

BEGRÜNDUNG

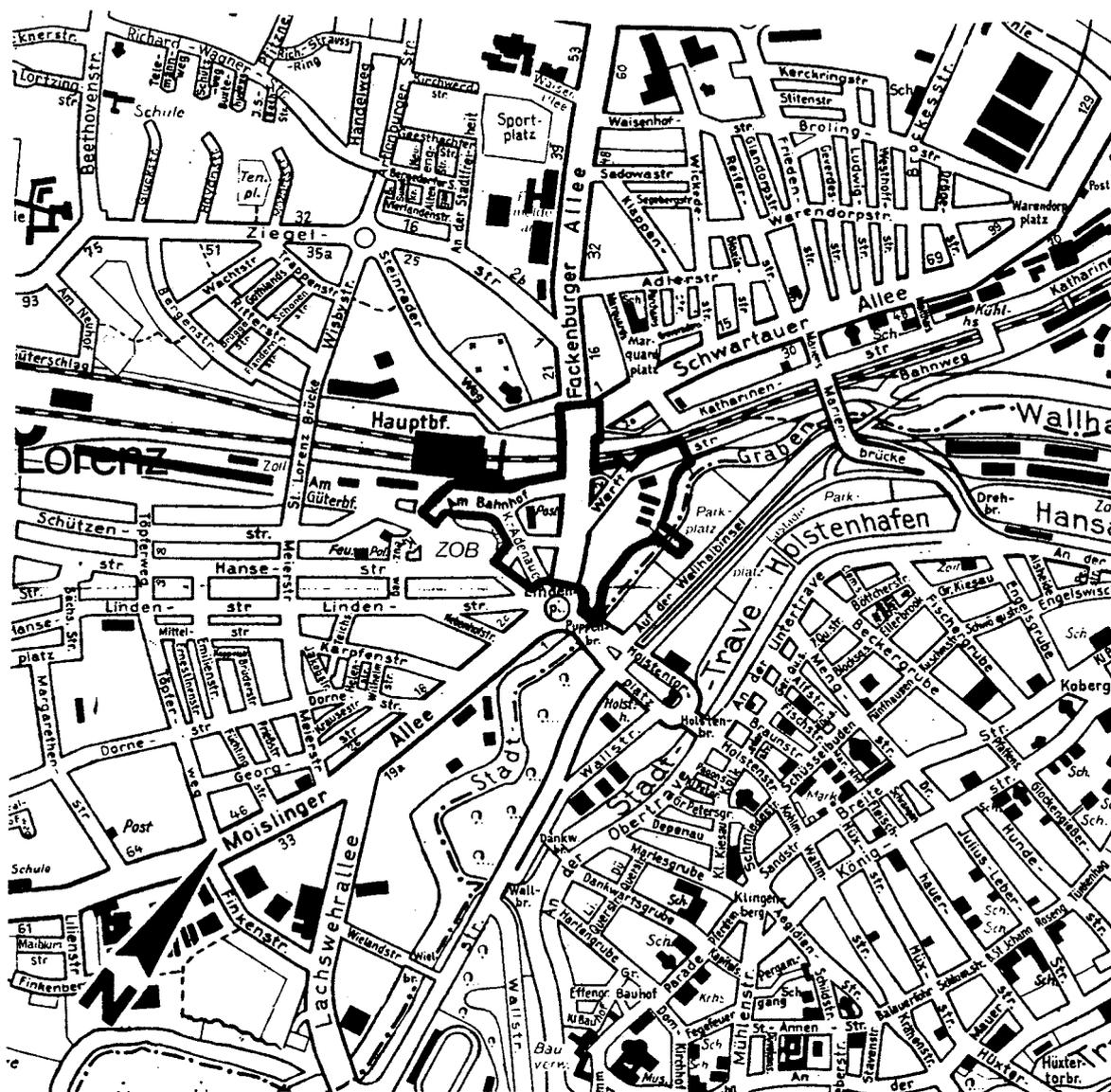
(§ 9 (8) BauGB)

zum Bebauungsplan 03.01.00 - Fackenburg Allee/Werftstraße/Bahnhofsvorplatz

Fassung vom 27.02.2001

Übersichtsplan

Lageplan (ca. 1 : 15.000)



1. Städtebauliche Vergleichswerte

1.1 Flächenwerte

Bebauungsplangebiet	ca.	7,74	ha
Kerngebiete	ca.	1,68	ha
Sondergebiete	ca.	1,12	ha
öffentliche Grünflächen	ca.	1,56	ha
Verkehrsflächen	ca.	3,33	ha
Versorgungsflächen	ca.	0,01	ha

1.2 Öffentliche Parkplätze ca. 70

2. Plangebiet

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt in der Gemarkung St. Lorenz (Stadtteil St. Lorenz Süd) bzw. in der Gemarkung Innere Stadt (Stadtteil Innenstadt).

In der Gemarkung St. Lorenz umfaßt der Bauleitplan folgende Flurstücke der Flur 8: 6/23 tlw., 93/16, 6/22, 6/24, 6/12, 1/1 tlw., 290/35, 289/32, 32/1, 16/2, 352/16, 16/4, 16/6, 16/7, 6/4, 6/20, 100/23, 100/6, 100/30, 100/29, 100/9, 100/20, 100/32, 100/31 tlw.

Flur 15: 99/61 tlw., 176/5, 274/3, 177/6, 177/2 tlw., 274/5, 177/5, 177/4 tlw., 131/3, 131/12 tlw.

In der Gemarkung Innere Stadt werden folgende Flurstücke der Flur 71 umfaßt: 28/10 tlw., 27/22 tlw., 27/21 tlw.

3. Städtebauliche Ausgangssituation

3.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

Das Bebauungsplangebiet gehört zum westlichen Vorstadtbereich von Lübeck. Vor der Aufhebung der Torsperre im Jahre 1864 befanden sich in diesem Bereich insbesondere Gehöfte und Gärtnereien. Ab ca. 1830 wurde der Lindenpark mit Linden bepflanzt. Nach der Aufhebung der Torsperre wurden die Flächen außerhalb des Lindenparkes sehr schnell bebaut.

Mit dem Beginn der Bauarbeiten für die Verlegung der Bahngleise und Bau des Hauptbahnhofes ergaben sich einschneidende Änderungen für diesen Bereich. Im Rahmen der Gleisarbeiten wurde auch der gezackte Verlauf des Stadtgrabens teilweise zugeschüttet und begradigt.

Das Empfangsgebäude der Bahn wurde 1908 fertig gestellt. Um den Bahnhofsvorplatz entstanden Hotelgebäude und Verwaltungsgebäude. Vom Bahnhofsvorplatz führte die Bahnhofstraße (jetzige Konrad-Adenauer-Straße) als Hauptverkehrsstraße zum Lindenplatz. Der Bereich der Werftstraße war gewerblich geprägt.

Im Jahre 1960 wurde das Postgebäude am Bahnhofsvorplatz gebaut. Der Neubau des Colonia-Gebäude entstand Anfang der 80er Jahre.

3.2 Bisherige Festsetzungen

Für die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindlichen Flächen wurden bisher zum Teil Festsetzungen im Rahmen des Bebauungsplanes 03.60.00 - Bahnhofsviertel getroffen. Die jetzigen Festsetzungen treten an die Stelle der bisherigen.

3.3 Entwicklungen aus anderen Planungen

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sind aus den Darstellungen der Neuaufstellung 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 genehmigt und am 08.10.1990 wirksam wurde sowie seiner 30. Änderung vom entwickelt worden.

4. Planungsgrundsätze

4.1 Ziel und Zweck der Planung

Der Bebauungsplan wird im Wesentlichen aufgestellt, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Neuordnung der Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes zu schaffen. Auslöser für eine Neuordnung sind insbesondere das freigewordene Postgrundstück an der Konrad-Adenauer-Straße und die Aufgabe des Gemüsemarktes an der Werftstraße. Die Nutzung dieser Entwicklungspotenziale setzt die Planung und Realisierung neuer Erschließungsstraßen beidseits der Fackenburger Allee und den Ausbau der Fackenburger Allee voraus.

Auf den neuen Bauflächen der Kerngebiete ist die Ansiedlung von Unternehmen des Dienstleistungssektors (Handel und Büronutzung) vorgesehen. Die Obergeschosse sind auch für das Wohnen geeignet. In dem geplanten Sondergebiet ist der Bau von Freizeiteinrichtungen wie ein Kino- und Wellnesscenter geplant.

Die Verkehrsflächen innerhalb des Lindenparkes sollen zurückgebaut werden und alleartig für Fußgänger und Radfahrer ausgebaut werden.

5. Inhalt der Planung

5.1 Künftige bauliche Entwicklung und Nutzung

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes ermöglichen insbesondere die Realisierung neuer Kern- und Sondergebietsflächen. Auf dem ehemaligen Postgrundstück am Bahnhof sollen zwei neue Baublöcke gebildet werden. Die erforderlichen Abstände für die Belichtung und Besonnung sowie die Flächenansprüche für die neue Planstraße 686 erfordern einen Eingriff in die Randzone des Lindenparkes. Dadurch entfallen 6 größere Bäume. Für die Bäume wird Ersatz geschaffen. In den neu geschaffenen Kerngebieten MK 1 und MK 2 sollen sich insbesondere Einzelhandel, unterschiedliche Dienstleistungsbetriebe und in den Obergeschossen ggf. auch Wohnnutzung ansiedeln können. Der Schwerpunkt der Einzelhandelsentwicklung im Bebauungsplangebiet soll wegen der Lagegunst und der besseren Erreichbarkeit in den Kerngebieten 1 und 2 liegen. Im Hinblick auf das begrenzte Ansiedlungspotenzial für zentrenrelevante Sortimente gemäß Einzelhandelsentwicklungskonzept von 1996 sowie den zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen wird die mögliche Verkaufsfläche für zentrenrelevante Sortimente im MK 1 + 2 – Gebiet auf max. 7.000 m² Verkaufsfläche bzw. max. 10.000 m² Geschossfläche begrenzt.

Die Festlegung der zentren- bzw. nicht-zentrenrelevanten Sortimente erfolgt nach der im Rahmen der Erstellung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes abgestimmter Sortimentsbestimmung. Aufgrund seiner räumlichen Lage auf der Entwicklungsachse Bhf-Stadtzentrum und seiner Ergänzung und Erweiterungsfunktion für das Lübecker Stadtzentrum wird das zulässige Sortiment für dieses Bahnhofsquartier in begrenztem Umfang modifiziert. Die Palette der Nahrungs- und Genußmittel und die sperrigen Großgeräte in einem möglichen Elektrofachmarkt, die sog. „Weisse Ware“ werden unter diesem Gesichtspunkt als nicht zentrenrelevantes Sortiment aufgeführt.

In den Kerngebieten 3 und 4 wird wegen der o. g. Zielsetzungen und der eingeschränkten Erreichbarkeit der Flächen die Verkaufsfläche für zentrenrelevante Sortimente im Kerngebiet 3 auf max. 800 m² und im Kerngebiet 4 auf max. 1.400 m² begrenzt.

Über die im Bebauungsplanbereich liegenden Flächen hinaus sind die Flächen zwischen dem Bahnhofsvorplatz und dem zentralen Omnibusbahnhof als potenzielle Entwicklungsflächen für zentrenrelevanten Einzelhandel im Bahnhofsbereich anzusehen. Zielvorstellung ist es, in diesem Bereich weitere 2.000 bis 3.000 m² Verkaufsflä-

che mit zentrenrelevanten Sortimenten zu ermöglichen und in einem gesonderten Bebauungsplanverfahren planungsrechtlich zu regeln.

Das Kerngebiet MK 3 umfasst im Wesentlichen das vorhandene Verwaltungsgebäude der IHK (ehemals Colonia-Versicherung). Die durch die neuen Erschließungsstraßen erweiterten Grundstücksflächen ermöglichen die Erweiterung des vorhandenen Gebäudes oder die Errichtung eines neuen Gebäudes.

Im Kerngebiet MK 4 ist im Hinblick auf die Nähe zum Stadtgraben die Geschossigkeit zu diesem abgestuft.

In dem Sondergebiet „Freizeiteinrichtungen“ sind auf der Grundlage eines vorliegenden Realisierungskonzeptes ein Kinocenter, Erlebnisgastronomie, ein Wellnesscenter und Stellplatzanlagen vorgesehen.

In den festgesetzten Kerngebieten sind Spielhallen und ähnliche Unternehmen im Sinne des § 33 i der Gewerbeordnung als Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig, wenn sie nach Art, Lage oder Umfang der Zweckbestimmung dieser Gebiete nicht widersprechen.

Die besondere städtebauliche Begründung ergibt sich daraus, dass der Bahnhofsbereich zu den wichtigsten zentralen Entwicklungsgebieten der Stadt gehört. Ziel der Stadtplanung ist es daher, ein wichtiges Entree der Stadt funktional und visuell zu verbessern.

Bei der Beurteilung einschlägiger Bauvorhaben, für die die Anwendung der Ausnahmeregelungen beantragt ist, setzt eine Ermessensprüfung ein, die sich an den folgenden kumulativ wirkenden Kriterien orientieren kann:

Bei der Art (Billard-Café, Spielcasino, Spielclub, Verhältnis der Anzahl von Unterhaltungsautomaten und Geldspielgeräten usw.) kann u. a. die Besucherfrequenz und damit der Störgrad beurteilt werden.

Bei der Anzahl wäre im jeweiligen Einzelfall die Häufung im räumlichen Zusammenhang zu beurteilen, vor allem die Beeinträchtigung des Gebietes und die Gefährdung der Nutzungsmischung.

Bei der Lage können städtebauliche Spannungen durch die unmittelbare Nähe sakraler und kultureller Gebäude, Jugendeinrichtungen, historischer Plätze, Ensembles, historischer Repräsentationsbauten oder anschließender Wohngebiete ausgelöst oder erhöht werden.

Beim Umfang kann die Grösse der baulichen Struktur des Gebietes widersprechen bzw. mit dem Gebäude und seinen Nutzungen oder mit benachbarten Nutzungen nicht vereinbar sein.

Der Ausschluss von Spielhallen aus der Erdgeschosszone soll einen zusätzlichen Schutz bewirken, dass die am meisten vom Publikum frequentierten und daher wertvollsten Geschäftsflächen von Spielhallen, ggf. als Folge eines Verdrängungseffektes, in Anspruch genommen werden, weil deren Ansiedlung in den benachbarten Zonen ausgeschlossen ist. Ausserdem soll durch die Festsetzung erreicht werden, dass die Attraktivität der Schaufensterzone durch die vielfach plakative Werbewirksamkeit der Spielhallenbranche nicht beeinträchtigt wird.

5.2 Erschließung

Die Erschließung der neuen Baublöcke beidseits der Fackenburger Allee erfordert im Zusammenhang mit ohnehin geplanten Straßenerweiterungen (separate Busspuren) einen umfangreichen Umbau der Fackenburger Allee. Dazu gehört auch eine Verbreiterung der Bahnhofsbrücke.

In dem Bereich zwischen der Bahnhofsbrücke und der signalgeregelten neuen Kreuzung ist eine Aufweitung auf fünf Spuren (incl. Linksabbieger) und zwei Busspuren erforderlich. Der Bebauungsplan schafft die Voraussetzungen für den Anschluß Fackenburger Allee an einen neu zu gestaltenden Lindenplatz, der nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanes ist.

Die Buslinien erhalten beidseitige Haltstellen in der neu anzulegenden Straße 686 zwischen den Kerngebieten MK 1 und MK 2.

Östlich der Fackenburger Allee wird im Bereich der alten Werftstraße eine neue „Bügelstraße“ geschaffen, die der inneren Erschließung der neuen Bauflächen dient. In Verlängerung dieser „Bügelstraße“ wird über eine neue Brücke über den Stadtgraben eine fußläufige Verbindung zur Mittleren Wallhalbinsel mit Weiterführung zur Innenstadt geschaffen. Damit wird eine 2. attraktive Fußverbindung Bhf-Altstadt und eine direkte Fußwegeverbindung zwischen dem Freizeit- und Veranstaltungsanlagen an der Werftstraße und auf der Wallhalbinsel geschaffen.

Südlich des Kerngebietes MK 2 wird die vorhandene Straße in Richtung Lindenpark verlegt. Diese Straße soll als Zufahrt zur geplanten Tiefgarage des Kerngebietes MK 2 und zur Anlieferung dienen.

Die Tiefgaragenzufahrt zum Kerngebiet MK 1 soll über die umgebaute Straße „Am Bahnhof“ erfolgen. Durch die vorgesehene Tiefgaragenverbindung unter der Straße 686 sind die Kerngebiete MK 1 und MK 2 untereinander erreichbar. Die Erreichbarkeit

der Kerngebiete MK 1 und MK 2 wird neben einer direkten Anbindung von der Fackenburg Allee auch vom Lindenplatz aus über die Straßen „Lindenplatz“ und „Konrad-Adenauer-Platz“ gewährleistet.

Die Straße im südlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes soll für den Zweirichtungsverkehr hergerichtet werden. Der Zeitpunkt für den weiteren Umbau des Bahnhofsvorplatzes steht noch nicht fest. Der Bebauungsplan ermöglicht eine vollständige Unterbauung mit einer Tiefgarage, in die auch eine Fahrradstation integriert werden könnte. Im oberirdischen Bereich des Bahnhofsvorplatzes sind weiterhin Taxenstandplätze und in begrenztem Umfang Kurzzeitparkplätze für PKW und Fahrräder vorzuhalten. Weitere Stellplatzangebote für Kfz und Busse können bei Bedarf ggf. hinter dem Handelshof zwischen der Straße „Beim Retteich“ und dem Bahngelände realisiert werden.

Für den Fahrradverkehr sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- durchgehende Radwege/Radfahrstreifen beiderseits der Fackenburg Allee
- Radfahrstreifen bzw. Zulassung von Radverkehr im Fußgängerbereich der Straßen 686 und 685
- Zulassung von Radverkehr im Fußgängerbereich Lindenpark und
- Herstellung eines gemeinsamen Geh- und Radweges entlang dem Stadtgraben, im Anschluß bzw. innerhalb der öffentlichen Grünflächen.

5.3 Parkplätze und Stellplätze

Öffentliche Parkplätze sind in der Bügelstraße östlich der Fackenburg Allee und in der Straße Am Bahnhof und im begrenzten Umfang im Bahnhofsvorplatzbereich vorgesehen. Darüber hinaus sind in dem geplanten Parkhaus in der Sondergebietsfläche über den Eigenbedarf der geplanten Nutzungen hinaus Parkplätze zur Benutzung durch die Allgemeinheit vorgesehen. Außerdem ist mittelfristig der Bau eines Parkhauses westlich des Bahnhofsvorplatzes geplant.

Die privaten Stellplätze sind innerhalb der Baugebiete in Parkhäusern oder Tiefgaragen unterzubringen.

5.4 Grün- und Freiflächen

Auf die Erstellung eines Grünordnungsplanes wird verzichtet, da die Flächen im Bebauungsplangebiet bereits weitgehend versiegelt sind.

Der Lindenpark wird um ca. 800 m² reduziert. Für die 6 wegfallenden Bäume ist im Plangebiet Ersatz zu schaffen. Die bisherigen Parkplätze im Bereich des Lindenpar-

kes werden aufgegeben. Stattdessen wird dieser Bereich als Fußgänger- und Radfahrerbereich mit einer mind. zweireihigen Allee in den Lindenpark integriert.

Eine wesentliche Verbesserung der Grünsituation wird in dem Bereich östlich der Fackenburger Allee erreicht. Durch die Aufgabe von Gewerbeflächen werden nördlich des Lindenplatzes neue Grünflächen in erheblichem Umfang geschaffen. Diese Grünfläche wird ergänzt durch einen ca. 20 m breiten öffentlichen Grünstreifen entlang dem Stadtgraben, in dem ein öffentlicher Fuß- und Radweg integriert wird.

Durch die mögliche Neubebauung und die geplanten neuen Verkehrsflächen werden ca. 800 m² öffentliche Grünflächen und ca. 4.000 m² private bisher unversiegelte Flächen baulich in Anspruch genommen. Dagegen werden innerhalb der geplanten öffentlichen Grünflächen ca. 2.200 m² Gebäudeflächen und ca. 3.600 m² Hofflächen entsiegelt. Außerdem werden auf den nicht überbaubaren Flächen des Kerngebietes MK 4 und der Sonderbaufläche weitere ca. 1.200 m² Gebäudeflächen und 1.200 m² Hofflächen entsiegelt, die nur zum Teil für Terrassen u. Ä. wieder teilversiegelt werden.

Durch Straßenbaumaßnahmen entfallen 19 Bäume und durch Baumaßnahmen auf den Baugrundstücken entfallen 17 Bäume. Ersatzbäume sind innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes zu pflanzen. Als Standorte kommen der Lindenpark, der öffentliche Park östlich der Fackenburger Allee und der Grünzug entlang dem Stadtgraben in Frage.

Zusätzlich zu Neuanpflanzungen in den Parkanlagen sind in den öffentlichen Straßen Baumpflanzungen vorgesehen. Gem. den Festsetzungen im Bebauungsplan sind entlang der Fackenburger Allee, in der „Bügelstraße“ östlich der Fackenburger Allee in dem Fußgängerbereich vor der Brücke über den Stadtgraben, in der Straße Am Bahnhof und in dem Fußgängerbereich innerhalb des Lindenparkes Bäume zu pflanzen.

5.5 Ver- und Entsorgungsmaßnahmen

Versorgungsleitungen sind in den bestehenden Straßen vorhanden. Sie werden - so weit erforderlich - in die neu geplanten Straßen bzw. Leitungstrassen umgelegt bzw. neu verlegt. Die Wärmeversorgung ist aus der Fackenburger Allee über die geplanten Straßen 685 und 686 vorgesehen.

Als Entsorgungsleitungen sind in den bestehenden Straßen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes mit einigen Ausnahmen, unzureichend dimensionierte Mischwasserleitungen vorhanden. Entlang des Stadtgrabens, zwischen der Puppenbrücke und dem nördlichen Endpunkt des Bebauungsplanes, liegt eine Schmutzwasserleitung DN

500, die z. Z. Flächen zwischen Moislinger Allee, Töpferweg und Lindenstraße entwässert.

Durch die Planung der neuen Bauflächen und Erschließungsstraßen sowie durch den Umbau der vorhandenen Straßen verursacht, müssen im Bebauungsplangebiet umfangreiche entwässerungstechnische Erschließungsmaßnahmen durchgeführt werden. Um die gesicherte Erschließung des Bebauungsplangebietes zu gewährleisten, werden seitens der Entsorgungsbetriebe zuerst die Vorflutleitungen – Schmutzwasserhauptsammler Steinrader Weg/Werftstraße und Regenwasserhauptsammler Steinrader Weg/Lindenplatz gebaut. Die Trasse der beiden Hauptsammler führt vom Steinrader Weg unter den Gleisen hindurch zur Straße Am Bahnhof. Von dort wird der SW-Hauptsammler in Richtung Stadtgraben, hinter dem SO-Gebiet im geplanten Grünstreifen, bis zu dem vorhandenen Mischwasserhauptsammler in der Werftstraße verlegt. Der RW-Hauptsammler wird in Richtung Bahnhofsvorplatz, dann unter der Konrad-Adenauer-Straße und der Fackenburger Allee, mit Auslauf in den Stadtgraben gebaut.

Mittelfristig ist vorgesehen, die in der Böschung des Stadtgrabens im flachen Gefälle liegende SW-Leitung DN 500 durch ein Pumpwerk und Druckrohrleitung (oberhalb der Uferböschung) zu ersetzen.

5.6 Umweltschutz

5.6.1 Altlasten

Für das Bebauungsplangebiet wurden durch das Hanseatische Umweltkontor auf der Grundlage einer historisch descriptive Erfassung orientierende Untersuchungen zur Überprüfung der Verdachtsbereiche durch die Entnahme von Oberboden-, Boden-, Bodenluft- als auch Grundwasserproben durchgeführt. Die Untersuchung ergab, dass in den untersuchten Bereichen im Hinblick auf die geplante gewerbliche Nutzung kein weiterer Handlungsbedarf aus Sicht des Bodenschutzes Wirkungspfad Boden-Mensch besteht. Aus Sicht des Grundwasserschutzes ergaben sich weder für die gesättigte Bodenzone noch für die ungesättigte Bodenzone Schadstoffgehalte, die einen Handlungsbedarf erfordern.

Bei dem Rückbau von Gebäudeteilen, Lagerbehältern und Fundamenten ist z. T. mit dem Anfall abfallrechtlicher Böden zu rechnen. Aushubarbeiten sollten gutachterlich begleitet werden.

5.6.2 Schallschutz

Die tägliche Verkehrsbelastung beträgt zukünftig gem. Verkehrsentwicklungsplan in der Fackenburger Allee ca. 39.000 Kfz und zwischen dem Lindenplatz und der Straße Am Bahnhof ca. 29.000 Kfz.

Daraus errechnet sich gem. DIN 18005 an den Gebäudefronten beidseits der Fackenburger Allee in Abhängigkeit von der Entfernung zur ampelgeregelten Kreuzung ein Beurteilungspegel von ca. 72 - 76 dB(A) am Tage und ca. 60 - 64 dB(A) nachts.

Eine weitere wesentliche Geräuschquelle resultiert aus dem Bahnverkehr. Es ist mit 65 dB(A) bis 70 dB(A) sowohl am Tage als auch nachts zu rechnen (entsprechend dem Schallschutzgutachten zum B-Plan 04.08.00 Wisbystraße /Steinrader Weg). Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Kerngebiete 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) nachts werden somit sowohl bei dem Kfz-Verkehr als auch bei dem Bahnverkehr überschritten. An den Gebäuden sind deshalb passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Von den Schallschutzmaßnahmen sind im wesentlichen Büroräume betroffen. Bei den in den Obergeschossen zulässigen Wohnungen sollten die zum ständigen Aufenthalt von Personen dienenden Räume zur Blockinnenfläche oder zur weniger geräuschbelasteten Gebäudeseite orientiert werden.

Die am stärksten belasteten Gebäudeseiten liegen gem. der DIN 4109 im Lärmpegelbereich VI (maßgeblicher Außenlärmpegel 76 - 80 dB(A)). Daraus resultiert ein erforderliches Schalldämm-Maß von 50 R' w, res. bei Aufenthaltsräumen in Wohnungen und von 45 R' w, res bei Büroräumen.

In den nicht der Fackenburger Allee und den Bahngleisen zugewandten Gebäudeseiten ist gem. DIN 1409 mit einer Lärmbelastung zu rechnen, die in der Regel dem Lärmpegelbereich V entspricht. Gegenüber dem Lärmpegel VI sind um 5 dB(A) geringere Schalldämm-Maße zu berücksichtigen. Der konkrete Nachweis für das Einzelbauwerk erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

6. Sicherung der Plandurchführung

6.1 Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens

Die Bereitstellung des für die Nutzung zu öffentlichen Zwecken festgesetzten in Privathand befindlichen Geländes soll möglichst durch freihändigen Erwerb erfolgen. Hilfsweise können Grenzregelungen und Grundstücksumlegungen vorgenommen werden.

7. Kosten und Finanzierung

Bei der Verwirklichung der Maßnahmen im Bebauungsplangeltungsbereich entstehen folgende überschlägig ermittelte Kosten (incl. Mehrwertsteuer):

7.1	Straßenbau (incl. Straßenbäume und mit Gebäudeabbruchmaßnahmen)	9,20 Mio DM
7.2	Brücke über den Stadtgraben	2,00 Mio DM
7.3	Schmutzwasser und Regenwasser incl. überörtlicher Anlagen	8,20 Mio DM
7.4	Wasserversorgung inkl. Umliegungen	0,11 Mio DM
7.5	Gasversorgung inkl. Umliegungen	0,28 Mio DM
7.6	Stromversorgung inkl. Umliegungen	0,42 Mio DM
7.7	Herrichten der öffentlichen Grünflächen	1,20 Mio DM
	Gesamtkosten:	21,01 Mio DM

Es ist vorgesehen, die Erschließungsanlagen durch Vertrag gem. §§ 11 und 124 Baugesetzbuch auf Dritte zu übertragen. Die bei der Stadt verbleibenden Kosten sind abhängig von den weiteren Abstimmungen im Rahmen des Abschlusses eines Erschließungsvertrages.

In den aufgeführten Kosten sind die Kosten für eine Erweiterung der Bahnhofsbrücke inkl. Ausbau der Kreuzung Fackenburger Allee/Schwartauer Allee nicht enthalten. Diese Maßnahmen sind nicht für eine gesicherte Erschließung des Bebauungsplangebietes erforderlich und sollen im Rahmen der Elektrifizierung der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck erfolgen. Die Kosten werden mit ca. 7,00 Mio. DM veranschlagt.

In den aufgeführten Kosten sind außerdem die Kosten für eine Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Bau einer Tiefgarage unter dem Bahnhofsvorplatz, nicht enthalten.

8. Übersichtsplan M: 1: 5.000

Lübeck, 27.02.2001
5.611.3 - Bereich Stadtentwicklung
OI/Ti/Ru Be030100.doc

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich Stadtplanung
Bereich Stadtentwicklung

Im Auftrag  Im Auftrag

Zahn
Dr.-Ing. Zahn *Stückner*

