

Begründung

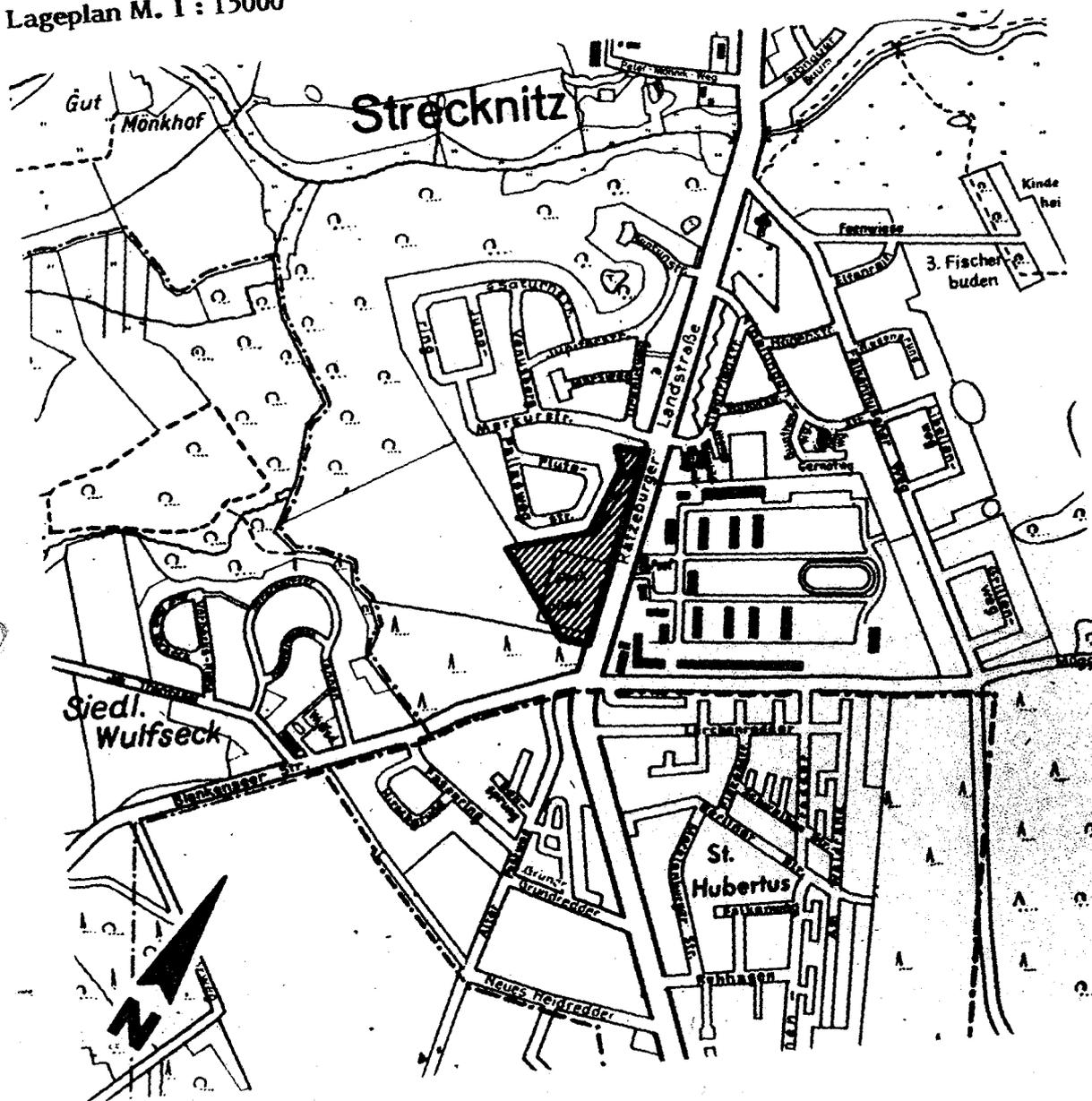
§ 9 (8) BauGB

zum Bebauungsplan 09.54.00 - Ratzeburger Landstraße/St. Hubertus -

Fassung vom 6. Mai 94

Übersichtsplan

Lageplan M. 1 : 15000



## 1. Städtebauliche Vergleichswerte

### 1.1 Flächenwerte

Bebauungsplangebiet	3,5152	ha
Verkehrsfläche	2,6892	ha
Verkehrsgrün	0,6375	ha
private Grünflächen	0,1535	ha
Fläche für Versorgungsanlagen	0,0350	ha

1.2 Parkplätze ca. 600

## 2. Plangebiet

Der Geltungsbereich liegt am südlichen Ortsrand des Stadtteiles St. Jürgen, Gemarkung Strecknitz, Flur 3, kurz vor der Stadtgrenze zu Groß Grönau an der Ratzeburger Landstraße. Er wird begrenzt durch die Ratzeburger Landstraße im Nordosten, die rückwärtigen Grundstücksgrenzen der Grundstücke Pallasweg 28 und Plutostraße 19-39 (ungerade Hausnummern) im Nordwesten, die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Südwesten sowie den nördlichen Forstrand der Strecknitzer Tannen im Süden. Er umfaßt folgende Grundstücke der Gemarkung Strecknitz, Flur 3: Flurstücke 8/299 tlw., 8/265 und 16/29 tlw..

## 3. Städtebauliche Ausgangssituation

### 3.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

Die Flächen innerhalb des Plangebietes wurden bis Ende 1989 überwiegend landwirtschaftlich genutzt.

Die überraschende Öffnung der Grenze am 09.11.1989 stellt die Hansestadt Lübeck vor eine völlig veränderte Situation. Die erhebliche Verkehrszunahme mit zum Teil katastrophalen Folgen machte die veränderte verkehrsgeographische Lage Lübecks schlagartig deutlich. Allein auf der Ratzeburger Landstraße/Ratzeburger Allee stieg die maximale tägliche Verkehrsmenge von rund 15.000 Kfz um ca. 10.000 Kfz bis auf ca. auf 25.000 Fahrzeuge direkt nach der Grenzöffnung. Die Bewältigung dieses Ansturmes erforderte zur Entlastung schnelle und effektive Maßnahmen. Daher wurde neben anderen Sofortmaßnahmen der bereits in der endgültigen Verkehrskonzeption der Stadt enthaltene Park-and-Ride-Platz als Auffangplatz provisorisch hergerichtet. Eine Verkehrszählung, die im zweiten Halbjahr 1991 im Bereich der Hubertus-Kaserne durchgeführt wurde, belief sich auf rund 17.000 Kfz/24 Std.

### 3.2 Bisherigen Festsetzungen

Für Teile der im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegenden Flächen wurden bisher Festsetzungen im Bebauungsplan 09.52.00 getroffen. Die jetzigen Festsetzungen treten an die Stelle der bisherigen.

### 3.3 Entwicklung aus anderen Planungen

Die Festsetzungen 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 seiner 9. Änderung vom ..... entwickelt worden.

## 4. Planungsgrundsätze

### Anlaß, Ziel und Zweck der Planung

Der Bebauungsplan wird aufgestellt, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den endgültigen Ausbau des P + R-Parkplatzes zu schaffen. Er ist Teil eines mittelfristigen Verkehrskonzeptes der Hansestadt Lübeck. Nach den Beschlüssen der Lübecker Bürgerschaft soll die Lübecker Innenstadt, nicht nur wie bisher an den Wochenenden, sondern täglich weitgehend für den Kfz-Verkehr gesperrt werden; Zieljahr der Verwaltung ist 1995. Die Durchführung und Realisierung der "autofreien Altstadt" erfordert flankierende verkehrslenkende Maßnahmen.

Neben verkehrslenkenden Maßnahmen rund um die Altstadt und der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs kann insbesondere durch die Anlage von P + R-Parkplätzen an den wichtigsten Zufahrtsstraßen eine Entlastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes erreicht werden. Der "Umsteigeeffekt" wird neben der Auswirkung auf die Altstadt auch zu einer Entlastung der Wohngebiete entlang der Hauptzufahrtsstraßen führen. Der Ausbau der P + R-Anlage St. Hubertus bietet die Chance, die ständig steigende hohe Verkehrsbelastung aus dem Bereich südlich von Lübeck/Ratzeburg durch ein entsprechendes P + R-Angebot zu reduzieren.

## 5. Inhalt der Planung

### 5.1 Künftige bauliche Entwicklung und Nutzung

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes ermöglichen die Anlage eines Park-and-Ride, Bike-and-Ride bzw. Pendlerparkplatzes. Der öffentliche Parkplatz wird für eine Nutzung durch Personenkraftwagen und Fahrräder ausgelegt, wobei die Gestaltung und Gliederung der Anlage nach folgenden Planungskriterien erfolgt:

- Beibehaltung und Ergänzung der alleearartigen Bepflanzung entlang der Ratzeburger Landstraße
- Aufnahme des durch Grünzonen geprägten Straßenraumcharakters in dem Bereich zwischen Groß Grönau und dem baulich geprägten Stadteingang im Bereich Osterweide
- Berücksichtigung der Durchblickbeziehungen zur Landgrabenniederung von der Ratzeburger Allee bei der Bepflanzung/Abschirmung der Anlage
- Zurückhaltende "Markierung" des Eingangsbereiches in Verbindung mit der Neugestaltung der Kasernenzufahrt bzw. des -vorfelds
- Aufwertung und Betonung der gestalterischen und funktionalen Elemente durch Verlegung und angemessene Neugestaltung der Haltestellenbereiche mit integrierten ergänzenden Einrichtungen, wie Informationstafeln, Telefon, WC, überdachte Fahrradabstellanlagen

- Zusammenfassung der ergänzenden Nebeneinrichtungen in einer gestalterisch einheitlichen, transparenten Konstruktion im Eingangsbereich
- Innere Durchgrünung und Gliederung der P + R-Anlage durch punktuelle Baumpflanzungen mit stärkeren Abpflanzungen in den Randbereichen
- Flächige Begrünung der äußeren Parkplatzflächen durch Schotterrasen
- Abschirmung zur abgrenzenden Wohnbebauung durch einen gestalterisch integrierten begrünten Lärmschutzwall
- Grünabschirmung zum vorhandenen Wald

## 5.2 Erschließung

Der Parkplatz wird über die vorhandene Ratzeburger Landstraße erschlossen.

Die ÖPNV-Haltestellen befinden sich unmittelbar im Einfahrtsbereich des Parkplatzes. Hier halten die Linien 4 und 6 der Stadtwerke Lübeck und eine Überlandlinie in den Kreis Herzogtum Lauenburg.

## 5.3 Ver- und Entsorgung

Die Entsorgung der geplanten Sanitäranlagen im Eingangs-/Einfahrtsbereich der Parkplatzanlage ist durch den in der Ratzeburger Landstraße liegenden Mischwasserkanal gesichert.

Das Oberflächenwasser des Parkplatzes soll möglichst vollständig versickern. Damit das Regenrückhaltebecken, wie im Grünordnungsplan vorgesehen ist, nicht erforderlich wird, soll die versiegelte Parkplatzfläche bei der Ausbauplanung über das vorgesehene Maß hinaus noch weiter verkleinert werden.

## 5.4 Grün- und Freiflächen

Die Parkplatzflächen innerhalb des Plangebietes wurden bisher intensiv landwirtschaftlich genutzt. Der Bau des Parkplatzes stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Er ist dem Landesnaturschutzgesetz vom 16. 06. 1993 entsprechend auszugleichen. (GVOB I. Achl.-H. S. 215)

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes ist eine landschaftsplanerische Bestandsaufnahme und Bewertung erfolgt, die Grundlage für den parallel erarbeiteten Grünordnungsplan (GOP) sind. Der Entwurf berücksichtigt die landschaftsplanerischen Empfehlungen.

Die Zielvorstellungen und Aussagen dieses Grünordnungskonzeptes sind - soweit bauleitplanerische relevant - in die Festsetzungen des Bebauungsplanes übernommen.

Der GOP enthält auch Aussagen zu erforderlichen Ausgleichs- und Minimierungsmaßnahmen.

**Die Ausbauplanung ist während des Bebauungsplanverfahrens im Standard herabgesetzt worden. Die geänderte Planung ergibt einen geringeren Eingriff in Natur und Landschaft. Dieser geringere Eingriff ist bei der Neubilanzierung (Anlage III) entsprechend berücksichtigt.** In Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde und dem Liegenschaftsamt stehen **städtische Flächen im direkten Anschluß an die südwestliche Bebauungsplangrenze - Gemarkung Strecknitz, Flur 3, Flurstück 8/299 tlw.** im erforderlichen Umfang zur Verfügung.

Der GOP (Anlage I) ist mit der Ergänzung zur Neubilanzierung gem. Anlage III Teil dieser Begründung.



Die rückwärtigen Gartenflächen - städtische Pachtflächen - bei den privaten Grundstücken an der Plutostraße sollen weiterhin als private Grünflächen genutzt werden.

#### 5.5 Umweltschutz, besondere Vorkehrungen

Der Parkplatz ist Bestandteil eines mittelfristigen Verkehrskonzeptes der Hansestadt Lübeck für die Durchführung und Realisierung der "autofreien Altstadt". Die "autofreie Altstadt" ist voraussichtlich ab Mitte 1995 täglich von 10.00 bis 18.00 Uhr vorgesehen. Die Benutzung des Parkplatzes wird sich deshalb auf die Tagesnutzung beschränken, so daß bei der Schallschutzberechnung die Nachtwerte unberücksichtigt bleiben können.

Für das nördlich angrenzende "Reine Wohngebiet" (WR-Gebiet) ist nach DIN 18005 (Mai 1987) tagsüber ein äquivalenter Dauerschallpegel von 50 dB(A) zulässig. Die durchgeführte lärmtechnische Berechnung nach DIN 18005 (siehe Anlage II) hat ergeben, daß die von dem geplanten Pendlerparkplatz ausgehende Lärmimmission nahezu keinen Einfluß auf die Höhe der Lärmimmission an der Wohnbebauung der Sternensiedlung hat. Die festgestellte Lärmbelastung von max. 70 dB(A) und 63,1 dB(A) rührt fast ausschließlich vom Verkehrslärm der Ratzeburger Landstraße (B 207) her.

Die Erhöhung des Gesamtpegels durch die vom Parkplatz ausgehenden Lärmimmissionen bleibt unter 1 dB(A). Die festgesetzten Lärmschutzanlagen kommen nahezu ausschließlich der Abschirmung der Wohnbebauung vom Verkehrslärm der B 207 zugute. Sie bringen eine spürbare Verbesserung der derzeitigen Situation durch die Abminderung der Immissionswerte um mind. 14 dB(A).

#### 6. Kosten und Finanzierung

6.1	Kosten für den bisherigen Ausbau	600.000,-- DM
6.2	Kosten der Begrünung	300.000,-- DM
	<b>Gesamtbetrag</b>	<b>900.000,-- DM</b>

Der Parkplatz kann seine reine P+R-Funktion auch in seinem jetzigen provisorischen Ausbau erfüllen. Zu den bisherigen Ausbaukosten in Höhe von ca. 600.000,-- DM kommen lediglich die Kosten unter Pkt. 6.2 in Höhe von 300.000,-- DM hinzu.

Die darüber hinausgehenden Ausbaumaßnahmen werden im Rahmen des P + R Konzeptes vom künftigen Betreiber des Platzes (KWL/Stadtwerke) nach Bedarf und Erfordernis durchgeführt.

Die Kosten für den bisherigen Ausbau enthalten 85% Fördermittel nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz, so daß der Eigenanteil der Hansestadt Lübeck 15% beträgt.

Bei dem Parkplatz handelt es sich nicht um eine erschließungsbeitragsfähige Anlage, da die Anlage nicht zur Erschließung eines Baugebietes notwendig ist. Erschließungsbeiträge fallen nicht an.

Für die in der Begründung (s. Pkt. 5.4) und in dem Grünordnungsplan aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Bebauungsplanbereichs fallen keine nennenswerten Kosten an. Die stadteigenen Flächen stehen uneingeschränkt zur Verfügung (bereits entpachtet), so daß Grundstücksbeschaffungs- oder Entschädigungskosten nicht anfallen. Die vorgesehene extensive Nutzung (Brachland) kann ohne kostenwirksame Maßnahmen auf diesen Flächen realisiert werden.

## 7. **Übersichtsplan**

M. 1 : 5000

(Anlage)

Lübeck, **06. Mai 94**  
61 - Stadtplanungsamt  
hdg/Ru/br



Der Senat  
der Hansestadt Lübeck  
- Stadtplanungsamt -

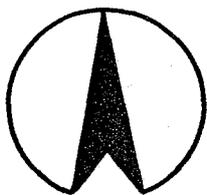
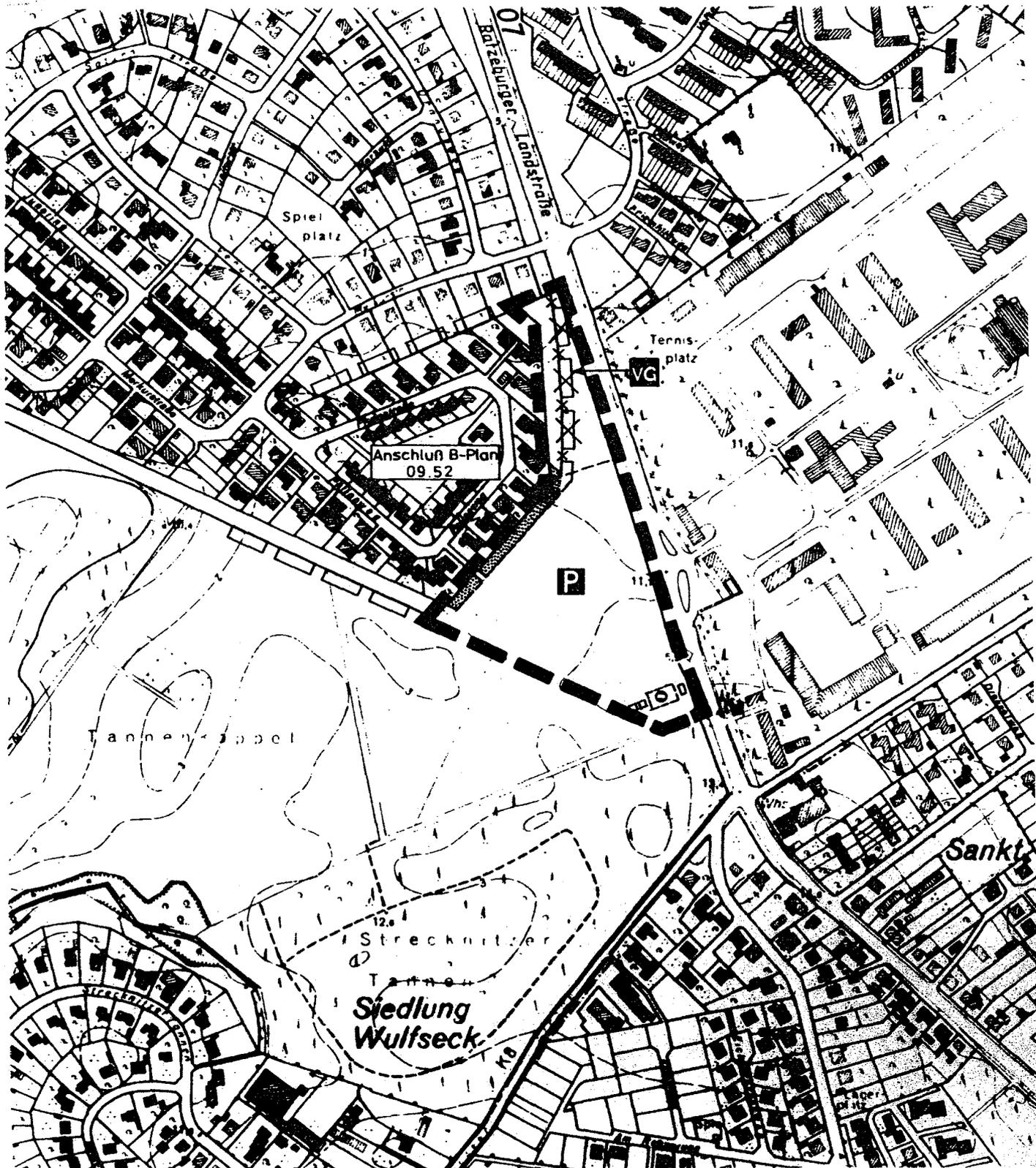
In Vertretung

Dr. - Ing. Zahn

Im Auftrag

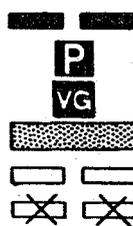
Bruckner

# ÜBERSICHTSPLAN DES BEBAUUNGSPLANES 09.54.00 RATZEBURGER LANDSTRASSE / ST. HUBERTUS



M. 1:5000

## Zeichenerklärung



Grenze des Geltungsbereiches

Öffentliche Parkfläche

Verkehrsrün

Grünflächen (privat)

Grenze der Anchl. B-Pläne

Wegfallende Grenze des B-Planes

Massenbauweise