Voraussetzung für die Entstehung des Stadtteils ist der Bau einer neuen Erschließungsstraße, die eine Anbindung des neuen Stadtteils an das Hauptstraßennetz der Hansestadt Lübeck bildet. Eine Erschließung des geplanten Hochschulstadtteils über den Mönkhofer Weg ist aus Kapazitäts- und Verträglichkeitsgründen nicht möglich. Zur Begrenzung des Kfz-Aufkommens im Wohnviertel Kahlhorststraße /Osterweide und zur Gewährleistung ausreichender ÖPNV-Bedienungsqualitäten im Verlauf des Mönkhofer Weges muß mit der geplanten Straße die Haupteerschließungsachse für den Hochschulstadtteil entwickelt werden.

Die Verlängerung der Berliner Straße eröffnet die Möglichkeit, das 230 ha große Hochschulareal neu zu entwickeln und insgesamt ins Stadtgefüge der Hansestadt Lübeck einzubinden. Es soll ein neuer Stadtteil entstehen, in dem innovative Forschungs- und Studienmöglichkeiten an der Nahtstelle zwischen Medizin, Naturwissenschaften, Technik und Wohnen angesiedelt werden.

Die geplante Erschließung des Hochschulstadtteils wird planungsrechtlich so festgesetzt, daß die Straße in einem Straßenprofil hergestellt werden kann, das mit einer Nutzung als Bundesstraße zu vereinbaren wäre. Dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen der Bundesrepublik Deutschland entsprechend plant das Ministerium für Wirtschaft, Technik und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, vertreten durch das Straßenneubauamt Ost die Verlegung der B 207. Parallel zum Bebauungsplanverfahren läuft ein Linienbestim-

mungsverfahren, in dem die Variante als günstigste Linienführung vorgeschlagen wird, die sich mit dem, dem Bebauungsplanverfahren zugrunde liegenden Entwurf deckt.

Über die Bebauungspläne soll in erster Linie die Erschließung des geplanten Hochschulstadtteils gesichert werden. Ob die geplante Straße gleichzeitig den ersten Teilabschnitt der B 207 neu bildet, wird sich aus dem Linienbestimmungs- bzw. anschließenden Planfeststellungsverfahren ergeben. Das Teilstück der B 207 neu, von der Kronsforders Allee bis zur südlichen Einfahrt in den geplanten Hochschulstadtteil wurde vom Linienbestimmungs- bzw. Planfeststellungsverfahren abgekoppelt, um zeitliche Verzögerungen bezüglich der Haupteerschließung des Hochschulstadtteils zu vermeiden.

Die Erschließung des geplanten Hochschulstadtteils wird über drei Bebauungspläne 02.66.00 - Verlängerung Berliner Straße -, 09.10.00 - B 207 neu I -, 09.11.00 - B 207 neu II - festgesetzt.

Das Linienbestimmungsverfahren schließt die gesamte Trasse ab Kronsforders Allee in seine Untersuchungen mit ein. Wird die geplante Erschließung des Hochschulstadtteils künftig als B 207 neu weitergeführt, so wird sie südlich anschließend an den Bebauungsplan 09.11.00 - B 207 neu II - über ein vom Straßenneubauamt Ost betriebenes Planfeststellungsverfahren planungsrechtlich gesichert.

Der Verlauf der Trasse ist durch die Planungen zum Hochschulstadtteil im Bereich von der Kronsforders Allee bis etwa zum Landgraben vorgegeben; der weitere Verlauf wird sich aus dem laufenden Linienbestimmungsverfahren ergeben.

Im Falle einer Verlängerung der Straße über den Hochschulstadtteil hinaus als B 207 neu wird es künftig einen A 20-Anschluß geben. Die planungsrechtlichen Festsetzungen der genannten Bebauungspläne basieren auf einem technischen Vorentwurf, der bezüglich Verkehrsprognosen, Lärmschutz usw. auf eine entsprechende Belastung ausgerichtet ist.

4.2 Entwicklung aus anderen Planungen

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sind aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Lübeck, der am 31.08./07.09.1989 von der Bürgerschaft beschlossen, am 17.08.1990 durch den Innenminister des Landes Schleswig-Holstein genehmigt wurde und am 08.10.1990 in Kraft trat und seiner 25. Änderung vom 14.07.1999, entwickelt worden.

Außerdem liegt den Festsetzungen des Bebauungsplanes, der am 22.06.1995 von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossene Rahmenplan zum Hochschulstadtteil zugrunde.

5. Inhalt der Planung

5.1 Künftige bauliche Entwicklung und Nutzung

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes ermöglichen innerhalb der festgesetzten Verkehrsflächen die Fortführung der Berliner Straße zur Erschließung des geplanten Hochschulstadtteils.

Die im Bebauungsplan ausgewiesene Straße dient der Haupteerschließung des geplanten Hochschulstadtteils in Lübeck-St. Jürgen.

Die geplante Straße ist anbaufrei, d. h. es werden keine Grundstücke direkt erschlossen. Die Straße wird zweispurig mit zusätzlichen Abbiegespuren ausgebaut und mit Rad- und Fußwegen sowie notwendigen Lärmschutzmaßnahmen versehen.

Östlich, parallel zur Fahrbahn befindet sich ein etwa 18,0 bis 30,0 m breiter Streifen, der von Bebauung freizuhalten ist. Die Fläche dient als Option für eine mögliche Stadtbahntrasse. Da es für die Realisierung einer Stadtbahn zur Zeit noch keinen Bürgerschaftsbeschuß gibt (der Verkehrsentwicklungsplan befindet sich in der Endbearbeitung), wird die Fläche vorerst als Fläche für Verkehrsgrün festgesetzt. Somit ist sichergestellt, daß die Fläche nicht bebaut wird. Zur Realisierung der Stadtbahn ist ein Planfeststellungsverfahren notwendig, in dessen Rahmen die Fläche für Verkehrsgrün neu überplant werden muß. Es ist nicht sinnvoll, die Stadtbahntrasse bereits zum jetzigen Zeitpunkt als Verkehrsfläche/Straßenbahn festzusetzen, da der genaue Platzbedarf der Trasse noch offen ist, die Verwaltung und Pflege der Fläche gesondert sicherzustellen wäre und der Straßenbaulastträger durch die Finanzierung der hinzukommenden Ausgleichsflächen zusätzlich belastet würde.

Solange es keine Anbindung des Hochschulstadtteils über die Stadtbahn gibt, wird der Stadtteil durch Busverkehr angeschlossen. Die Busse (ÖPNV) erhalten eine gesonderte Einfahrtsmöglichkeit, die auch von Taxen (ÖPNV) und Radfahrern genutzt werden können, in den neuen Stadtteil, die im Bebauungsplan 09.10.00 - B 207 neu II - festgesetzt ist.

5.2 Fußgänger, Fahrradverkehr

Östlich der Fahrbahn auf der lärmabgewandten Seite wird ein gemeinsamer öffentlicher Fuß- und Radweg geführt. Der straßenbegleitende Geh- und Radweg ist über Rampen mit der Billrothstr. und dem Kleingartenweg parallel der Bahnlinie Lübeck - Bad Kleinen verbunden.

Die vorgenannten Wege unterführen parallel zur Bahn an den Brückenwiderlagern die Straße und ermöglichen damit ein niveaufreies Queren für Fußgänger und Radfahrer in Richtung Westen zum Wohnviertel Hirtenstr. und zur Damaschkestr. Damit ist auch eine fußläufige Anbindung der genannten Wohngebiete an das Kleingartengelände östlich der Fahrbahn sichergestellt. Die im Plan dargestellten Rampen für den Geh- und Radweg werden im Bauentwurf noch optimiert.

5.3 Regenwasserentsorgung

Die Straßenflächen nördlich der Bahnstrecke Lübeck-Rostock werden über Mulden, alternativ Mulden-Rigolen-System entwässert. Außerdem sind im nördlichen Bereich des Bebauungsplanes 02.66.00 - Verlängerung Berliner Straße - östlich und westlich der Fahrbahn zwei Mulden mit Kiesbett vorgesehen, in denen zusätzlich Regenwasser versickert bzw. zurückgehalten werden kann. Die Mulden erhalten einen Notüberlauf als Vorflut in den vorhandenen Mischwasserkanal in der Kronsfordter Allee bzw. Berliner Straße. Langfristig soll hier die Entwässerung über ein Trennsystem erfolgen; dann dient der Regenwasserkanal als Vorflut für den Notüberlauf der Muldenentwässerung. Soweit die Höhenverhältnisse der geplanten Straße es erfordern, kann das südlich der Bahnstrecke Lübeck-Rostock anfallende Regenwasser über Mulden, alternativ Mulden-Rigolen-System geführt und über ein Regenrückhaltebecken mit Leichtstoffabscheidung als Vorflut in den Heidkoppelgraben abgeleitet werden. Die Mulden sind möglichst flach auszuführen, so daß die Dränwirkung auf das benachbarte Gelände so gering wie möglich ausfällt. Vor der Einleitung in den Landgraben ist das Regenwasser entsprechend den technischen Vorschriften des Landes Schleswig-Holstein zu behandeln.

Die Regenrückhaltebecken sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 09.10.00 - B 207 neu I - und im Teilbereich II des Bebauungsplanes 09.11.00 - B 207 neu II - vorgesehen. Sie werden nach grober Abschätzung etwa eine Größe von 3.000 m² bzw. 4.000 - 5.000 m² haben. Die Dimensionierung der Regenrückhaltebecken wird im Rahmen des Straßenentwurfs erfolgen. Zur Erstellung der Eingriffs- und Ausgleichsbilanz wird von der Maximalgröße ausgegangen.

5.4 Eingriff in Natur und Landschaft, Grünflächen und Bepflanzung

Der Bau der geplanten Straße stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Parallel zum Bebauungsplan wurde ein Grünordnungsplan aufgestellt, der nach umfassender Bestandsaufnahme und Bewertung die erforderlichen Ausgleichs- und Minimierungsmaßnahmen festgelegt hat. Dem Grünordnungsplan liegen u. a. die faunistisch-floristischen Untersuchungen, die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zum Linienbestimmungsverfahren der B 207 neu im Bereich Lübeck-St. Jürgen bzw. Lübeck-Wulfsdorf angefertigt wurden, zugrunde.

Die Freiraumkonzeption ist unter Berücksichtigung des geplanten Hochschulstadtteils entstanden. Die Straße wird, um den Charakter einer Stadtteilerschließung hervorzuheben, mit einem begleitenden alleeartigen Baum- bzw. Gehölzstreifen versehen. Der Tradition der Lübecker Einfallstraßen folgend wird die straßenbegleitende Baumallee als Lindenallee festgesetzt.

Insgesamt wurden die zur Übernahme geeigneten Inhalte aus dem Grünordnungsplan als Festsetzungen in den Bebauungsplan übernommen. Es sind Pflegemaßnahmen in einige Festsetzungen in den Text Teil B eingeflossen, um die Festsetzungen entsprechend den Vorschlägen des Grünordnungsplanes zu konkretisieren und somit die Richtigkeit der Bilanzierung zu gewährleisten. Für die Eingriffs-/Ausgleichsermittlung wurde das Verfahren zur Bewertung von Eingriff und Ausgleich im Rahmen landschaftspflegerischer Begleitplanungen für Straßenbaumaßnahmen angewendet. Die Ausgleichsflächen liegen größtenteils in den Teilbereichen II und III des Bebauungsplanes 09.11.00 B 207 neu II, außerdem wurden noch Ausgleichsflächen innerhalb der einzelnen Bebauungspläne geschaffen. Geschützte Biotop nach § 15 a und b Landesnaturschutzgesetz sind nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

5.5 Altlasten/Emissionen

5.5.1 Altlasten

Im April 1996 wurde durch das Umweltamt eine historisch-deskriptive Altlastenuntersuchung zur Erfassung von Altlastenverdachtsflächen in Auftrag gegeben. Im Bereich des Bebauungsplanes 02.66.00 befinden sich zwei Verdachtsflächen. Es handelt sich um eine ehemalige Schmiede bzw. eine Lagerfläche im Bereich der Kronsfordter Allee 85 b und um einen Teilbereich des ehemaligen Rangierbahnhofs nördlich der Bahnlinie Lübeck-Rostock. Es sind bei der Untersuchung beider Verdachtsflächen vereinzelt erhöhte MKW-, Schwermetall- und PAK_{EPA} -Gehalte festgestellt worden, die eine Überschreitung des geogenen Hintergrundes darstellen. Die auffälligen Gehalte beschränken sich dabei auf den obersten Meter der Auffüllungsschicht.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist aufgrund der festgestellten Schadstoffgehalte, der Möglichkeiten der Ausbreitung der Schadstoffe sowie der hydrologischen und geologischen Verhältnisse keine akute Gefährdung von Schutzgütern gegeben, die Gefahrenabwehrmaßnahmen (Sicherung/Sanierung) erfordern würden. Bei der gegenwärtigen sowie der geplanten Nutzung ist für das Schutzgut menschliche Gesundheit keine Gefährdung und somit kein Handlungsbedarf gegeben. Zur Verminderung des verbleibenden Altlastenrisikos wird vom Umweltamt empfohlen, alle künftigen Erd- und Tiefbauarbeiten sowie Abbrucharbeiten, soweit diese mit Eingriffen in das Erdreich verbunden sind, durch einen unabhängigen altlastenerfahrenen Sachverständigen begleiten zu lassen.

5.5.2 Lärmschutz

Zum Schutz der vorhandenen Bebauung vor Lärmemissionen durch Fahrverkehr wurde eine lärmtechnische Untersuchung zur Ermittlung der erforderlichen Lärmschutzwandhöhe in Auftrag gegeben. Als Ergebnis dieser Untersuchung sind südlich der Kreuzung Kronsfordter Allee/Berliner Straße bis zur Bahnstrecke Lübeck-Bad Kleinen beidseitig der Fahrbahn Lärmschutzeinrichtungen in der Höhe von ~ 4,0 m vorzusehen. Ab der Bahnstrecke in Richtung Süden ist westseitig der Fahrbahn eine Lärmschutzeinrichtung ebenfalls in der Höhe von ~ 4,0 m vorzusehen.

Außerdem wurde eine Entschädigungsuntersuchung nach der 16. BImSchV zum Neubau der B 207 beauftragt. Den o. g. Untersuchungen liegen prognostizierte Verkehrsbelastungszahlen für die B 207 neu aus dem Szenario „Trend“ des VEP-Beitrags (Verkehrsentwicklungsplan) Nr. 6 für das Jahr 2010 zugrunde. Im Rahmen des Baureifentwurfes ist die Höhe der Lärmschutzeinrichtungen sowie der Entschädigungsanspruch gemäß 16. BImSchV zu konkretisieren.

Wird der Hochschulstadtteil erst über eine gemeindliche Straße erschlossen, die später zur Bundesstraße umgewidmet wird, so ist die zu berechnende Lärmbelastung durch Lärmschutzmaßnahmen, wie im Bebauungsplan vorgesehen, zu mindern.

Die Verkehrsbelastungszahlen basieren auf der Annahme, daß die Erschließung des Hochschulstadtteils gleichzeitig B 207 neu mit einem Anschluß an die A 20 wird. Ob die Straße entsprechend genutzt wird, ergibt sich aus den Ergebnissen des Linienbestimmungs- und dem anschließenden Planfeststellungsverfahren. Bei einer Erschließung des geplanten Hochschulstadtteils über eine Gemeindestraße gilt die 16. BImSchV.

Für das Gartenfeld St. Jürgen, der Kleingartenanlage Mühlentor besteht gemäß den ermittelten Werten nach der 16. BImSchV kein Anspruch auf eine Lärmschutzeinrichtung zur geplanten Straße. Es wird jedoch empfohlen, den Bodenaushub, der bei den Bauar-

beiten zur Straße und zum Hochschulstadtteil anfällt, als Wall vor der Kleingartenanlage aufzuschütten, so daß eine Lärminderung erfolgen kann.

Die Gutachten zur Altlastenproblematik und zur Lärmsituation können bei Bedarf eingesehen werden.

6. Archäologie

Der Bereich Archäologie weist darauf hin, daß für die in den Bebauungsplänen vorgesehenen Baumaßnahmen baubegleitend archäologische Arbeiten (Dokumentationen, Fundbergungen etc.) vorzusehen sind.

Bisher sind Funde in den Bereichen des Bebauungsplanes noch nicht aufgetreten. Eine Geländebegehung und die Informationen der Topographischen Karte zeigen jedoch, daß die Baumaßnahmen hügeliges Gelände durchschneiden. In Hanglagen ist daher nach den Erfahrungen in anderen Teilen Lübecks mit Resten vorgeschichtlicher oder auch mittelalterlicher Besiedlungen zu rechnen, die nicht ohne fachgerechte Dokumentation zerstört werden dürfen.

Daher sollen Erdbewegungen aller Art durch die Grundstückseigentümer bzw. -besitzer oder ihrer Beauftragten mindestens vier Wochen vor Baubeginn dem Bereich Archäologie, Meesenring 8, 23566 Lübeck, Telefon 0451/1227154 schriftlich angezeigt werden.

7. Sicherung der Plandurchführung

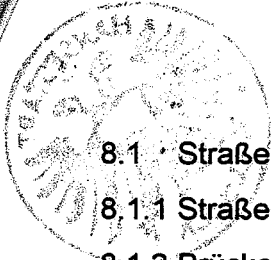
7.1 Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens

Die zu öffentlichen Zwecken bereitzustellenden Flächen befinden sich größtenteils im Besitz der Hansestadt Lübeck. Die Bereitstellung der in Privathand befindlichen Flächen soll möglichst im freihändigen Erwerb erfolgen. Hilfsweise können Grenzregelungen, Grundstücksumlegungen und Enteignungen vorgenommen werden.

8. Kosten

Die Kostenrechnung umfaßt die Bebauungspläne 02.66.00 - Verlängerung Berliner Straße, 09.10.00 - B 207 neu I, 09.11.00 - B 207 neu II, Teil I - III, die zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Erschließung des geplanten Hochschulstadtteils notwendig sind.

Bei der Verwirklichung der o. g. Bebauungspläne entstehen folgende überschläglich ermittelte Kosten:



| | | |
|---|-------------------|-------------------|
| 8.1 · Straßen- und Wegebau | | ~ 9.860.000,-- DM |
| 8.1.1 Straßenbau (Ober-/Unterbau) | ~ 6.500.000,-- DM | |
| 8.1.2 Brückenbau | ~ 2.800.000,-- DM | |
| 8.1.3 Geh- /Radwege | ~ 350.000,-- DM | |
| 8.1.4 Grunderwerb | ~ 60.000,-- DM | |
| 8.1.5 sonstige Bauwerke | ~ 150.000,-- DM | |
| | | |
| 8.2 Entwässerung (Straßenentwässerung, Rückhalteeinrichtungen) | | ~ 3.200.000,-- DM |
| | | |
| 8.3 Lärmschutz | | ~ 4.900.000,-- DM |
| | | |
| 8.4 Ausgleich (ohne Flächenerwerb) | | ~ 890.000,-- DM |
| | | |
| 8.5 Sonstige besondere Kosten (Verlegung von Ver- u. Entsorgungsleitungen) | | ~ 770.000,-- DM |
| | | |
| Gesamtkosten (inkl. MWSt.): | ca. | 19.620.000,-- DM |

Die Kostenverteilung der entstehenden Kosten wird im weiteren Verfahren geklärt.

9. Übersichtsplan

M. 1 : 5.000

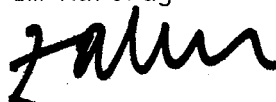
Anlage

Lübeck, 15.10.1999
6.611.3 - Stadtentwicklung
Ley/Ru/Ti BEGR0266.DOC
15.10.1999

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich Stadtplanung
Bereich Stadtentwicklung

Im Auftrag

Im Auftrag


Dr.-Ing. Zahn


Bruckner

