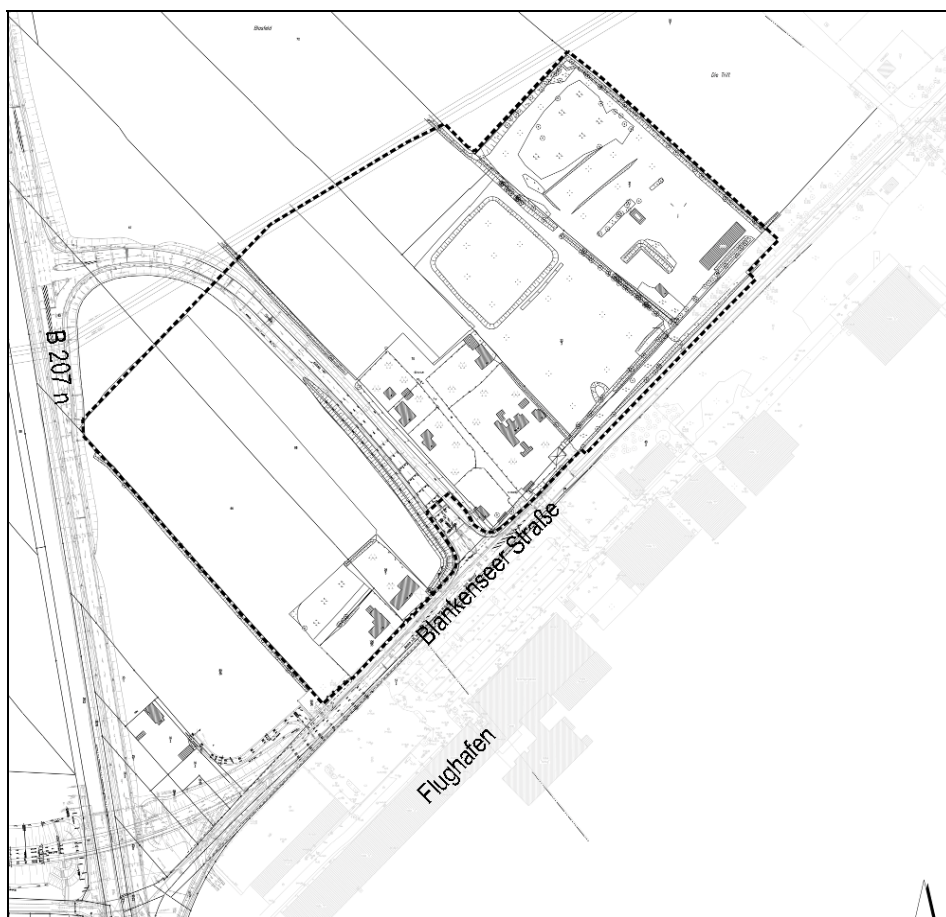


Hansestadt Lübeck

Begründung zum Bebauungsplan 09.55.00 – Blankenseer Straße/ Parkplätze Flughafen

Stand: Satzungsbeschluss, 27.11.2008



Übersicht M 1:5000

Inhalt:

1	Allgemeines	5
1.1	Planungsanlass.....	5
1.2	Lage des Plangebietes / Bestand	5
2	Planungsvorgaben	5
2.1	Regionalplan	5
2.2	Wirksamer Flächennutzungsplan	6
2.3	Bestehende Bebauungspläne	7
2.4	Gesamtlandschaftsplan.....	7
2.5	Naturschutzgebiet (NSG)	8
3	Städtebauliches Konzept	8
3.1	Art und Maß der baulichen Nutzung	8
3.2	Grünflächen und Anpflanzungen	9
3.3	Werbeanlagen.....	10
4	Erschließung	11
4.1	Einbindung in das Verkehrsnetz.....	11
4.2	Straßenverkehrsflächen	12
4.3	Wegeführung für Fußgänger/ Gehrecht.....	12
4.4	ÖPNV.....	13
5	Ver- und Entsorgung / Altlasten / Kampfmittel	13
6	Immissionsschutz	14
7	Flächen und Kosten	16
8	Umweltbericht	17
8.1	Einleitung	17
8.1.1	Anlass und Aufgabenstellung	17
8.1.2	Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele der Bauleitplanung	17
8.1.3	Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes und ihre Berücksichtigung	18
8.2	Bestandsaufnahme und Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich der Prognose bei Durchführung der Planung.....	18
8.2.1	Schutzgut Boden	18
8.2.2	Schutzgut Wasser	19
8.2.3	Schutzgüter Klima/ Luft	21

8.2.4	Schutzgüter Tiere und Pflanzen / Biologische Vielfalt	22
8.2.5	Schutzgut Menschen (Wohnen und Erholung).....	25
8.2.6	Schutzgut Landschaft.....	27
8.2.7	Schutzgut Kultur- und Sachgüter	29
8.2.8	Wechselwirkungen	29
8.3	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung.....	30
8.4	Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen.....	30
8.4.1	Vermeidung und Verringerung.....	30
8.4.2	Zusammenfassende naturschutzfachliche Eingriffsbewertung und Bilanzierung	31
8.4.3	Waldumwandlung, Flächenbedarf und Waldersatz.....	34
8.4.4	Ausgleich.....	34
8.5	Alternative Planungsmöglichkeiten.....	36
8.6	Beschreibung der verwendeten Methodik und Hinweise auf Schwierigkeiten und Kenntnislücken.....	38
8.6.1	Methodik.....	38
8.6.2	Schwierigkeiten und Kenntnislücken	39
8.7	Maßnahmen zur Überwachung (Monitoring).....	39
8.8	Allgemein verständliche Zusammenfassung.....	39

Anlagen

1. Lageplan der Parkplatzanlage
2. Schalltechnische Untersuchung (Akustik-Labor Berlin, 2008)
3. Verkehrsprognose Landseite: Ausbau Flughafen Lübeck (Obermeyer Planen + Beraten GmbH, 2007)
4. Erläuterungsbericht zur verkehrlichen Erschließung Flughafen Lübeck (Obermeyer Planen + Beraten GmbH, 2007)
5. Verkehrsanbindung Straße, Lageplan Blankenseer Straße Blatt 1 und Blatt 2 (Obermeyer Planen+Beraten GmbH, 2007)
6. Vorstudie zur FFH-Verträglichkeit (Kieler Institut für Landschaftsökologie, 2007)
7. Naturschutzfachliche Bewertung des geplanten Vorhabens in Hinblick auf den Artenschutz (leguan GmbH, 2008)
8. LISTE DER VORLIEGENDEN UMWELTBEOZUGENEN STELLUNGNAHMEN
9. TEXT: TEIL B

Plananlagen zum Umweltbericht

1. Plan: Biotoptypen und Einzelbäume
2. Plan: Ausgleichsflächen und –maßnahmen

1 Allgemeines

1.1 Planungsanlass

Mit dem Bebauungsplan 09.55.00 - Blankenseer Straße/ Parkplätze Flughafen – sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau einer Parkplatzanlage nördlich der Blankenseer Straße geschaffen werden. Mit einem prognostizierten Anstieg der Passagierzahlen für den Flughafen Lübeck geht auch ein erhöhter Bedarf an Stellplätzen einher. Dieser soll neben Flächen auf dem Flughafen selbst zusätzlich auch nördlich der Blankenseer Straße gegenüber dem Terminal gedeckt werden.

Nach den Ergebnissen der Prognosen für das laufende Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens wird das Passagieraufkommen ohne den luftseitigen Ausbau des Flughafens bis zum Jahr 2020 auf ca. 1,8 Mio Passagierbewegungen/ Jahr steigen. Wenn die Luftseite des Flughafens entsprechend des Planfeststellungsantrages ausgebaut wird, ist mit einer Zunahme des Passagieraufkommens auf 3,25 Mio im Jahr 2020 zu rechnen. Daraus wird ein weiterer Stellplatzbedarf entstehen, der aber im Planfeststellungsverfahren abgedeckt wird.

Parallel zum Bebauungsplanverfahren erfolgt die 81. Änderung des Flächennutzungsplans.

1.2 Lage des Plangebietes / Bestand

Das Plangebiet hat eine Größe von insgesamt ca. 9,56 ha und liegt im südlichen Lübecker Stadtgebiet, im Stadtteil St. Jürgen, im Stadtbezirk Blankensee, in der Gemarkung Wulfsdorf.

Das Plangebiet wird von Süden nach Norden durch die planfestgestellte und inzwischen fertig gestellte Zubringertrasse von der Blankenseer Straße zur B 207 n durchquert. Im Süden grenzt die Blankenseer Straße (Kreisstraße K 8) und das Gelände des Flughafens Blankensee an. Unmittelbar westlich verläuft die B 207 n und dazu parallel die Bahnstrecke Lübeck - Büchen.

Die Grundstücksflächen im Plangebiet befinden sich bis auf die Straßenverkehrsflächen und einem privaten Grundstück (Flurstück 100/33) in Besitz der Flughafen Lübeck GmbH.

Die Flächen werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Östlich der Zubringertrasse und südwestlich an der Blankenseer Straße sind mehrere Grundstücke mit Wohn- und Nebengebäuden (Blankenseer Straße Nr. 78, 80-82, 84, 86, 88, 90, 92 und 100) vorhanden, die für die geplante Parkplatzanlage abgebrochen werden. Das Gebäude Blankenseer Straße 102 auf dem Flurstück 100/33 wird Gastronomieeinrichtung mit Betriebsleiterwohnung (Gaststätte „Zum Bruchpilot“) genutzt. Im Nordosten befand sich das Gestüt Hubertus, dass inzwischen abgerissen ist.

2 Planungsvorgaben

2.1 Regionalplan

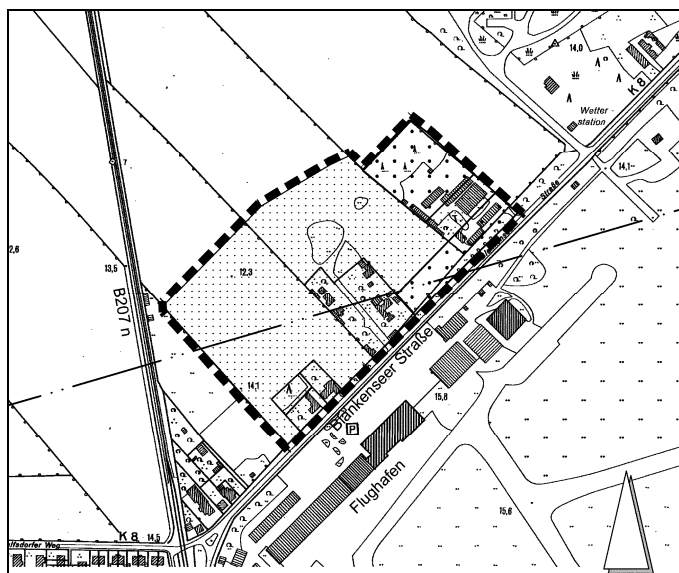
Nach § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen.

Im maßgeblichen Raumordnungsplan, dem Regionalplan für den Planungsraum II (2004) des Landes Schleswig-Holstein, ist das Plangebiet teilweise als baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet eines zentralen Ortes innerhalb einer Siedlungsachse dargestellt. Der nördliche Teil ist als Siedlungsbereich ohne besondere Kennzeichnung außerhalb der Siedlungsachse dargestellt.

Die durch diesen Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen stehen damit den Aussagen des Regionalplans nicht entgegen.

2.2 Wirksamer Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im wirksamen Flächennutzungsplan überwiegend als landwirtschaftliche Fläche dargestellt. Im Nordosten sind zwei kleinere Waldflächen dargestellt. Durch den Änderungsbereich verläuft die Grenze der Baubeschränkung für den Flughafen (siehe Abb. 1). Die Blankenseer Straße am Südostrand des Plangebiets ist als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen. Jenseits der Blankenseer Straße ist der Flughafen Lübeck als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Flugplatz“ dargestellt.



ZEICHENERKLÄRUNG:





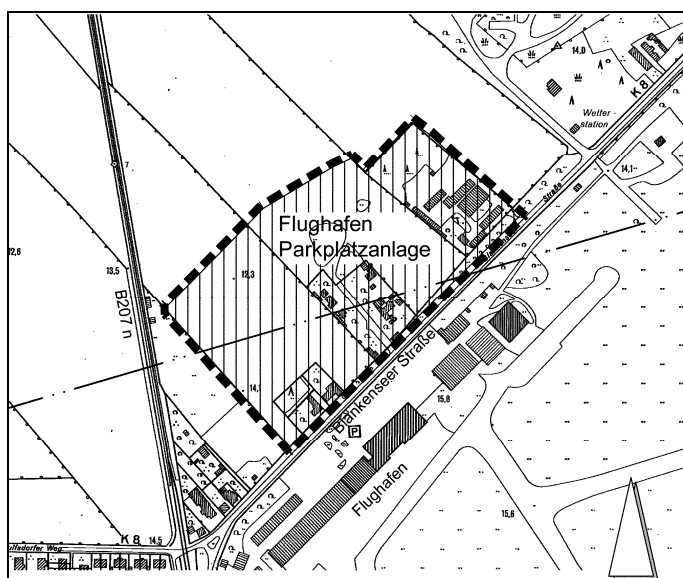
-  Flächen für Wald
-  Flächen für die Landwirtschaft
-  Flughafen Baubeschränkung
-  Grenze des räumlichen Geltungsbereichs

Abb. 1: Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan mit Abgrenzung des Änderungsbereiches der 81. FNP-Änderung, M. 1:10.000

Der vorhandene Wald gemäß Landeswaldgesetz (LWaldG) stimmt nicht mit der Darstellung des wirksamen Flächennutzungsplans überein. Nur bei der Fläche im nördlichen Teil des ehemaligen Gestüts handelt es sich um Wald im Sinne des LWaldG. Dort ist eine Waldumwandlung erforderlich. Hierfür wird eine Ersatzaufforstung vorgenommen (Näheres siehe Ziff. 8.4.3).

Die im Bebauungsplan festgesetzten Sondergebiete (SO) gemäß § 11 Baunutzungsverordnung (BauNVO) mit den Zweckbestimmungen „Flughafen Parkplatzanlage“ und „Gastronomie, Beherbergung“ lassen sich nicht aus den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplans entwickeln. Eine parallele Änderung des Flächennutzungsplans wird daher durchgeführt. In der 81. Flächennutzungsplanänderung werden die bisher als Flächen für die Landwirtschaft und Flächen für Wald dargestellten Flächen geändert und neu insgesamt als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Flughafen Parkplatzanlage“ dargestellt (siehe Abb. 2). Das im Bebauungsplan festgesetzte Sondergebiet mit den Zweckbestimmungen „Gastronomie, Beherbergung“ umfasst nur einen kleinen Teil (Flurstück 100/ 33 Blankenseer Straße 102 (Gaststätte „Zum Bruchpilot“)). Bei den zulässigen Nutzungen handelt es sich um ergänzende Flughafenutzungen. Auf eine gesonderte Darstellung im Flächenutzungsplan kann verzichtet werden. Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden damit nach Abschluss des FNP-Änderungsverfahrens aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt sein.



ZEICHENERKLÄRUNG:




-  Sondergebiet (Zweckbestimmung siehe Planzeichnung)
-  Flughafen Baubeschränkung
-  Grenze des räumlichen Geltungsbereichs

Abb. 2: Ausschnitt aus der parallel erfolgten 81. Änderung des Flächennutzungsplans, M. 1:10.000

2.3 Bestehende Bebauungspläne

Für das Plangebiet besteht derzeit keine verbindliche Bauleitplanung.

2.4 Gesamtlandschaftsplan

Der Geltungsbereich des Plangebietes liegt am Rande des im Leitbild des Gesamtlandschaftsplanes der Hansestadt Lübeck dargestellten Schwerpunktbereiches Grönauer Heide. Hier soll das Nebeneinander von Heideflächen, Trockenrasen, Mooren, Sukzessionsflächen und Wald erhalten und weiterentwickelt werden.

Im Entwicklungsplan des Gesamtlandschaftsplanes sind der Geltungsbereich sowie die umliegenden Flächen als Prüfgebiet für zukünftige Gewerbegebiete dargestellt.

2.5 Naturschutzgebiet (NSG)

Östlich des Plangebietes liegt das Naturschutzgebiet (NSG) Grönauer Heide, Grönauer Moor und Blankensee. Das NSG ist gleichzeitig mit weitgehend übereinstimmenden Grenzen als FFH- sowie als EU-Vogelschutzgebiet der europäischen Kommission gemeldet. Die Schutzgebiete werden durch diesen Bebauungsplan nicht beeinträchtigt (Näheres siehe Ziff. 8.1.3 und 8.2.4.4).

3 Städtebauliches Konzept

3.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Die für die Parkplatzanlage vorgesehenen Flächen beiderseits der Zubringertrasse von der Blankenseer Straße zur B 207 n werden gemäß § 11 Baunutzungsverordnung (BauNVO) als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Flughafen Parkplatzanlage“ festgesetzt. Entsprechend zulässig ist eine ebenerdige Parkplatzanlage. Vorgesehen sind ca. 2.300 Parkplätze, davon etwa 600 Plätze für die Beschäftigten des Flughafens und 1.700 Langzeitparkplätze für Besucher (Lageplan der Parkplatzanlage siehe Anlage 1).

Im Vorfeld wurde geprüft, ob anstelle des ebenerdigen Parkens auch die Errichtung eines Parkhauses in Frage kommt. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft wurden in der Alternativenprüfung im Umweltbericht untersucht. Im Ergebnis stellt sich keine der beiden Varianten als eindeutig vorteilhaft dar (siehe auch Ziff. 8.5). In der Gesamtabwägung wurde dem ebenerdigen Parken Vorrang vor der Errichtung eines Parkhauses gegeben. Für die ebenerdige Ausführung sprechen die erheblichen Mehrkosten eines Parkhauses. Während ein Stellplatz in ebenerdiger Ausführung rund 2.200 – 3.600 € (einschl. MwSt.) kostet, sind für einen Stellplatz im Parkhaus ca. 6.000 € zu veranschlagen. Diese Mehrkosten sind wirtschaftlich nicht vertretbar und hätten einen starken negativen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit des Lübecker Flughafens insgesamt.

Der südliche Teil des Plangebiets liegt innerhalb der hier nachrichtlich übernommenen Baubeschränkungszone des Flughafens. Hier gelten in Abhängigkeit zum Abstand zur Start- und Landebahn Höhenbeschränkungen für bauliche Anlagen.

Nördlich außerhalb des Plangebietes grenzt eine Gasleitung einschließlich Begleitkabeln an. Die notwendigen Schutzabstände sind durch den Abstand des Bebauungsplans gewährleistet. Ein Lichtwellenleiterkabel (zur Datenübertragung) zweigt östlich der Rampe von dieser Trasse ab und quert das Plangebiet, um dann auf der Nordseite der Blankenseer Straße nach Nordosten zu verlaufen. Dieses Kabel ist nachrichtlich einschließlich einer 2 m breiten Schutzzone nachrichtlich übernommen. Diese Trasse ist privatrechtlich gesichert. Eine Überbauung mit Stellplätzen und eine mögliche Bepflanzungen sind mit dem Eigentümer abzustimmen. Eine Überbauung mit Hochbauten ist unzulässig.

Das private Grundstück Blankenseer Straße 102 mit vorhandener Wohn- und Gastronomienutzung (Gaststätte „Zum Bruchpilot“, Flurstück 100/ 33) wird als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Gastronomie, Beherbergung“ festgesetzt. Diese Sondergebietsausweisung dient dazu, die vorhandenen Nutzungen im Bestand zu sichern und dem erst kürzlich

getätigten Umbau des Bestandsgebäudes Rechnung zu tragen sowie einen beabsichtigten Anbau von Gästezimmern zu ermöglichen. Als zulässige Nutzungen werden entsprechend Beherbergungsbetriebe und gastronomische Einrichtungen festgesetzt. Eine allgemeine Wohnnutzung kann an diesem Standort nicht weiter verfestigt werden, da das Gebiet neben dem Straßenverkehrslärm zusätzlich dem Flug –und Bodenlärm in erheblichem Maße ausgesetzt ist. Daher wird festgesetzt, dass insgesamt nur eine Wohnung für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind, zulässig ist.

Die Baugrenzen werden so festgesetzt, dass eine maßvolle Erweiterung der Grundfläche um ca. 20 m nach Südwesten möglich ist. Die bebaubare Grundfläche wird deshalb auf maximal 500 m² bei eingeschossiger Bebauung festgesetzt, was eine maximal zulässige GRZ von ca. 0,3 bedeutet. Vor den Emissionen der Parkplatzanlage wird das Gebäude durch einen 2 m hohen begrünten Wall geschützt werden, der auf dem Parkplatzgelände festgesetzt ist.

Die übrigen noch vorhandenen Gebäude im Plangebiet werden als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Flughafen Parkplatzanlage“ überplant.

3.2 Grünflächen und Anpflanzungen

Im Bebauungsplan werden differenzierte Festsetzungen zu Grünflächen und Bepflanzungen getroffen. Neben der Sicherung einer für das Plangebiet angemessenen Begrünung mit positiven Effekten für die örtliche Fauna und Flora wirken diese Festsetzungen gleichermaßen positiv auf die örtlichen Klima- und Wasserverhältnisse, indem Temperaturextreme gemildert sowie Stäube und Schadstoffe gebunden werden und der Niederschlagsabfluss verzögert wird.

Entlang der Blankenseer Straße ist im nördlichen Abschnitt ein umfangreicher und dichter Grünbestand vorhanden, der weitestgehend erhalten werden soll. Die Flächen werden als **private Grünflächen 1** (PG 1) festgesetzt, innerhalb derer die vorhandenen Bäume und Sträucher zu erhalten sind.

Am nordöstlichen und südwestlichen Rand des Plangebietes sowie nordöstlich entlang der Zubringertrasse zur B 207 n und nordöstlich innerhalb des Plangebietes befinden sich Knicks, die nach § 25 Abs. 3 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) besonders geschützt sind. Die Fläche einschließlich eines ca. 5 m breiten beidseitigen Schutzstreifens wird als **private Grünflächen 2** (PG 2) festgesetzt, die dem Schutz und der Erhaltung des Knicks dient. Die Ausweisung als Schutzobjekt im Sinne des § 25 Abs. 3 LNatSchG wird nachrichtlich übernommen.

Entlang der nordwestlichen Grenze und südwestlich entlang der Zubringertrasse zur B 207 n wird ein jeweils 10 m breiter Anpflanzstreifen festgesetzt. Außerdem wird nördlich der Blankenseer Straße zur Erweiterung des vorhandenen Grünbestandes an der Straße eine Grünfläche festgesetzt, so dass eine zusammenhängende Pflanzfläche entsteht. Eine weitere Pflanzfläche wird westlich des vorgesehen Fußweges zum Beschäftigtenparkplatz in Verlängerung des Lärmschutzwalls festgesetzt. Innerhalb dieser als **private Grünflächen 3** (PG 3) festgesetzten Flächen sollen zusammenhängende Vegetationsflächen mit Baum- und Strauchpflanzungen entstehen, die eine Eingrünung der Parkplatzanlage zur Straße und zur freien Landschaft gewährleistet.

Zwischen der Parkplatzanlage und dem Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Gastronomie, Beherbergung“ wird bis zur Blankenseer Straße eine **private Grünfläche 4** (PG 4) festgesetzt, die als Wiese anzulegen ist. Baum- und Strauchpflanzungen sind zulässig. Innerhalb der Grünfläche ist zum Schutz der Wohnnutzung im Sondergebiet die Errichtung eines 2 m hohen Lärmschutzwalles vorgesehen (zum Immissionsschutz siehe Ziff. 6). Zur Sicherung einer Fußwegeverbindung von der Parkplatzanlage zum Flughafenterminal ist die Anlage eines Fußweges von den Stellplätzen zum Fußgängerüberweg an der Blankenseer Straße zulässig.

Zur weiteren Durchgrünung der Parkplatzflächen wird festgesetzt, dass für **je acht Stellplätze ein großkroniger Laubbaum** zu pflanzen ist. Diese Festsetzung wird aus gestalterischen, ökologischen und kleinklimatisch-lufthygienischen Gründen getroffen. Die Baumpflanzungen dienen der Gliederung und optischen Einbindung von Anlagen des ruhenden Verkehrs. Gehölze wirken insbesondere bei hohem Versiegelungsgrad ausgleichend auf die kleinklimatisch extreme Situation versiegelter Flächen und filtern Staub- und Schadstoffe aus der Luft.

Die Verwendung **standortgerechter einheimischer Laubbäume** wird vorgeschrieben, damit sich die Neupflanzungen unter den gegebenen Standortverhältnissen optimal entwickeln können und als Nahrungsgrundlage sowie Lebensraum für die heimische Tierwelt dienen können sowie das Lokalklima positiv beeinflusst wird. Die vorgegebene Mindestpflanzgröße von mindestens 18-20 cm Stammumfang (gemessen in 1 m Höhe über dem Erdboden) stellt sicher, dass visuell wirksame Gehölzstrukturen mit Lebensraumfunktionen schon in absehbarer Zeit entstehen. Die Bemessung der von Versiegelungen freizuhaltenen zu begrünenden Fläche im Kronenbereich anzupflanzender Bäume von mindestens 12 m² und der Schutz gegen Befahren, sichern die Standortbedingungen und damit die Entwicklung und die langfristige Erhaltung der Bäume.

Die **Ausführung der Anpflanzungen** hat so zu erfolgen, dass zügig eine wirkungsvolle Eingrünung des Bauvorhabens zum Außenbereich gewährleistet wird. Im Falle der Fertigstellung der Parkplatzanlage in Bauabschnitten, können die Anpflanzungen in Abschnitten, die dem Baufortschritt entsprechen, erfolgen, wobei eine wirkungsvolle Eingrünung der Parkplatzanlage zum Außenbereich sicherzustellen ist.

Der vorhandene Baumbestand im nordöstlichen Teil innerhalb der Parkplatzanlage wird zur Belebung und Gliederung des Landschaftsbildes mit einem **Erhaltungsgebot** belegt. Die Festsetzung, dass nach Abgang gleichwertige Ersatzpflanzungen vorzunehmen sind, soll gewährleisten, dass auch bei natürlichem Abgang ein neuer Baum an dieser Stelle die Funktion übernimmt.

Innerhalb der privaten Grünflächen ist die Anlage eines Mulden-Rigolen-Systems zulässig (zur Oberflächenentwässerung siehe Ziff. 5).

3.3 Werbeanlagen

Freistehende Werbeanlagen sind im gesamten Plangebiet unzulässig. Leuchtwerbungen mit sich bewegendem oder veränderlichem Licht sind ebenfalls unzulässig. Durch die Festsetzung ist beleuchtete Werbung (z. B. angestrahlt) nicht grundsätzlich ausgeschlossen, vielmehr sollen negative Beeinträchtigungen durch blinkendes und flackerndes Licht ausgeschlossen werden.

Die Einschränkungen für Werbeanlagen werden getroffen, um unzumutbaren Beeinträchtigungen des angrenzenden Landschaftsraumes sowie eine dominierende Wirkung von Werbeanlagen zu vermeiden. Hinweise auf den Parkplatz und den Flughafen bleiben zulässig und dienen auch der Orientierung für Besucher.

4 Erschließung

4.1 Einbindung in das Verkehrsnetz

In einer Entfernung von ca. 2 km südlich des Flughafens verläuft die Bundesautobahn A 20. Westlich befindet sich die B 207 n. Als Verbindung zwischen der B 207 (Ratzeburger Allee) und der B 207 n verläuft am südlichen Rand des Plangebietes die Blankenseer Straße (Kreisstraße K 8). Diese Kreisstraße war bislang die Haupteinschließung des Flughafens, ist jedoch nach Verkehrsfreigabe der B 207 n durch diese Neubaustrecke abgelöst worden, die auch die Anbindung des Flughafens zur Autobahn ist.

Die Erschließung der Parkplatzanlage erfolgt hauptsächlich von der Zubringertrasse Blankenseer Straße – B 207 n (im Folgenden kurz Rampe genannt). Der östliche Parkplatzanlage ist auch direkt von der Blankenseer Straße aus erreichbar.

Die geplante Erschließung ist auch im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren für den Flughafen zu sehen, in dessen Rahmen südlich der Blankenseer Straße umfangreiche Änderungen in der inneren Verkehrsführung und der Bau weiterer Parkplätze beabsichtigt sind. Die Verkehrsplanung dieses Bebauungsplans und die des planfestzustellenden Bereiches sind gemeinsam erfolgt und aufeinander abgestimmt.

Die Lage der Parkplatzzufahrt von der Blankenseer Straße ergibt sich aus der Koordination mit der Ausfahrt der Flughafenvorfahrt auf der Südseite der Blankenseer Straße. Die Lage der Zufahrt wurde unter Berücksichtigung des vorhandenen Baumbestandes optimiert. Eine Verschiebung der Zufahrt nach Westen wurde aus verkehrstechnischer Sicht abgelehnt, da ein ausreichender Abstand zum Knotenpunkt mit der Rampe und entsprechende Aufstelllängen für Linksabbieger auf den Parkplatz nicht gewährleistet wären. Eine Verschiebung der Zufahrt nach Osten hätte den weiteren Verlust interner Gehölzstrukturen (Knick) zur Folge.

Die in diesem Bebauungsplan geplante Parkplatzanlage kann jedoch auch unabhängig von der Planfeststellung für den Flughafen gebaut werden. Hierbei ist der Knoten Blankenseer Straße/ Rampe zu signalisieren unter Einbeziehung der Querrungen für die Fußgänger. Ebenso ist ein Querungshilfe für Fußgänger vom/ zum Parkplatz unmittelbar neben dem Zufahrtsbereich im Osten einzurichten. Wenn eine signalisierte Querungshilfe für die Fußgänger dort notwendig wird, ist wegen der unmittelbar angrenzenden Kreuzung (Knoten Blankenseer Straße/ Rampe) diese dann auch voll zu signalisieren.

Für die äußere Verkehrserschließung ist ein leistungsfähiger und störungsfreier Verkehrsfluss sowohl für den landseitigen spezifischen Flughafenverkehr als auch für den Grundverkehr zu gewährleisten. In einer Leistungsfähigkeitsprüfung wurden die beiden im Rahmen zur Planfeststellung der B 207 n geplanten Knotenpunkte B 207 n / Rampe und Blankenseer Straße/ Rampe hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und des geplanten Ausbaustandards überprüft. Die übrigen geplanten bzw. bereits vorhandenen Knotenpunkte im Zuge der Blankenseer Straße wurden ebenfalls in die Leistungsfähigkeitsuntersuchung mit einbezogen.

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen haben dabei gezeigt, dass das ermittelte Verkehrsaufkommen des Flughafens überlagert mit der Grundverkehrbelastung, leistungsfähig abgewickelt werden kann.

(Nähere Ausführungen zur Verkehrsprognose Landseite und verkehrlichen Erschließung siehe Anlagen 3 und 4).

4.2 Straßenverkehrsflächen

Die Blankenseer Straße wurde in diesen Bebauungsplan nur soweit einbezogen, wie dies für die Änderungen von Verkehrsanlagen für diese Parkplatzanlage erforderlich ist. So wurden die Flächen für die notwendigen Straßenaufweitungen für die Abbiegespuren zur östlichen Zufahrt der Parkplatzanlage als Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Auf eine Einbeziehung der gesamten Blankenseer Straße wurde verzichtet, da hier umfangreiche Umbauten erforderlich sein werden, die jedoch nur durch das Planfeststellungsverfahren für die Erweiterung des Flughafens notwendig sind. Überschneidungen des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplans mit dem Bereich der Planfeststellung sollen weitestgehend vermieden werden, um notwendige Baumaßnahmen einem der beiden Planverfahren rechtlich eindeutig zuordnen zu können.

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans wird die Rampe in der gesamten Straßenbreite als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Dies geschieht, da von dort die Hauptzufahrt erfolgen wird und ein neuer Knotenpunkt zu bauen ist, der nur durch die Parkplatzanlage begründet ist und keinen direkten Zusammenhang zur Erschließung des eigentlichen Flughafengeländes hat (zur Planung der Knotenpunkte siehe Anlage 5).

Die Anbauverbotszone der B 207 n (20 m vom äußeren befestigten Fahrbahnrand) wurde nachrichtlich übernommen. Im Bereich der Rampe ist zwischen dem Straßenbaulastträger der Bundesstraße und der Hansestadt Lübeck vereinbart, dass die Hansestadt den südlichen Teil der Rampe bis zur Parkplatzzufahrt übernehmen wird. Daher wurde die Bauverbotszone nachrichtlich nur in dem Teil der Rampe übernommen, der bei der Bundesstraßenverwaltung verbleibt. Innerhalb der Anbauverbotszone sind die Errichtung von Hochbauten jeder Art, Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs sowie die Anpflanzungen von Bäumen nicht zulässig.

4.3 Wegeführung für Fußgänger/ Gehrecht

Die Nutzer der Parkplatzanlage werden den Flughafen fußläufig über mehrere Straßenquerungen erreichen können. Der westliche Teil der Parkplatzanlage (Beschäftigtenparken) ist über eine Querung der Rampe und dann östlich anschließend über eine Querung der Blankenseer Straße angebunden. Dieser Knotenpunkt Rampe/ Blankenseer Straße muss im Zuge des Ausbaues der Stellplatzanlagen signalisiert werden.

Vom östlichen Teil der Parkplatzanlage (Langzeitparken) aus können Fußgänger ebenfalls diese Querung oder eine weitere an der östlichen Parkplatzzufahrt in der Blankenseer Straße benutzen. Hier ist eine Mittelinsel als Querungshilfe vorgesehen.

Die in einem Teilbereich auf der Nordseite der Blankenseer Straße 2,5 m breite festgesetzte Fläche für ein Gehrecht dient zur Sicherung der fußläufigen Anbindung des privaten Flurstückes 100/ 33 zum Fußgängerüberweg der Rampe. Geringfügige Abweichungen der Lage

können zugelassen werden. Ein öffentlicher Gehweg ist auf der Nordseite der Blankenseer Straße nicht vorgesehen.

4.4 ÖPNV

Der Flughafen Lübeck-Blankensee ist vom Hauptbahnhof Lübeck-ZOB mit der Buslinie 6 im 20 Minuten-Takt/ Tagesverkehr und im 40 Minuten-Takt/ Abendverkehr angebunden. Die Buslinie 6 befährt den Bereich des Plangebietes über die Rampe. Die Linienbushaltestellen „Flughafen“ befinden sich in der Blankenseer Straße.

Mit der Bahn ist der Flughafen über den neuen Haltepunkt Lübeck Flughafen (Airport) angebunden. Der Haltepunkt befindet sich westlich in ca. 200 m Entfernung vom westlich Rand des Plangebietes. Von dort besteht im Stundentakt eine direkte Anbindung an den Regionalverkehr Lüneburg – Lübeck (Hbf.).

5 Ver- und Entsorgung / Altlasten / Kampfmittel

Die bestehenden Gebäude sind über die vorhandenen **Ver- und Entsorgungsleitungen** an das öffentliche Netz angeschlossen. Der Rückbau der Hausanschlussleitungen der Gebäude im Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Flughafen Parkplatzanlage“, die abgebrochen werden, ist rechtzeitig bei der Stadtwerke Lübeck Netze GmbH zu beantragen. Für den Bereich dieses Sondergebietes ist kein Regenwasserkanalnetz vorhanden und keine Anbindung an das Schmutzwassernetz vorgesehen.

Das in den Sondergebieten anfallende **Niederschlagswasser** ist jeweils auf dem Grundstück zu versickern. Die Versickerungsfähigkeit des Bodens ist gutachterlich untersucht und nachgewiesen worden. Für die Entwässerung der versiegelten Parkplätze ist eine Ableitung des Niederschlagswassers über Mulden-Rigole-Versickerungsanlagen vorgesehen. Die Anordnung der Mulden-Rigole ist in den seitlichen Grünstreifen möglich, dabei stoßen die Rigolen immer im rechten Winkel auf die Mulden. Das Regenwasser kann über Muldenrinnen bzw. Entwässerungsrinnen im Bereich der Fahrstreifen zu den Versickerungsanlagen abgeleitet werden. Hierfür ist eine entsprechende Modellierung des Geländes erforderlich. Die erforderlichen Mindestbreiten betragen 3,0 bis 5,0 m. Eine genaue Anordnung der Versickerungsanlagen erfolgt im Zusammenhang mit dem wasserrechtlichen Antrag im Rahmen der Baugenehmigung. Versickerungsanlagen bedürfen der wasserrechtlichen Genehmigung gemäß § 7 WHG.

Auf dem Flurstück 21/2 (ehemaliges Gestüt) befinden sich wilde **Müllablagerungen**, die zu lokalen Kontaminationen des Bodens geführt haben können.

Der Kampfmittelräumdienst weist darauf hin, dass im Plangebiet das Vorkommen von **Kampfmitteln** nicht auszuschließen ist. Vor Beginn von Bauarbeiten ist die Fläche vom Amt für Katastrophenschutz auf Kampfmittel untersuchen zu lassen.

6 Immissionsschutz

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt (siehe Anlage 2), um die durch das Bauvorhaben „Parkplatzanlage“ verursachten Lärmemissionen und deren Einwirkungen auf das Bebauungsplangebiet sowie die schalltechnischen Auswirkungen der angrenzenden Blankenseer Straße und des Flughafens auf das Grundstück der vorhandenen Gaststätte „Zum Bruchpilot“ angemessen beurteilen zu können.

Parkplatz

In der schalltechnischen Untersuchung wurden die vorhabensbedingten Geräuschimmissionen der Parkplatzanlage auf die schutzbedürftige Bebauung im Geltungsbereich des Bebauungsplans selbst sowie in seiner Nachbarschaft ermittelt und bewertet.

An den schutzbedürftigen Gebäuden Blankenseer Straße Nr. 70 (Flurstück 79/2 nordöstlich außerhalb des Geltungsbereiches), Nr. 102 (Flurstück 100/33) und Nr. 110 (Flurstück 35/2 südwestlich außerhalb des Geltungsbereiches) wurden Immissionsorte definiert. Die Immissionsorte Blankenseer Straße Nr. 70 und Nr. 110 befinden sich im Außenbereich und werden in ihrer Schutzwürdigkeit einem Mischgebiet gleichgestellt. Innerhalb des Geltungsbereiches wurde nur das im Sondergebiet „Gastronomie / Beherbergung“ gelegene, auch zu Wohnzwecken genutzte Gebäude auf dem Flurstück 100/33 (Gaststätte „Zum Bruchpilot“) als schutzwürdige Nutzung angenommen. Alle anderen Wohnhäuser innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich im Eigentum des Vorhabenträgers und werden bis zur Inbetriebnahme der Parkplatzanlage beseitigt werden bzw. sind bei noch nicht abgelaufenen Pacht- oder Mietverträgen in einer abschnittswisen Errichtung des Parkplatzes in Einzelfallbetrachtungen zu untersuchen.

Die Untersuchung für die festgesetzte Lage und Größe der Parkplätze ergab, dass die vorhabensbedingten Geräuschimmissionen die schalltechnischen Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 an allen Immissionsorten sicher unterschreiten. Als schallmindernde Maßnahmen werden vorausgesetzt, dass nördlich des Sondergebietes mit der Zweckbestimmung „Gastronomie, Beherbergung“ entlang des Parkplatzes ein Lärmschutzwall von 2 m Höhe über Gelände umgesetzt wird und die Fahrgassen der Parkplätze mit Asphalt-Oberflächen ausgestattet werden.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden von den vorhabensbedingten Geräuschimmissionen ebenfalls unterschritten. Ansprüche auf Schutzmaßnahmen gegen Verkehrslärm entstehen daher durch die Anlage der Parkplätze und ihrer Erschließung nicht.

Der durch den Bebauungsplan induzierte vorhabensbedingte Verkehr im östlichen Teil der Blankenseer Straße im Bereich der Siedlung „Strecknitzer Tannen“ ist weit geringer als die Verkehrsentlastung auf diesem Streckenabschnitt infolge der Verkehrsfreigabe der B 207n. Insgesamt werden sich die Schallimmissionen durch die geplanten Parkplätze im Bereich der Siedlung „Strecknitzer Tannen“ also nicht erhöhen.

Das Bauvorhaben „Parkplatzanlage“ trägt zum Beurteilungspegel des Gesamtlärms nur unwesentlich bei.

Blankenseer Straße und Flughafen

Das Plangebiet befindet sich im unmittelbaren Einflussbereich der südöstlich angrenzenden Blankenseer Straße und des Flughafens. Es ist bereits heute durch eine hohe Vorbelastung geprägt.

Eine summarische Betrachtung in Verbindung mit dem Fluglärm ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens (Unterlage E – 1.3) erfolgt.

Die Betrachtung des auf das Plangebiet einwirkenden Verkehrslärms zeigt, dass im Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Gastronomie, Beherbergung“, die für Neuplanungen anzustrebenden Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ in der Nacht überschritten werden. Dieses Gebiet wird in seiner Schutzwürdigkeit einem Gewerbegebiet gleichgesetzt und die entsprechenden Orientierungswerte (65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts) zu Grunde gelegt.

Der Beurteilungspegel wird dabei maßgeblich durch den Flug- und Bodenschall und nicht durch den Straßenschall beeinflusst. Dazu ist anzumerken, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 keine bindenden Vorschriften sind, sondern der Abwägung im Rahmen der Planung unterliegen. Zudem handelt es sich hier um ein bestehendes Gebäude, so dass von einer gewachsenen Gemengelage auszugehen ist.

Ein guter Schutz dieses Sondergebietes zum Parkplatz wird durch den festgesetzten Wall erreicht. Zur Blankenseer Straße ist eine Lärmschutzwand o. ä. jedoch nicht möglich, da Erschließung und Belichtung dann nicht mehr ausreichend ermöglicht werden könnten. Zum Schutz vor Fluglärm sind Lärmschutzwände prinzipiell unzureichend. Der Bebauungsplan setzt daher ausreichende Schutzvorkehrungen zur Ausbildung der Gebäudehülle fest, so dass auf jeden Fall in den Gebäuden ausreichende Innenraumpegel gewährleistet sind.

Für das Plangebiet wurden Festsetzungen zum erhöhten Schallschutz von Außenbauteilen (Dächer, Wände, Türen, Fenster) für Räume, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, getroffen. Die notwendigen resultierenden Schalldämm-Maße wurden der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ entnommen. Damit ist sichergestellt, dass innerhalb der Gebäude die notwendige Wohnruhe gewährleistet werden kann.

In dem als „Fläche für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ festgesetzten Bereich mit der Bezeichnung (B) gilt, dass Außenbauteile von Aufenthaltsräumen entsprechend den Anforderungen des Lärmpegelbereiches V (Außenlärm tags 71-75 dB(A)) mit einem resultierenden Schalldämm-Maß von >45 dB gemäß der DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau" auszuführen sind und für Schlafräume schallgedämmten Lüftungseinrichtungen vorzusehen sind.

Damit ist sichergestellt, dass innerhalb der Gebäude die notwendige Wohn- und Schlafruhe vorhanden ist.

Über Abweichungen von dieser Schallschutzfestsetzung kann im Einzelfall entschieden werden, wenn nachgewiesen wird, dass ein niedrigerer Lärmpegelbereich z.B. bei Abschirmung von bzw. durch Gebäude erreicht wird.

7 Flächen und Kosten

Flächen

Das Plangebiet hat eine Größe von insgesamt ca. 9,6 ha. Davon entfallen auf (alle Angaben Zirka-Werte):

Sondergebiet (SO) „Flughafen, Parkplatzanlage“	68.253 m ²
Sondergebiet (SO) „Gastronomie, Beherbergung“	1.540 m ²
Private Grünfläche	20.317 m ²
davon PG 1: 2.559 m ²	
davon PG 2: 7.478 m ²	
davon PG 3: 4.855 m ²	
davon PG 4: 5.425 m ²	
Straßenverkehrsfläche	5.466 m ²
Gesamt	ca. 95.576 m²

Kosten

Die bei der Umsetzung des Bebauungsplans entstehenden Kosten sind vom Verursacher, dem privaten Vorhabenträger (Flughafen Lübeck GmbH) zu tragen. Die Hansestadt Lübeck ist von allen Kosten freizuhalten. Hierfür wird zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger ein städtebaulicher Vertrag geschlossen. Die Regelungen zur Durchführung und Kostentragung sind in einem gesonderten Bauvertrag zu schließen.

Dieser Vertrag ist nicht Regelungsgehalt dieses Bebauungsplans.

Über ihre Beteiligung an der Flughafen Lübeck GmbH ist die Hansestadt Lübeck an diesem Bebauungsplan auch als Vorhabenträger beteiligt.

Als laufende Kosten der Stadt ist die Unterhaltung der zusätzlichen öffentlichen Straßenverkehrsflächen einschließlich der Signalanlagen zu berücksichtigen.

8 Umweltbericht

8.1 Einleitung

8.1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB ist für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB und § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht nach der Anlage zum BauGB beschrieben und bewertet werden. Dabei ist gemäß Satz 4 das Ergebnis der Umweltprüfung in der Abwägung zu berücksichtigen.

Am 14.04.2007 wurde von der Hansestadt Lübeck das Verfahren zur 81. Änderung des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Lübeck für den Teilbereich: Blankenseer Straße - Parkplätze Flughafen eingeleitet und ein Aufstellungsbeschluss für den „Bebauungsplan - 09.55.00 – „Blankenseer Straße – Parkplätze Flughafen“ gefasst. Der B-Plan 09.55.00 dient der geordneten städtebaulichen Entwicklung und der planerischen und rechtlichen Sicherung der geplanten Parkplätze.

Die ausführlich unter Ziff. 8.4 dargestellten wesentlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen in Bezug auf die in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB genannten Umweltbelange werden im B-Plan 09.55.00 soweit planungsrechtlich möglich als Festsetzungen in der Planzeichnung und in der Begründung berücksichtigt.

In Bezug auf den Umweltbericht wird gemäß der mit dem Innenministerium abgestimmten Hinweise des Umweltministeriums Schleswig-Holstein vom 19.09.2005 vorgegangen:

Nach Auffassung beider Ministerien ist es sinnvoll, bei parallel laufender Bauleitplanung nur einen Umweltbericht für beide Verfahren der Umweltprüfung (FNP- und B-Plan-Ebene) zu erstellen. Der Untersuchungsrahmen muss danach den detailgenaueren Plan berücksichtigen. Inhalt und Detaillierungsgrad des gemeinsamen Umweltberichts sind auf den Bebauungsplan auszurichten.

8.1.2 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele der Bauleitplanung

8.1.2.1 Flächennutzungsplan

In der 81. Flächennutzungsplanänderung werden die bisher als Flächen für die Landwirtschaft und Flächen für Wald dargestellten Flächen geändert in ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Flughafen Parkplatzanlage“.

8.1.2.2 Bebauungsplan

Der Geltungsbereich des B-Planes 09.55.00 umfasst ca. 9,56 ha, davon etwa 6,82 ha Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Flughafen Parkplatzanlage“, 0,15 ha Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Gastronomie, Beherbergung“, 0,55 ha Straßenverkehrsflächen und 2,03 ha private Grünfläche.

8.1.3 Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes und ihre Berücksichtigung

Flächennutzungsplan und Landschaftsplan (Entwurf) der Hansestadt Lübeck

Der gültige Flächennutzungsplan stellt im Geltungsbereich des B-Plans überwiegend landwirtschaftliche Nutzung dar. Entlang der Blankenseer Straße liegt eine Bebauung im Außenbereich. Die Änderung des Flächennutzungsplanes läuft parallel zum B-Plan-Verfahren. Der vorhandene Wald gemäß LWaldG stimmt nicht mit der planerischen Darstellung des gültigen FNP überein. Nur bei der Fläche im nördlichen Teil des ehemaligen Gestüts handelt es sich um Wald i. S. d. LWaldG. Dort ist eine Waldumwandlung erforderlich. Hierfür wird eine Ersatzaufforstung vorgenommen.

Der Geltungsbereich des B-Planes liegt am Rande des im Leitbild des Landschaftsplanes dargestellten Schwerpunktbereiches Grönauer Heide. Hier soll das Nebeneinander von Heideflächen, Trockenrasen, Mooren, Sukzessionsflächen und Wald erhalten und weiterentwickelt werden.

Im Entwicklungsplan des Landschaftsplanes wird der Geltungsbereich sowie die umliegenden Flächen als Prüfgebiet für zukünftige Gewerbegebiete dargestellt.

Gesetzlich geschützte Biotop

Die Knicks innerhalb des Plangeltungsbereichs stehen unter dem besonderen Schutz des § 25 LNatSchG. Sie werden so weit wie möglich erhalten.

Naturschutzgebiet (§ 16 LNatSchG S-H)

Östlich des Untersuchungsgebietes liegt das Naturschutzgebiet (NSG) Grönauer Heide, Grönauer Moor und Blankensee. Das NSG ist gleichzeitig mit weitgehend übereinstimmenden Grenzen als FFH- sowie als EU Vogelschutzgebiet der europäischen Kommission gemeldet. Die Schutzgebiete werden nicht beeinträchtigt (vgl. Ziff. 8.2.4.4).

8.2 Bestandsaufnahme und Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich der Prognose bei Durchführung der Planung

8.2.1 Schutzgut Boden

8.2.1.1 Bestandsbeschreibung

Im gesamten Plangeltungsbereich stehen im oberflächigen Bereich Sandböden an. Neben überwiegend Mutterboden wurden auch einige Bereiche aufgeschüttet, z. B. im Bereich des ehemaligen Reiterhofs.

Ab etwa 3 m Tiefe folgt auf den Sand in etwa der Hälfte des Gebiets bindiger Geschiebemergel, ansonsten Sande.

Außerhalb der versiegelten und aufgeschütteten Flächen und der Siedlungsflächen haben sich aus dem Ausgangssubstrat Braunerden entwickelt.

Braunerden zeichnen sich aufgrund ihrer relativ guten Basenversorgung, eine i. d. R. relativ guten Durchlüftung / geringen Verdichtungsempfindlichkeit sowie aufgrund eines hohen Transformations- und mittleren bis hohen Puffervermögens durch eine geringe Empfindlichkeit gegenüber mechanischen und stofflichen Belastungen aus.

Aufgrund ihrer flächenhaften Verbreitung und durchschnittlichen Standorteigenschaften besitzen sie keine herausragende ökologische Bedeutsamkeit.

Im Vorhabensgebiet stellen sie durch ihre Lage im unmittelbaren Flughafengelände den Bodentyp mit der ausgeprägtesten anthropogenen Überformung und intensivsten Nutzung dar.

Bedeutsamkeit: keine Funktionen von besonderer Bedeutung

Empfindlichkeit: Schadstoffe werden angereichert, aber infolge guter Stoffumwandlungseigenschaften (mikrobieller Abbau) den Stoffkreisläufen entzogen; bei Vernässung druckempfindlich (vgl. REINSCH 2001).

Altlasten

Im gesamten Bereich ist grundsätzlich mit Munitions-, evtl. auch mit Bombenfunden zu rechnen. Es ist daher erforderlich, Bodenarbeiten unter Aufsicht des Kampfmittelräumdienstes durchzuführen.

8.2.1.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Baubedingte Auswirkungen

Baubedingt werden größere Flächen verändert und im Zuge einer Entwicklung in mehreren Baustufen wird Oberboden zwischengelagert, Flächen für die Baustelleneinrichtung hergerichtet und angrenzende Flächen befahren. Nicht vorbelastete Flächen, die erst in einer späteren Bauphase ausgebaut werden, sind vor Beeinträchtigungen des Oberbodens und Verdichtung zu schützen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch die Anlage voll versiegelter Parkplätze werden im Umfang von ca. 5,6 ha Flächen dauerhaft versiegelt und damit die Bodenfunktionen weitestgehend beeinträchtigt. Im Bereich der Muldenversickerung bleiben die Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften, insbesondere auch zum Schutz des Grundwassers, gewahrt.

Der Ausgleich erfolgt im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Es entstehen durch die Parkplatznutzung geringe betriebsbedingte Belastungen außerhalb der zu versiegelnden Flächen durch die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers über Versickerungsmulden.

Ergebnis

Baubedingt ist, sofern die Flächen, die erst in späteren Bauphasen genutzt werden vor Verdichtung und Stoffeinträgen geschützt werden, keine erheblichen negativen Auswirkungen zu erwarten. Anlagebedingt sind aufgrund der umfangreichen vollständigen Versiegelung und der vorhandenen Qualitäten Umweltauswirkungen mittlerer Erheblichkeit für dieses Schutzgut zu erwarten.

8.2.2 Schutzgut Wasser

8.2.2.1 Bestandsbeschreibung

Oberflächengewässer

Oberflächengewässer sind im Plangeltungsbereich und im Wirkungsbereich nicht vorhanden. An der Ostseite des mittleren in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Knicks dient ein

etwa 1,50 m tiefer Graben der Entwässerung der ehemaligen Gestütsflächen. Das Wasser versickert. Ein weiterer Versickerungsgraben ist in dem Gehölzstreifen an der Blankenseer Straße vorhanden. Beide Gräben können in das Entwässerungskonzept eingebunden werden.

Grundwasser

Das potenzielle Grundwasserdargebot wird in diesem Raum in seiner Bedeutung mit sehr hoch bewertet.

Der Plangeltungsbereich befindet sich im Wassereinzugsgebiet des Landgrabens.

Nach dem „Gesamtplan Grundwasserschutz Schleswig-Holstein“ (MUNF 1998) liegt der Geltungsbereich innerhalb eines Wasserschongebietes für die Lübecker Wasserwerke. In Wasserschongebieten sollen grundsätzlich Vorhaben, die zu einer Beeinträchtigung des Grundwassers führen können, vermieden werden. Sofern derartige Vorhaben nur hier verwirklicht werden können, ist durch geeignete Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass keine Gefährdung des Grundwassers eintritt. Laut Entwurf des Landschaftsrahmenplans liegt der Geltungsbereich im Raum eines bereits geplanten Wasserschutzgebiets. Bei beabsichtigter Nutzung der tieferen quartären und tertiären Grundwasserleiter wäre von einem sehr hohen Schutzpotenzial für die Grundwasserleiter im Süden Lübecks auszugehen.

In Verknüpfung des hohen nutzbaren Grundwasserdargebots und des gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen ungeschützten oberen Grundwasserleiters (ungespanntes Grundwasser) werden hier die Bedeutsamkeit und Empfindlichkeit des Grundwassers als sehr hoch eingeschätzt.

Grundwasser wurde im Rahmen der Sondierbohrungen in Tiefen zwischen 1,2 m und 3,0 m eingemessen. Es handelt sich hierbei um den oberen Grundwasserleiter (Stauwasser), der sich auf dem praktisch wasserundurchlässigen Geschiebemergel staut. Aus den festgestellten Grundwasserspiegeln ergibt sich eine Grundwasserfließrichtung ungefähr in nördliche Richtung (BAUKONTOR DÜMCKE 2007).

8.2.2.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Baubedingte Auswirkungen

Mit Veränderungen der Grundwasserverhältnisse oder Schadstoffeinträgen ist in der Bauphase im Rahmen einer fachgerechten Bauabwicklung und bei einer Durchführung der Arbeiten unter Aufsicht des Kampfmittelräumdienstes nicht zu rechnen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Es werden keine Bauwerke gegründet, die bis in das Grundwasser vordringen könnten und damit einen Strömungswiderstand bilden würden.

Auf der gesamten Fläche wird durch die Versiegelung der Oberflächenflächenabfluss leicht reduziert (Verdunstungsverluste). Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung werden jedoch durch das Entwässerungskonzept über Mulden und Rigolen erheblich reduziert. Über die Muldenversickerung werden Schadstoffbelastungen vermieden.

Auf der gesamten Fläche wird der Oberflächenabfluss durch die Versiegelung beschleunigt. Da das Oberflächenwasser vollständig versickert wird, kommt es aber nicht zu hydraulischen Belastungen von Vorflutern.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Über die Muldenversickerung werden Schadstoffbelastungen vermieden. Mit einem erhöhten Risiko havariebedingter Schadstoffeinträge ist in Folge der Anlage der voll versiegelten Parkplätze nicht zu rechnen.

Ergebnis

Es kommt nicht zu negativen Auswirkungen auf Oberflächengewässer. Für das Grundwasser ist bau- und betriebsbedingt nicht mit negativen Auswirkungen zu rechnen, anlagebedingt aufgrund der vollständigen Versickerung über Mulden und Rigolen mit geringen negativen Auswirkungen durch eine leichte Verringerung der Grundwasserneubildungsrate.

8.2.3 Schutzgüter Klima/ Luft

8.2.3.1 Bestandsbeschreibung

Die Bedeutung eines Raumes für die Schutzgüter Klima und Luft wird im Allgemeinen in erster Linie anhand seiner Ausgleichsfunktionen (Lufthygiene und Temperatenausgleich) für klimatisch belastete Siedlungsgebiete definiert.

Bei den Ackerflächen im Geltungsbereich und dessen Umfeld handelt es sich um Kaltluftentstehungsflächen. Aus dem Gebiet selbst und seinem Umfeld findet jedoch kein Kaltluftabfluss auf Siedlungsflächen statt. Südlich grenzen die in großem Umfang versiegelten Flächen des Flughafens an. Der Bereich hat insofern keine besondere stadtklimatische Funktion.

Faunistisch oder floristisch relevante kleinklimatische Sonderstandorte sind nicht vorhanden. Aufgrund der vorherrschenden lebhaften Luftbewegungen werden Schadstoffe im Landschaftsraum rasch verfrachtet.

Aus den genannten Gründen sind der Plangeltungsbereich und die angrenzenden Flächen in Bezug auf die Betrachtung der Schutzgüter Klima und Luft gering bedeutend bzw. gering empfindlich.

8.2.3.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Baubedingte Auswirkungen

Baubedingt sind keine erheblichen Auswirkungen im Hinblick auf Klima / Luft zu erwarten.

Anlagebedingte Auswirkungen

Die Versiegelung großer Flächen reduziert Kaltluftentstehungsflächen und führt zu kleinklimatischen Änderungen durch eine Verminderung kleinklimatischer Ausgleichsfunktionen der vorhandenen Flächen (Temperatur und Feuchtigkeit), insbesondere des kleinen Waldstücks. Beide Faktoren bleiben jedoch ohne spürbaren Einfluss auf das Stadtklima. Die kleinklimatischen Beeinträchtigungen durch die Bodenversiegelung werden durch die Baumpflanzungen auf den Parkplätze vermindert oder gar ausgeglichen, sobald sich die Baumpflanzungen voll entwickelt haben.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Baubedingt sind keine erheblichen Auswirkungen im Hinblick auf Klima/ Luft zu erwarten.

Ergebnis

Im Hinblick auf die Schutzgüter Klima und Luft kommt es bau- und betriebsbedingt nicht zu erheblichen Auswirkungen. Die anlagebedingten klimatischen Auswirkungen bleiben ohne spürbaren Einfluss auf das Stadtklima.

8.2.4 Schutzgüter Tiere und Pflanzen/ Biologische Vielfalt

8.2.4.1 Bestandsbeschreibung

Im Untersuchungsraum lassen sich zwei Lebensraumkomplexe unterscheiden:

- Siedlungsflächen mit z. T. umfangreichen Gehölzbeständen und Gärten,
- Acker-/ Grünlandflächen

Die entlang der Blankenseer Straße gelegenen Siedlungsflächen weisen zum Teil umfangreiche Gehölzbestände (Feldgehölze) sowie zahlreiche, auch ältere Einzelbäume auf. Hervor zu heben sind die Knicks, die den Geltungsbereich in nordwestliche Richtung durchziehen.

Biotoptypen und Pflanzen

Die Biotop- und Nutzungstypen sind in Plan 1 „Biotoptypen und Einzelbäume“ (siehe Anlage 1 zum Umweltbericht) dargestellt.

Wert gebend sind hier in erster Linie die Knicks, die den ehemaligen Reiterhof umgeben, mit zahlreichen alten Eichenüberhältern und der Gehölzstreifen parallel zur Blankenseer Straße. Bei dem Feldgehölz im nördlichen Teil des ehemaligen Gestüts handelt es sich um einen nicht naturnah ausgeprägten artenarmen Kiefernbestand.

Pflanzenarten der Roten Liste wurden im Plangeltungsbereich nicht erfasst.

Einzelbäume

Die markanten Einzelbäume wurden im Plangeltungsbereich eingemessen, nach Art, Stamm- und Kronendurchmesser erfasst und beurteilt, inwieweit sie unter die Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck fallen. Sie sind in Plan 1 „Biotoptypen und Einzelbäume“ (siehe Anlage 1 zum Umweltbericht) und in Abb. 1 dargestellt.

Fauna

Der Plangeltungsbereich und sein Umfeld hat keine Bedeutung für Libellen und eine nur geringe Bedeutung für Reptilien.

Fledermäuse

Der Plangeltungsbereich hat in den Ackerflächen eine geringe und in den übrigen Flächen, wie auch der Verkehrsübungsplatz eine eingeschränkte Bedeutung für Fledermäuse.

Da es sich bei allen Fledermausarten um streng geschützte Arten und Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie handelt, sei hinsichtlich weiterer Angaben auf den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag verwiesen (LEGUAN GMBH, 2008; siehe Anlage 7).

Amphibien und Haselmaus

Auch bei den im Umfeld in Frage kommenden Amphibien und der Haselmaus handelt es sich um europarechtlich streng geschützte Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie. Daher sei auch für deren Bestandsbeschreibung auf den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag verwiesen.

Heuschrecken

Die Einschätzung, dass die im Plangeltungsbereich gelegenen und daran angrenzenden großen Ackerflächen im Hinblick auf die Heuschrecken eine hohe Bedeutung aufweisen, erfolgte 2006 in Anbetracht der noch vorhandenen Baustraße an der mittlerweile fertig gestellten Rampe der B 207n und der im Umfeld zeitweise brachliegenden Ackerflächen. Nach Fertigstellung der Rampe und Wiederaufnahme der normalen ackerbaulichen Nutzung ist mittlerweile von einer geringeren Bedeutung auszugehen (mdl. Mitt. Herr Albig, leguan GmbH 31.10.2007).

Tagfalter

Nach den Arten der Roten Liste Schleswig-Holstein haben die nicht ackerbaulich genutzten Flächen im Plangeltungsbereich eine hohe Bedeutung für Tagfalter, die Ackerflächen haben demnach eine geringe Bedeutung. 2006 wurden in den Ackerflächen 11 Arten erfasst, darunter keine gefährdeten Arten. In den übrigen Flächen mit hoher Bedeutung wurden insgesamt 20 Arten erfasst, davon 3 gefährdete Arten und 3 Arten der Vorwarnliste.

Vögel

Die Gehölzstrukturen bieten insbesondere zahlreichen Vogelarten Lebensraum. Im Geltungsbereich wurden die Brutreviere der folgenden Vogelarten erfasst:

Tabelle 1: Nachgewiesene Brutvogelarten im Geltungsbereich unter Angabe der Gefährdungsgrade (0 = ausgestorben, 1 = vom Aussterben bedroht, 2 = stark gefährdet, 3 = gefährdet, R = extrem selten, V = Art der Vorwarnliste, + = ungefährdet)

Artname (dt)	Artname (lat)	BRD	SH
Amsel	Turdus merula	+	+
Bachstelze	Motacilla alba	+	+
Baumpieper	Anthus trivialis	V	+
Blaumeise	Parus caeruleus	+	+
Buchfink	Fringilla coelebs	+	+
Dorngrasmücke	Sylvia communis	+	+
Feldsperling	Passer montanus	V	V
Fitis	Phylloscopus trochilus	+	+
Girlitz	Serinus serinus	+	+
Grauschnäpper	Muscicapa striata	+	+
Grünfink	Carduelis chloris	+	+
Hauszperling	Passer domesticus	V	V
Heckenbraunelle	Prunella modularis	+	+
Kleiber	Sitta europaea	+	+
Kohlmeise	Parus major	+	+
Mäusebussard	Buteo buteo	+	+
Mönchsgrasmücke	Sylvia atricapilla	+	+
Nachtigall	Luscinia megarhynchos	+	3
Rauchschwalbe	Hirundo rustica	V	V
Ringeltaube	Columba palumbus	+	+
Singdrossel	Turdus philomelos	+	+
Stieglitz	Carduelis carduelis	+	+
Tannenmeise	Parus ater	+	+
Zilpzalp	Phylloscopus collybita	+	+

Bei einer Bewertung nach Arten der Roten Liste hat der Plangeltungsbereich eine geringe Bedeutung für Brutvögel. Bei einer Bewertungsmethode nach Landschaftstypen und Leitarten haben die nicht ackerbaulich genutzten Flächen eine hohe Bedeutung für Brutvögel. Da sich die artenschutzrechtlichen Verbote des § 42 BNatSchG auf sämtliche europäische Vogelarten beziehen, sei weiterführend auf den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (LEGUAN GMBH 2008, siehe Anlage 7) verwiesen.

8.2.4.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Baubedingte Auswirkungen

In der Bauphase kommt es aufgrund des Umfangs der zu errichtenden Parkplatzflächen zu Störungen und Lärmbeeinträchtigungen über einen bzw. mehrere längere Zeiträume. Es sind davon im Plangeltungsbereich keine verbleibenden hoch empfindlichen Arten oder Biotope betroffen. Es kann davon ausgegangen werden, dass es baubedingt außerhalb des Plangeltungsbereichs nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen kommen wird. Maßnahmen zur Wasserhaltung sind nicht erforderlich.

Anlagebedingte Auswirkungen

Für die Parkplatzflächen und Zufahrten werden die in der Bilanz erfassten Flächen überbaut und nahezu vollständig versiegelt. Aus dem Umfang der in Anspruch zu nehmenden Flächen und deren Bedeutung bzw. Empfindlichkeit ergeben sich negative Auswirkungen mittlerer Erheblichkeit.

In faunistischer Hinsicht ist in erster Linie mit Habitatverlusten für die Brutvögel und Tagfalter zu rechnen.

In den abzureißenden Gebäuden wurden keine Einzelquartiere oder Tagesverstecke von Fledermäusen erfasst und in den Gehölzen sind keine Haselmäuse erfasst worden.

Negative externe Effekte auf wandernde Moorfrösche auf der Blankenseer Straße lassen sich durch entsprechende zeitliche und/oder räumliche verkehrslenkende Maßnahmen vermeiden.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Aus der Nutzung der Parkplätze ergeben sich im Plangeltungsbereich im Hinblick auf die verbleibenden Arten und Lebensgemeinschaften geringe negative Auswirkungen durch Störungen im Umfeld der Gehölze. Mit Störwirkungen außerhalb des Geltungsbereichs ist nicht zu rechnen.

Ergebnis

Im Hinblick auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen kommt es bau- und anlagebedingt durch die länger andauernden Störungen und Flächenverluste zu negativen Auswirkungen mittlerer Erheblichkeit. Betriebsbedingt kommt es zu Störungen geringer Erheblichkeit.

8.2.4.3 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

Im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Regelungen des Naturschutzrechts wurde für diesen Bebauungsplan ein gesonderter artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt (LEGUAN GMBH 2008, siehe Anlage 7), mit folgendem Ergebnis:

„Beeinträchtigungen wandernder Amphibien - insbesondere Einzelindividuen des streng geschützten Moorfrosches - können bei rechtzeitiger Umsetzung der im Zuge der Planungen zum Neubau der B 207 planfestgestellten Querungshilfen und Leiteinrichtungen ausgeschlossen werden.

Für 31 Brutvogelarten sind befreiungspflichtige Verbotstatbestände durch Revierverluste anzunehmen. Eine Betroffenheit der Brutvögel während der Brutzeit kann durch Beachtung bestimmter Termine zu Umsetzung des Vorhabens vermieden werden.

Eine konkrete eingriffsbezogene Prognose hinsichtlich einer Betroffenheit der streng geschützten Fledermäuse und der Haselmaus ist bislang nicht möglich. Hierfür werden noch gezielte Untersuchungen für die Klärung des Vorkommensstatus durchgeführt. Auf der Basis dieser ausstehenden Untersuchungen sind erforderliche Maßnahmen abzuleiten. Grundsätzlich ist die Kompensation bzw. Minimierung ggf. eingriffsbedingt auftretender Beeinträchtigungen oder Risiken möglich“ (ebda., S. 23f.).

8.2.4.4 Unterlagen zur FFH-Vorprüfung

In Bezug auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der europäischen Vogelschutzgebiete (§ 1 Abs. 6 Ziffer 7b BauGB), hier konkret im Hinblick auf das Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung „Grönauer Heide, Grönauer Moor und Blankenseeniederung“ (Kennziffer DE 2130-391) und im Hinblick auf das Europäische Schutzgebiet „Grönauer Heide“ (Kennziffer DE 2130-491) werden im Rahmen der Umweltprüfungen FFH-Verträglichkeitsvorprüfungen durchgeführt. Die hierfür zu Grunde zu legende Verträglichkeitsvorstudie ist als eigenständige Unterlage (KIFL 2007) dokumentiert (siehe Anlage 6).

Das Gutachten zur FFH-Vorprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass die im Rahmen des Bebauungsplans geplante Parkplatzanlage keine Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der genannten Gebiete nach sich ziehen wird.

Das Erfordernis einer vertieften Betrachtung im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung ist somit nicht gegeben.

8.2.5 Schutzgut Menschen (Wohnen und Erholung)

8.2.5.1 Bestandsbeschreibung

Innerhalb des Geltungsbereichs wird eine vorhandene Außenbereichsbebauung (Gaststätte „Der Bruchpilot“) als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Gastronomie, Beherbergung“ festgesetzt. Zwischen Plangeltungsbereich und B 207n verbleibt nach Fertigstellung der Verkehrsanlagen der B 207n ein Außenbereichsgrundstück.

Von den Geräuschen aus dem Plangebiet und in der Nachbarschaft am stärksten betroffen sind die als Mischgebiet eingestufteten Bebauungen Blankenseer Straße 70 und Blankenseer Straße 110 außerhalb des Bebauungsplangebietes sowie die im Plangebiet gelegene, als Sondergebiet festgesetzte Bebauung Blankenseer Straße 102. Sie sind in der schalltechnischen Untersuchung (ALB 2008, siehe Anlage 2) als maßgebliche Immissionsorte ausgewählt

Westlich von B 207n und Bahnlinie befindet sich am Wulfsdorfer Weg eine Baureihe mit ca. 15 Einfamilienhäusern. Die Siedlung Wulfseck auf Höhe der Straße „Strecknitzer Tannen“ liegt ca. 1,3 km östlich an der Blankenseer Straße. Südlich der Blankenseer Straße befindet sich das Sondergebiet „Flugplatz“.

Der Plangeltungsbereich und das nähere Umfeld weisen keine besonderen Erholungsfunktionen auf. Die Attraktivität der Flächen ist gering. Es liegen keine zusammenhängenden Wohngebiete in unmittelbarer Nähe. Es ist keine Erschließung der Flächen durch ein Wegenetz vorhanden. Die Erholungsqualität wird aufgrund der geringen Landschaftsbildqualität

ebenfalls als gering eingestuft. Vorbelastungen bestehen durch die angrenzenden Straßen (B 207n und Blankenseer Straße), die Bahnlinie sowie durch den benachbarten Flughafen. Die Bedeutung dieses Bereichs für die landschaftsbezogene Erholung wird dementsprechend als gering eingestuft. Gleiches gilt für die Empfindlichkeit gegenüber weiteren Beeinträchtigungen.

8.2.5.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Baubedingte Auswirkungen

Da umfangreiche voll versiegelte Parkplätze angelegt werden sollen, Bodennivellements erfolgen und die Straßenanschlüsse hergestellt werden müssen, ist von umfangreichen Baumaßnahmen mit einem hohen Anteil an Schwerlastverkehr auszugehen. Hinzu kommt, dass die Stellplatzanlage nicht insgesamt in einem Zuge erstellt wird, sondern voraussichtlich in mehreren Bauabschnitten. Daher ist insbesondere mit Lärm und Erschütterungen über mehrere Zeitphasen zu rechnen.

Der Baustellenverkehr kann direkt über die Rampe abgewickelt werden und der Lärmschutzwall wird frühzeitig hergestellt. Insofern ist in Anbetracht der geringen Empfindlichkeit im direkten Umfeld mit geringen baubedingten Beeinträchtigungen zu rechnen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt kommt es durch die Parkplatzflächen nur zu geringen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen in Hinblick auf die Erholung.

Betriebsbedingte Auswirkungen durch Verkehrslärm

Die Anlage der Parkplätze und der damit induzierte Verkehr auf öffentlichen Straßen verursacht Schallimmissionen im Umfeld der Verkehrsflächen. In einer schalltechnischen Untersuchung wurden die vorhabensbedingten Geräuschimmissionen auf die schutzbedürftige Bebauung im Geltungsbereich des Bebauungsplans sowie in seinem Umfeld ermittelt und bewertet (ALB 2008, siehe Anlage 2).

Aus der Gegenüberstellung der vorhabensbedingten Geräuschimmissionen mit den schalltechnischen Orientierungswerten für die städtebauliche Planung nach DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ und den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ergibt sich aus der schalltechnischen Untersuchung für den Bebauungsplan folgendes:

- „Die vorhabensbedingten Geräuschimmissionen unterschreiten die schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 für den Verkehrslärm nachts um mindestens 11 dB(A), die für den Gewerbelärm um mind. 6 dB. Sie können somit nicht maßgeblich zu einer Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte beitragen.
- Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden von den vorhabensbedingten Geräuschimmissionen um mindestens 15 dB unterschritten. Ansprüche auf Schutzmaßnahmen gegen Verkehrslärm entstehen daher durch die Anlage der Parkplätze und ihrer Erschließung nicht.
- Der Bebauungsplan ist somit aus schalltechnischer Sicht verträglich mit den Schutzbedürfnissen der Nachbarschaft außerhalb des Bebauungsplangebiets. Diese Feststellung gilt auch für das innerhalb des Bebauungsplans gelegene Sondergebiet „Gastronomie, Beherbergung“ mit dem schutzbedürftigen Haus Blankenseer Straße 102.“ (ALB 2008, siehe Anlage 2).

Voraussetzung dieser Beurteilungen sind der in der Planzeichnung des Bebauungsplans festgesetzte Lärmschutzwall und eine Asphaltoberfläche der Fahrgassen.

Im Bereich der Siedlung Strecknitzer Tannen wird der vorhabensbedingte Verkehr (nach OPB 2007 weniger als 200 Fahrzeugbewegungen pro Tag über diesen Abschnitt der Blankenseer Straße, bei einer Schließung der BAB 20-Anschlussstelle Groß Sarau weniger als 50 Fahrzeugbewegungen pro Tag) die Verkehrsgeräuschmissionen nicht merklich verändern. Der durch den Bebauungsplan induzierte Verkehr wird weit geringer sein als die Verkehrsentslastung auf diesem Abschnitt der Blankenseer Straße infolge der Verkehrsfreigabe der B 207n (ALB 2008, siehe Anlage 2).

Ergebnis

In Hinblick auf das Schutzgut Menschen sind bau-, anlage- und betriebsbedingt bei Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen nur Auswirkungen geringer Erheblichkeit zu erwarten.

8.2.6 Schutzgut Landschaft

8.2.6.1 Bestandsbeschreibung

Der Geltungsbereich des B-Planes 09.55.00 liegt nordwestlich der Blankenseer Straße, direkt angrenzend an den Terminal-Bereich des Flughafen Lübecks. Westlich des Geltungsbereiches verläuft die B 207n sowie die Bahnlinie Lübeck – Büchen - Lüneburg. Eine Auf-/ Abfahrtsrampe der Bundesstraße durchquert den Geltungsbereich.

Derzeit liegen im Untersuchungsraum Siedlungsflächen entlang der Blankenseer Straße (Einzelhausbebauung, landwirtschaftliche Gebäude mit Gartennutzung und Lagerflächen mit z. T. größeren Einzelbäumen bzw. größeren Gehölzbeständen). Es schließen sich landwirtschaftlich genutzte Flächen an. Der östliche Teilbereich wurde bis vor wenigen Jahren als Reiterhof genutzt („Gestüt Hubertus“). Dort befanden sich die Stallungen, eine Weide, ein Reitplatz und im Nordosten ein Feldgehölz. Die Blankenseer Straße wird im Geltungsbereich zum Teil von einem breiten Gehölzstreifen gesäumt. Das ehemalige Gestüt ist umrahmt von Knicks.

Nördlich und östlich grenzen Ackerflächen an. Etwa 100 m östlich des Plangeltungsbereichs befindet sich ein Verkehrsübungsplatz.

Aufgrund der Nähe zur B 207n haben die Flächen eine gewisse Bedeutung für das Orts- und Landschaftsbild für den Betrachter, der sich mit dem Auto Lübeck von der neuen Anschlussstelle der A 20 her kommend nähert.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie zum geplanten Ausbau des Flughafens Lübeck wird der Untersuchungsraum in Landschaftsbildeinheiten untergliedert, beschrieben und bewertet. Der Plangeltungsbereich bildet dort einen Teil der Landschaftsbildeinheit 19 „Großräumige Agrarlandschaft östlich von Wulfsdorf“ und wird folgendermaßen charakterisiert:

„Charakterisierung: Die Landschaftsbildeinheit liegt im Osten des Ortsteiles Wulfsdorf. Sie wird im Süden durch die Blankenseer Straße/ Wulfsdorfer Weg im Osten durch das Gelände des Verkehrsübungsplatzes und im Norden durch den Weg Blasfeld (Verbindung zwischen Wulfsdorf und Siedlung Wulfseck) begrenzt. Sie wird durch große Ackerschläge sowie durch ein weitmaschiges Knicknetz charakterisiert. Einzelne Grünlandflächen sind entlang der Straßen vorhanden. Entlang des Wulfsdorfer Weges zieht sich eine größere Gehölzfläche mit überwiegendem Nadelholzanteil.

Gesamträumliche Wirkung/ Orientierungsfunktion: Die Agrarlandschaft stellt sich als offen und überschaubar dar. Das weite Knicknetz wirkt nur wenig raumbildend. Das Relief ist weit-

gehend eben. Als Kulisse wirken insbesondere die Flughafengebäude, der Siedlungsrand von Wulfsdorf sowie die Gehölzstrukturen des Verkehrsübungsplatzes.

Wiederfinden von naturräumlichen Gegebenheiten: Das Knicknetz ist als Relikt der historischen Kulturlandschaft anzusprechen. Dieses wurde jedoch zu Gunsten der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung stark ausgedünnt, so dass naturräumliche Gegebenheiten in der Landschaftsbildeinheit kaum wieder zu finden sind.

Naturnähe: Die Landschaftsbildeinheit ist durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung deutlich anthropogen geprägt. Die Knickstrukturen sind stark reduzierten. Die Landschaftsbildeinheit vermittelt dem Betrachter keine Naturnähe.

Störungen des Landschaftserlebens: Die technisierte Landschaft des Flughafens bewirkt visuelle Beeinträchtigungen, da die Flughafenflächen deutlich einsehbar sind. Flughafenbetrieb und Straßenverkehr auf der B 207 n neu führen zu weiteren Störungen des Landschaftserlebens.

Zusammenfassende Gesamteinschätzung: Die Landschaftsbildqualität ist eingeschränkt“.

Neben der Landschaftsbildqualität ist die visuelle Verletzlichkeit ein entscheidender Faktor bei der Bestimmung der Landschaftsbildempfindlichkeit.

Die visuelle Verletzlichkeit einer Landschaft ist abhängig davon, wie ein Eingriff ins Landschaftsbild durch die vorhandenen Strukturen kompensiert werden kann. Mit der Wahrnehmbarkeit bzw. Einsehbarkeit einer Landschaft steigt deren visuelle Verletzlichkeit gegenüber Eingriffen.

Für diese gesamte Landschaftsbildeinheit ist die visuelle Verletzlichkeit als hoch zu einzustufen. Dies führt in der Gesamtbewertung zu einer mittleren Einstufung der Empfindlichkeit.

In der Betrachtung auf der Maßstabsebene des Bebauungsplans ist es aufgrund der vorhandenen und zu erhaltenden Gehölzstrukturen und der Verkehrsanlagen der B 207n (Rampe) gerechtfertigt, die visuelle Verletzlichkeit dieses Teilraums etwas geringer zu bewerten.

8.2.6.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Baubedingte Auswirkungen

Die Parkplatzflächen werden vermutlich nicht in einem Zuge, sondern in zwei oder mehr Bauabschnitten hergestellt werden. Hierdurch kommt es über einen längeren Zeitraum zu Beeinträchtigungen. Für die Tiefbauarbeiten ist angesichts der Flächengröße mit einem relativ umfangreichen Maschinen- und Lkw-Einsatz in den zu diesem Zeitpunkt noch nicht in die Landschaft eingebundenen Flächen, und damit mit temporären Beeinträchtigungen mittlerer Intensität zu rechnen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch die Parkplätze wird die Agrarlandschaft großflächig überformt. Die negativen Auswirkungen auf die Landschaft sind im Vergleich am geringsten in den Flächen, die sich bereits innerhalb des „Abfahrtschrs“ der B 207 n befinden. Sie sind ohnehin schon durch die Verkehrsflächen vorgeprägt und belastet. Zwischen Rampe und Verkehrsübungsplatz entwickelt sich aber der im Zusammenhang wirkende Flughafenbereich deutlich nach Norden in die bisherige Ackerlandschaft. Die negativen Auswirkungen werden stark vermindert durch den Erhalt von Gehölzstreifen und Knicks, die geplante Einbindung mit Gehölzstreifen an der

Nordseite und durch die Grüngestaltung der Parkplätze mit Pflanzung je eines großkronigen Laubbaums pro 8 Parkstände. Insofern ist mit einer mittleren Intensität der Auswirkungen auf die Landschaft zu rechnen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Aufgrund der verkehrlichen Nutzung selbst ist über die Parkplätze hinaus nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen der Landschaft zu rechnen. Die Parkplatzflächen werden jedoch aus Sicherheitsgründen nächtlich beleuchtet sein. Die Wirkung wird durch die randlichen Abpflanzungen vermindert. Es verbleibt aber insbesondere im Winter durch den „Lichtschleier“ eine gering negative Auswirkung auf die Landschaft.

Ergebnis

Bau- und anlagebedingt führt das Vorhaben zu negativen Auswirkungen mittlerer Erheblichkeit durch die Baumaßnahmen und die technische Überprägung der Agrarlandschaft. Betriebsbedingt rufen die nächtlich beleuchteten Parkplätze Beeinträchtigungen geringer Erheblichkeit hervor.

8.2.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

8.2.7.1 Bestandsbeschreibung

Innerhalb des Plangeltungsbereichs und im relevanten Umfeld (Ensembleschutz) sind keine denkmalgeschützten Objekte vorhanden.

Im Geltungsbereich befinden sich ebenfalls keine eingetragenen Bodendenkmale oder sonstigen archäologischen Fundstätten, die nicht im Denkmalsbuch einzutragen sind.

8.2.7.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen

Es ist nicht mit erheblichen Auswirkungen in Hinblick auf Kultur- und Sachgüter zu rechnen.

Ergebnis

Es ist nicht mit erheblichen Auswirkungen in Hinblick auf Kultur- und Sachgüter zu rechnen.

8.2.8 Wechselwirkungen

Als wesentliche Wirkungskomplexe sind die großflächige Versiegelung und der durch die Nutzung induzierte zusätzliche Verkehr zu nennen (Bodenfunktionsverluste, Erhöhung des Oberflächenabflusses und geringfügige Verringerung der Grundwasserneubildung, Veränderung des Landschaftsbildes, Beseitigung von Einzelbäumen und eines kleinen Kiefernforstes, Verkehrslärm).

Die für das Vorhaben relevanten Wechselwirkungszusammenhänge und funktionalen Beziehungen innerhalb von Schutzgütern und zwischen Schutzgütern bzw. Umweltschutzbelangen sind im Rahmen der schutzgutbezogenen Auswirkungsprognose bereits berücksichtigt. Aller Voraussicht nach treten keine erheblichen Beeinträchtigungen infolge der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern durch Addition oder Potenzieren der Wirkungen auf, die über die bereits beschriebenen möglichen Auswirkungen hinaus gehen.

8.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würden der kleine Kiefernforst nördlich des ehemaligen Gestüts Hubertus und die Bäume im Gehölzstreifen an der Blankenseer Straße erhalten bleiben. Die aktuellen Bodenfunktionen würden nicht beeinträchtigt werden. Die aktuelle intensive landwirtschaftliche Nutzung würde fortgesetzt werden.

Aufgrund der Lage zum Flughafen Lübeck und an der Anschlussstelle der B 207n ist jedoch realistisch kaum davon auszugehen, dass in diesem Bereich kurz- bis mittelfristig keine Maßnahmen zur Entwicklung flughafenbezogener oder sonstiger gewerblicher Nutzungen ergriffen würden.

Sofern an diesem Standort keine Parkplätze angeboten werden könnten, müsste ein entsprechendes alternatives Angebot geschaffen werden. Nach derzeitigem Kenntnisstand kämen hierfür nur weitere Flughafenflächen südlich des Parkplatzes P 3 in Frage. Diese Flächen sind in Bezug auf den Bestand der Pflanzen- und Tierwelt, auf das Biotopentwicklungspotenzial des dortigen Standorts (Boden und Wasserhaushalt) sowie auf die Nähe zur Grenze des Naturschutzgebiets „Grönauer Heide, Grönauer Moor und Blankensee“ als deutlich empfindlicher einzustufen.

8.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

8.4.1 Vermeidung und Verringerung

- Durchführung von Rodungsarbeiten außerhalb der Brutzeit 01.03. – 30.09..
- Lärmschutzwall gemäß Planzeichnung, Höhe 2 m über dem Boden. Der Lärmschutzwall wird vor dem Beginn der weiteren Baumaßnahmen westlich der Rampe hergestellt, um baubedingte Lärmbelastungen zu vermindern.
- Befestigung der Fahrgassen der Parkplätze mit Asphalt.
- Baumpflanzungen: Innerhalb der Parkplatzanlagen wird jeweils ein großkroniger Laubbaum, Mindeststammumfang 18/20, pro 8 Parkstände in einer mindestens 12 m² großen offenen Pflanzfläche gepflanzt und gegen Anfahren geschützt.
- Erhalt von Knicks und wertvollen Einzelbäumen als faunistisch bedeutsame Lebensräume, lineare Biotopverbundstrukturen und gliedernde Strukturelemente für das Landschaftsbild.
- Weitest möglicher Erhalt der vorhandenen Bäume in dem Gehölzstreifen parallel zur Blankenseer Straße. Sechs besonders großen und alten Eichen müssen auf jeden Fall zum Baubeginn beseitigt werden, da sie sich im Bereich der Hauptzufahrt zum Parkplatz bzw. eines weiteren Zugangs in Verbindung mit einem Fußgängerüberweg befinden. Die Lage der Zufahrt wurde unter Berücksichtigung des vorhandenen Baumbestandes optimiert. Sie ergibt sich aus der Koordination mit der Ausfahrt der Flughafenvorfahrt auf der Südseite der Blankenseer Straße. Eine Verschiebung der Zufahrt nach Westen wurde aus verkehrstechnischer Sicht abgelehnt, da ein ausreichender Abstand zum Knotenpunkt mit der Rampe und entsprechende Aufstelllängen für Linksabbieger auf den Parkplatz nicht gewährleistet wären. Eine Verschiebung der Zufahrt nach Osten hätte den weiteren Verlust interner Gehölzstrukturen (Knick) zur Folge.
- Gehölzpflanzungen am Nordrand der Parkplätze in mind. 10 m Breite zur Einbindung der Anlagen in die Landschaft.

- Die Beleuchtung der Parkplätze wird so gestaltet, dass
 - eine möglichst geringe Leuchtdichte erzeugt wird; das Maß der Leuchtdichte ergibt sich aus den Mindestanforderungen hinsichtlich der Sicherheit,
 - die Beleuchtung senkrecht auf die Parkplätze gerichtet wird; durch entsprechende Gestaltung der Lampen und eine möglichst geringe Höhe der Lampenmasten wird ein Streulicht außerhalb der Parkplätze so weit wie möglich vermieden,
 - mindestens die seltener genutzten Parkplatzflächen eine durch Bewegungsmelder gesteuerte Beleuchtung erhalten
- Vollständige Versickerung des Oberflächenwassers über Rigolen- und Muldenversickerungen
- Schutz des Mutterbodens
- Die zur Erhaltung festgesetzten Bäume werden in mindestens 12 m² großen Baumscheiben erhalten.
- Während der Bauphase werden zum Schutz der Vegetation Schutzmaßnahmen nach DIN 18920 und der RAS-LP 4 ergriffen.
- Versickerungsmulden parallel zu den vorhandenen Knicks werden nur außerhalb des Kronentraufs der vorhandenen Eichenüberhalter angelegt.
- Anbringen von Nisthilfen für Brutvögel in den verbleibenden Gehölzen (nach den Angaben in LEGUAN GMBH 2008, siehe Anlage 7).

8.4.2 Zusammenfassende naturschutzfachliche Eingriffsbewertung und Bilanzierung

Der Verursacher eines Eingriffs ist nach § 19 BNatSchG verpflichtet, im Rahmen des Eingriffs unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen).

Die Ermittlung des hierfür erforderlichen Flächenumfangs wird im Folgenden auf Grundlage der Anlage 1 des gemeinsamen Runderlasses des Innenministeriums und des Ministeriums für Umwelt, Natur und Forsten vom 3. Juli 1998 „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht“ (Amtsbl. für S-H, Nr. 31, S. 604-613) vorgenommen.

Tabelle 1: Ausgleichsbedarf für Beeinträchtigungen des Bodens

Bestand	Bedeutung für den Naturschutz	Größe in m ²	Versiegelung	Ausgleichsfaktor	Ausgleichsbedarf in m ²
Unversiegelte Fläche	gering	52.708	Vollversiegelung	0,5	26.354
Waldboden	besonders	2.575	Vollversiegelung	1,0	2.575
Unversiegelte Fläche	gering	230	Teilversiegelung	0,3	69
Summe		55.514			28.998
Abzüglich unversiegelte Baumscheiben					3.450
Gesamt gerundet					25.550

Tabelle 2: Ausgleichsbedarf für Beeinträchtigungen von Arten- und Lebensgemeinschaften

Verlust von Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz			
Biotoptypen gemäß Plan Nr. 1	Verlust in m ²	Ausgleichsfaktor	Ausgleichsbedarf in m ²
Kurzfristig wiederherstellbare Funktionen und Werte			
Intensivgrünland (GI) ¹	7.010	1 : 1	7.010
(Halb-) Ruderale Gras und Staudenflur mittlerer Standorte RHm	120	1 : 1,5	180
Gartenflächen unversiegelt (Sga) ¹	9.130	1 : 1	9.130
<i>Straßenbegleitgrün (Gehölze) (SVg)²</i>	290	1 : 1	290
Mittelfristig wiederherstellbare Funktionen und Werte			
<i>Baumgruppe (HGb)²</i>	180	1 : 2	360
<i>Baumgruppe (HGr)²</i>	240	1 : 2	480
<i>Standortfremdes Feldgehölz / Kiefernforst (HGx)²</i>	2.575	1 : 2	5.150
<i>Sonstiges naturnahes Feldgehölz (Hgy)²</i>	700	1 : 2	1.400
Gesamt	20.245		24.000

¹Dem Intensivgrünland und den Gartenflächen wird eine besondere Bedeutung für den Naturschutz zugewiesen aufgrund der Funktionen für Tagfalter (vgl. Ziff. 8.2.4.1)

²Die Biotoptypen, für die als Ausgleich Wald entwickelt wird, sind in der Tabelle kursiv gesetzt.

Tabelle 3 Ausgleichsbedarf für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und Gesamtbedarf

Ansätze	Fläche in m²
1. Kompensationsansatz Boden	25.550
2. Kompensationsansatz Arten- und Lebensgemeinschaften	24.000
Gesamt 1 und 2	49.550
Aufschlag 10% für das Landschaftsbild	4.955
Gesamt flächig total	54.505
Zzgl. Ausgleich für Knicks in m Länge	68

Einzelbäume

Die entfallenden Eichen sind in der folgenden Abbildung 1 gekennzeichnet und in Tabelle 4 aufgelistet. Den Angaben der Tabelle ist zu entnehmen, dass es sich überwiegend um große und entsprechend alte Eichen handelt. Die Bäume 1 – 6 fallen unter den Schutz der Baumschutzsatzung (Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Hansestadt Lübeck vom 18.12.2006).



Abbildung 1: Einzelbäume im Geltungsbereich

Tabelle 4: Einzelbäume, Verlust und Ausgleichsbedarf

Baumnr.	Baumart	Kronendurchmesser	Stammdurchmesser	Ausgleich
1	Eiche	12,00	0,50	6
2	Eiche	12,00	0,45	6
3	Eiche	12,00	0,45	6
4	Eiche	12,00	0,45	6
5	Eiche	10,00	0,40	5
6	Eiche	8,00	0,40	5
7	Eiche	10,00	0,25	3
8	Eiche	10,00	0,30	4
9	Eiche	7,00	0,30	4
10	Eiche	7,00	0,30	4
11	Eiche	7,00	0,30	4
12	Eiche	9,00	0,35	4
13	Eiche	9,00	0,40	5
gesamt				62

Gemäß Baurechtserlass wurde der Bedarf an gleichartigen Bäumen, die als Ausgleich mit einem Mindeststammumfang von 14/16 cm für die entfallenden Eichen zu pflanzen sind, nach der entsprechenden Tabelle des Knickerlass Schleswig-Holstein¹ ermittelt.

¹ Der Erlass „Erläuterungen und Hinweise für die Behandlung von Knicks und Bäumen (Knickerlass)“ vom 30. August 1996 wurde 2005 aufgehoben. Der für die Ausgleichsbilanzierung anzuwendende Baurechtserlass bezieht sich in der Anlage für die Ermittlung der Anzahl der neu zu pflanzenden Bäume auf die entsprechende Tabelle des Knickerlasses. Diese Werte werden hier dementsprechend zu Grunde gelegt.

Anforderungen an den Ausgleich

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

Die aus dieser gesetzlichen Anforderung, der Bilanzierung und aus den verfügbaren Flächen abgeleiteten Ausgleichsmaßnahmen sind unter Ziff. 8.4.4 beschrieben und in Plan 2 „Ausgleichsflächen und –maßnahmen“ (siehe Anlage 2 zum Umweltbericht) dargestellt.

8.4.3 Waldumwandlung, Flächenbedarf und Waldersatz

Für die Umwandlung des vorhandenen Kiefernforst mit einer Größe von 2.760 m² ist auf Grund des LWaldG und der Abstimmung mit der Unteren Forstbehörde (UFB) Forstamt Trittau ein Waldausgleich zu leisten.

Der Waldausgleich im Verhältnis 1:2 ergibt sich in diesem Fall aus der naturschutzfachlichen Bilanzierung. Die Maßnahmen zur Entwicklung einer neuen Waldfläche von 7.680 m² (davon 5.160 m² als Ausgleich für die Waldfläche i. S. d. LWaldG und 2.520 m² für weitere Gehölzflächen) sind unter Ziff. 8.4.4 und in Plan 2 (siehe Anlage 2 zum Umweltbericht) beschrieben und dargestellt.

8.4.4 Ausgleich

Der Verlust von Einzelbäumen wird kompensiert im Rahmen der unter Ziff. 8.4.1 beschriebenen Baumpflanzungen auf den Parkplatzflächen. Bei einem Baum je 8 Parkplätze werden ca. 280 – 290 Bäume gepflanzt.

Die sonstigen Ausgleichsmaßnahmen werden umgesetzt auf Flächen in der Gemeinde Bliestorf zwischen den Ortslagen Grinau und Groß Schenkenberg und westlich des Bliestorfer Waldes. Die Flächen befinden sich im Eigentum der Flughafen Lübeck GmbH.

Sie werden bisher intensiv ackerbaulich genutzt.

Es werden folgende Flächen bzw. Biotoptypen entwickelt:

- Wald
- Extensivgrünland
- Uferrandstreifen
- Knick.



Abbildung 2: Lage der Flächen für Ausgleichsmaßnahmen in Bliestorf; Entfernung zum B-Plan ca. 8 km

Waldflächen

Auf der in Plan 2 „Ausgleichsflächen und –maßnahmen“ (siehe Anlage 2 zum Umweltbericht) dargestellten Fläche im Kreis Herzogtum Lauenburg, in der Gemeinde Bliestorf, Gemarkung Bliestorf, Flur 1, Flurstück 9 werden im Umfang von 7.680 m² die angrenzenden Waldflächen arrondiert.

Ziele ist die Entwicklung standorttypischer, naturnaher Waldflächen (Eichen-Birken-Wald) und die Aufwertung der standörtlichen Boden- und Grundwasserverhältnisse durch die Aufgabe der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung und damit Reduzierung von Nährstoffeinträgen in Boden und Gewässer.

Die Maßnahmen werden in der Ausführungsplanung auf Grundlage einer forstlichen Standortkartierung konkretisiert.

Die Waldflächen werden entsprechend des Erlasses des MUNF (2002) entwickelt. Demzufolge werden bei der Neuwaldbildung mindestens 30 % der Flächen der Sukzession überlassen.

Die Aufforstungsflächen werden durch Abzäunung gegen Wildverbiss geschützt.

Magergrünland

Auf den sandigen Böden soll auf einer Fläche von mind. 45.325 m² auf der in Plan 2 (siehe Anlage 2 zum Umweltbericht) dargestellten Fläche in der Gemeinde Bliestorf, Gemarkung Bliestorf, Flur 1, Flurstück 9 artenreiches mageres Grünland entwickelt werden.

Die Fläche besitzt aufgrund des anstehenden Sandbodens das Potenzial zur Entwicklung von artenreichem trockenem Magergrünland. Aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung ist es zunächst vorrangiges Ziel, die Fläche auszuhagern. Dazu ist ein Umbruch der Pflanzendecke mit anschließender Haferbestellung für die Dauer von 2 Jahren vorgesehen. Im dritten Jahr wird eine Rasenansaat mit geeigneter Saatgutmischung vorgenommen. Es ist erforderlich zu überprüfen, ob danach weitergehende Aushagerungsmaßnahmen erforderlich

sind. In diesem Fall ist eine einschürige Mahd Ende August/ Anfang September erforderlich. Eine anschließende Nachweide bis zum Herbst wirkt sich positiv auf die Artenvielfalt des Magergrünlands aus.

Eine extensive Beweidung der ausgehagerten Flächen ist grundsätzlich sinnvoll und steht im Einklang mit den Entwicklungszielen der Ersatzmaßnahme. Die konkrete Pflege soll aber erst im Zusammenhang mit den weiteren für Kompensationsmaßnahmen geplanten Flächen im Gesamtumfang von ca. 39 ha abgestimmt und festgelegt werden.

Uferrandstreifen

Die für die Entwicklung von Magergrünland vorgesehene Fläche wird im Westen begrenzt durch die Grinau, ein kleines, geschwungen verlaufendes Fließgewässer (siehe Plan 2 Anlage 2 zum Umweltbericht). An dessen Ostrand wird auf einer Länge von ca. 300 m und in einer Breite von durchschnittlich 5 m (gesamt 1.500 m²) ein Uferrandstreifen entwickelt. Ziel ist die Entwicklung von Hochstaudenfluren und Röhrichten sowie ggf. Gehölzen entlang des Fließgewässers als Trittstein im Biotopverbund, zur Erhöhung der strukturellen Vielfalt und Entwicklung eines faunistisch wertvollen Feuchtlebensraums.

Der Uferrandstreifen wird zusammenhängend mit der oben beschriebenen Fläche ausgehagert. Im Anschluss wird der Uferrandstreifen abgezäunt. In Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde und dem Wasser- und Bodenverband Grinau kann der Uferrandstreifen auch mit Gehölzen bepflanzt werden. Dann ist außer Verbisschutz keine Einzäunung erforderlich.

Der Uferrandstreifen wird im Rahmen der Gewässerunterhaltung nur sporadisch im mehrjährigen Turnus gepflegt, soweit dies zur Wahrung der Vorflutverhältnisse erforderlich ist. Anfallendes Mähgut ist abzufahren.

Knick

In einer Länge von 68 m wird auf der in Plan 2 (siehe Anlage 2 zum Umweltbericht) dargestellten Fläche in der Gemeinde Bliestorf, Gemarkung Bliestorf, Flur 1, Flurstück 9 ein Knick angelegt und mit einem Zaun gegen Verbiss geschützt. Die Breite des Knicks beträgt 4,0m. Es wird ein Knickwall aufgesetzt (Fußbreite 3,0 m, Wallkronenbreite 1,0 m, Wallhöhe 1,0 m) und zweireihig mit heimischen und standortgerechten Gehölzen des Bunten Knicks bepflanzt. Als Pflanzgut sind als Mindestgröße Sträucher 100-125 zu verwenden.

8.5 Alternative Planungsmöglichkeiten

Als Alternative für die Anlage ebenerdiger Parkplätze wurde von OBERMEYER PLANEN + BERATEN eine Parkhauslösung grob konzipiert und dargestellt (siehe nachfolgende Abbildung 3).

Ein entsprechendes Parkhaus mit vier Parkebenen würde etwa das gesamte mittlere Feld des Geltungsbereichs einnehmen. In den verbleibenden Flächen könnten Anlagen für eine Mulden-Rigolen-Versickerung sowie Pflanzflächen zur Einbindung des Bauwerks in die Landschaft angelegt werden.

Das Parkhaus hätte eine Höhe von ca. 12 m und würde zunächst als großer massiver und damit entsprechend auffälliger Baukörper in der Landschaft wirken. Es würde über die vorhandenen und zu erhaltenden Knicks wesentlich hinausragen. Erst nach einigen Jahren wäre bei der Gebäudehöhe eine wirksame Abschirmung durch eine entsprechend ausgebildete zusätzliche Eingrünung mit Großgehölzen möglich.

Ein Parkhaus würde eine Fläche von ca. 1,8 ha für den Baukörper beanspruchen, hinzurechnen wären ca. 0,3 ha für Zufahrten und Nebenflächen. Die ebenerdige Ausführung der Parkplätze erfordert ca. 5,2 ha Fläche. Bei Anwendung der Ausgleichsermittlung gemäß Ziff. 8.4.2 ist für den Hochbau ein höherer Ansatz für den Ausgleich der Landschaftsbildbeeinträchtigung anzusetzen (25% statt 10% bezogen auf den flächenhaft ermittelten Ausgleichsbedarf). Für das Parkhaus ergibt sich somit ein Gesamtausgleichsbedarf von ca. 3,9 ha gegenüber ca. 5,5 ha für die ebenerdigen Parkplätze. Der Gesamtausgleichsbedarf ist vor allem wegen der geringeren Bodenversiegelung des Parkhauses dann für die Parkhauslösung um ca. 30% geringer als für die ebenerdigen Stellplätze.

Die bei der ebenerdigen Parkplatzanlage in Anspruch genommene größere Eingriffsfläche wird mit insgesamt ca. 280 – 290 großkronigen Bäumen überstellt werden, die sich positiv auf das Lokalklima auswirken und in ihrem Kronenraum mehr Lebensraum insbesondere für Vögel bieten als die derzeitigen Acker- und Grünlandflächen. Das entstehende Grünvolumen wird im Vergleich zum Parkhaus zu einer wesentlich besseren Einbindung in die Landschaft beitragen.

Für die ebenerdige Lösung spricht die größere Flexibilität bei der Anlage der Stellplätze. Die Parkplatzanlage ist kein Selbstzweck, der Bau hängt vielmehr von der Entwicklung der Passagierzahlen des Flughafens ab. Es ist zu erwarten, dass die Parkplätze nur in dem Umfang ausgebaut werden, wie es für die Passagierzahlen notwendig ist. Diese schrittweise Entwicklung ist auf ebenerdigen Flächen wesentlich einfacher vorzunehmen als der abschnittsweise Bau eines Parkhauses. Durch den Bau von ebenerdigen Parkplätzen wird der Bau eines Parkhauses zudem nicht auf Dauer verhindert. Sollten die Flächen der ebenerdigen Parkplätze später für andere Nutzungen benötigt werden, so ist es relativ einfach möglich, Stellplätze wieder zu beseitigen und evtl. auf einem Teil der Flächen ein Parkhaus zu errichten. Hierzu ist dann eine Änderung des Bebauungsplans erforderlich, an der die Öffentlichkeit zu beteiligen ist.

Bei der Anlage von ebenerdigen Stellplätzen ohne Hochbaumaßnahmen handelt es sich somit in Hinblick auf eine stufige Entwicklung und die Rückbaupotenziale um die nachhaltigere Variante.

Die Fläche innerhalb der Rampe B 207 ist als Standortalternative für die Errichtung eines Parkhauses nicht geeignet. Sie liegt weiter entfernt vom Terminaleingang und wird durch die Bauverbotszonen entlang der B 207 n und der Rampe eingeengt (Bauverbot bis zu einer Entfernung von 20 m zu Bundesstraßen). Die unmittelbare Nähe zur B 207 würde die Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild noch verstärken.

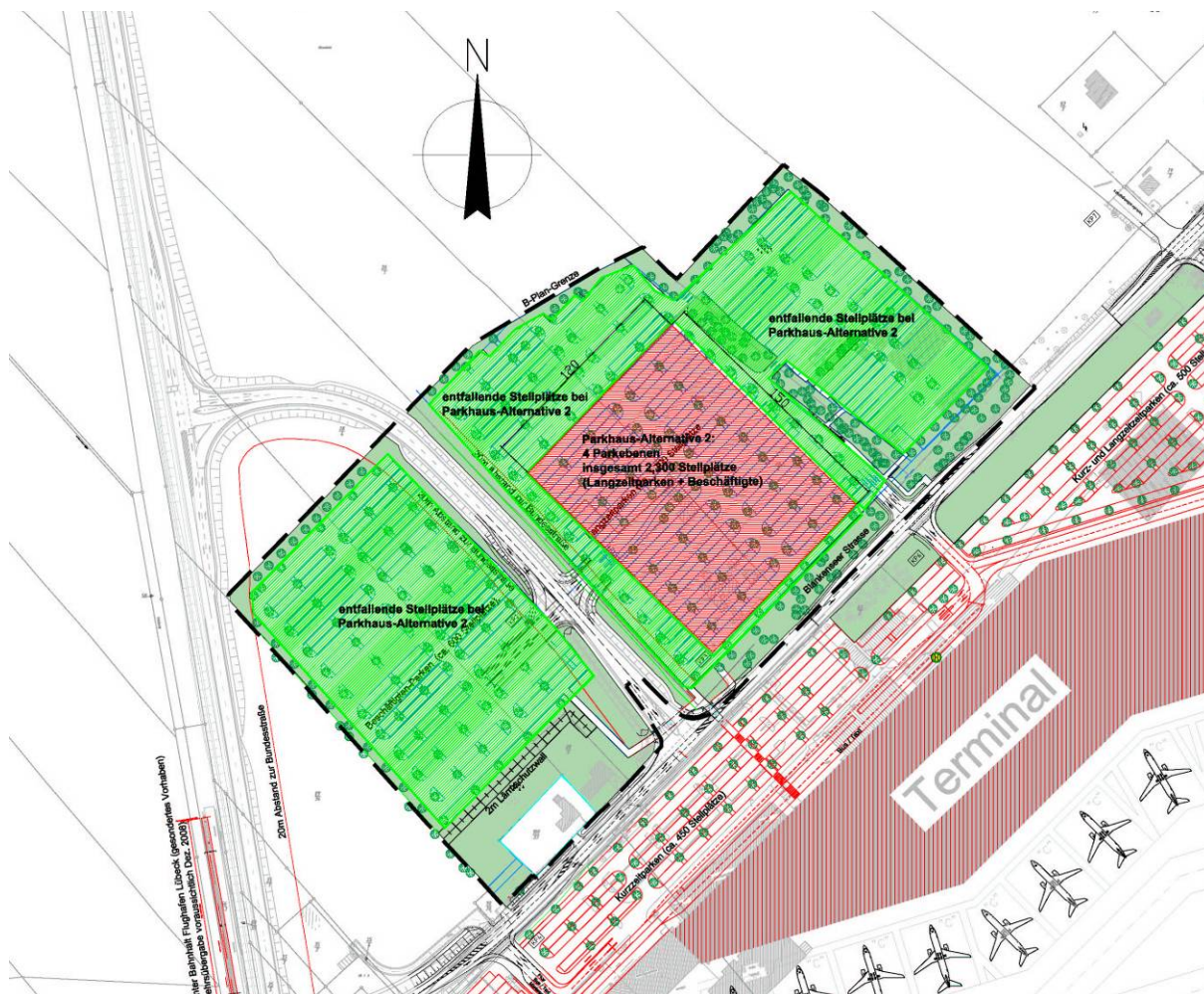


Abbildung 3: Parkhausalternative (rot) (OBERMEYER PLANEN + BERATEN 2007)

8.6 Beschreibung der verwendeten Methodik und Hinweise auf Schwierigkeiten und Kenntnislücken

8.6.1 Methodik

Die erheblichen Umweltauswirkungen werden unter Berücksichtigung der Bedeutung und Empfindlichkeit der Schutzgüter und unter Berücksichtigung von Festsetzungen beurteilt, die zur Vermeidung bzw. Minimierung von Umweltauswirkungen getroffen werden (s. im Detail unter Ziff. 8.4). Berücksichtigt werden auch vorhandene Vorbelastungen.

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes für die Umweltprüfung geht über den Änderungsbereich des Flächennutzungsplanes und den Geltungsbereich des Bebauungsplans hinaus und ergibt sich aus den zu erwartenden Vorhabenswirkungen. So bleiben z.B. Beeinträchtigungen des Bodens weitgehend auf das eigentliche B-Plan-Gebiet beschränkt, visuelle Auswirkungen auf das Landschaftsbild gehen über das B-Plan-Gebiet hinaus. Weitere Kriterien für die Abgrenzung sind naturräumliche Gegebenheiten, Relief, Nutzungsstruktur und Raumkanten. Innerhalb des Untersuchungsraumes werden alle Schutzgüter flächendeckend in der erforderlichen Schärfe erfasst, bewertet und im Hinblick auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen untersucht.

Bei der Bedeutung wird i. d. R. zwischen „allgemeiner“ und „besonderer“ Bedeutung unterschieden.

Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt verbal argumentativ. Dabei werden, soweit mit Auswirkungen zu rechnen ist, drei Stufen unterschieden: geringe, mittlere und hohe Erheblichkeit.

Die sich aus der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ergebenden Erfordernisse werden auf Grundlage der „Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der verbindlichen Bauleitplanung“ (Anlage zum gemeinsamen Runderlass des Innenministeriums und des Ministeriums für Umwelt, Natur und Forsten vom 3. Juli 1998 „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht“) ermittelt.

8.6.2 Schwierigkeiten und Kenntnislücken

Auf Grundlage der verschiedenen Gutachten und Erhebungen konnten die Umweltauswirkungen umfassend erfasst und bewertet werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass für die umweltbezogene Betrachtung nahezu keine relevanten Kenntnislücken verbleiben.

8.7 Maßnahmen zur Überwachung (Monitoring)

Die günstigen Wirkungsprognosen im Hinblick auf die Einbindung in die Landschaft und die Beeinträchtigung der vorhandenen Vegetation stützt sich ganz wesentlich darauf, dass die festgesetzten vorhandenen Gehölzbestände, insbesondere die alten Eichen, erhalten und dauerhaft geschützt werden und dass die Pflanzungen an der Nordseite sowie die Baumpflanzungen auf den Parkplätzen selbst fachgerecht durchgeführt und vital erhalten bleiben. Dazu ist nach Ende der Gewährleistung (4 Jahre) ein Ortstermin durchzuführen und eine Fotodokumentation zu erstellen.

Erfahrungsgemäß kommt es insbesondere beim Bau der Vegetationsflächen in Verkehrsflächen (Bauminselflächen) zu Mängeln in der Ausführung, die dazu führen, dass sich bei den Bäumen ein Kümmerwuchs einstellt. Insbesondere in diesen Bereichen ist eine fachkundige Überwachung durch eine Baubegleitung während der Erstellung der Parkplätze erforderlich. Die Überwachung der Zielerfüllung des Ausgleichs erfolgt durch:

- eine Zustandsfeststellung nach der zweijährigen Aushagerung,
- die Festlegung der weiteren Behandlung der Flächen nach Ansaat mit möglichst autochthonem Saatgut,
- die Feststellung nach ca. 4 und 6 Jahren, ob sich die gewünschte Zielvegetation eingestellt hat,
- die Prüfung, ob die Pflanzungen erfolgreich waren, sowie
- ggf. die Festlegung weiterer erforderlicher Maßnahmen zur Zielerreichung.

8.8 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Die Übersicht in der nachstehenden Tabelle verdeutlicht das Ausmaß der zu erwartenden Auswirkungen auf die Schutzgüter. Für die Anlage der Parkplätze ist eine Versiegelung des Bodens in relativ großem Umfang erforderlich. Somit stellen die neuen Parkplätze anlagebedingt insbesondere eine Veränderung von Boden und Landschaft dar. Die Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen werden auf Grund des Ausgangszustands, der Vorbelastung und der geringen Bedeutung für den Lebensraumverbund insgesamt als gering erheblich eingestuft. Dies gilt auch für die Erholungseignung und kleinklimatische Effekte. Aufgrund der Verkehrsprognosen, Vermeidungsmaßnahmen (Lärmschutzwand) und der Art und Weise der Umfeld-

nutzung ist nur von geringen bau- und betriebsbedingten negativen Lärmauswirkungen auszugehen.

Beeinträchtigungen des Grundwasserhaushalts werden dadurch vermieden, dass das anfallende Oberflächenwasser über Mulden und Rigolen vollständig versickert wird.

Wie dargestellt, werden zahlreiche Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich vorgesehen. Die dennoch zu erwartenden verbleibenden Umweltauswirkungen sind nachstehend schutzgutbezogen aufgeführt:

Schutzgut Boden

Baubedingt ist, sofern die Flächen, die erst in späteren Bauphasen genutzt werden vor Verdichtung und Stoffeinträgen geschützt werden, keine erheblichen negativen Auswirkungen zu erwarten. Anlagebedingt sind aufgrund der umfangreichen vollständigen Versiegelung und der vorhandenen Qualitäten Umweltauswirkungen mittlerer Erheblichkeit für dieses Schutzgut zu erwarten.

Schutzgut Wasser

Es kommt nicht zu negativen Auswirkungen auf Oberflächengewässer. Für das Grundwasser ist bau- und betriebsbedingt nicht mit negativen Auswirkungen zu rechnen, anlagebedingt aufgrund der vollständigen Versickerung über Mulden und Rigolen mit geringen negativen Auswirkungen durch eine leichte Verringerung der Grundwasserneubildungsrate.

Schutzgut Klima/ Luft

Im Hinblick auf die Schutzgüter Klima und Luft kommt es bau- und betriebsbedingt nicht zu erheblichen Auswirkungen. Die anlagebedingten klimatischen Auswirkungen bleiben ohne spürbaren Einfluss auf das Stadtklima.

Schutzgüter Tier und Pflanzen

Im Hinblick auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen kommt es bau- und anlagebedingt durch die länger andauernden Störungen und Flächenverluste zu negativen Auswirkungen mittlerer Erheblichkeit. Betriebsbedingt kommt es zu Störungen geringer Erheblichkeit.

Im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Regelungen des Naturschutzrechts wurde für diesen Bebauungsplan ein gesonderter artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt (LEGUAN GMBH 2008, siehe Anlage 7), mit folgendem Ergebnis:

„Beeinträchtigungen wandernder Amphibien - insbesondere Einzelindividuen des streng geschützten Moorfrosches - können bei rechtzeitiger Umsetzung der im Zuge der Planungen zum Neubau der B 207 planfestgestellten Querungshilfen und Leiteinrichtungen ausgeschlossen werden.

Für 31 Brutvogelarten sind befreiungspflichtige Verbotstatbestände durch Revierverluste anzunehmen. Eine Betroffenheit der Brutvögel während der Brutzeit kann durch Beachtung bestimmter Termine zu Umsetzung des Vorhabens vermieden werden.

Eine konkrete eingriffsbezogene Prognose hinsichtlich einer Betroffenheit der streng geschützten Fledermäuse und der Haselmaus ist bislang nicht möglich. Hierfür werden noch gezielte Untersuchungen für die Klärung des Vorkommensstatus durchgeführt. Auf der Basis dieser ausstehenden Untersuchungen sind erforderliche Maßnahmen abzuleiten. Grundsätzlich ist die Kompensation bzw. Minimierung ggf. eingriffsbedingt auftretender Beeinträchtigungen oder Risiken möglich“ (ebda., S. 23f.).

In Bezug auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der europäischen Vogelschutzgebiete (§ 1 Abs. 6 Ziffer 7b BauGB), hier

konkret im Hinblick auf das Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung „Grönauer Heide, Grönauer Moor und Blankenseeniederung“ (Kennziffer DE 2130-391) und im Hinblick auf das Europäische Schutzgebiet „Grönauer Heide“ (Kennziffer DE 2130-491) werden im Rahmen der Umweltprüfungen FFH-Verträglichkeitsvorprüfungen durchgeführt. Die hierfür zu Grunde zu legende Vorstudie zur FFH-Verträglichkeit ist als eigenständige Unterlage (KIFL 2007, siehe Anlage 6) dokumentiert.

Die Gutachten zur FFH-Vorprüfung kommen zum Ergebnis, dass die im Rahmen des Bauungsplans geplante Parkplatzanlage keine Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der genannten Gebiete nach sich ziehen wird.

Das Erfordernis einer vertieften Betrachtung im Rahmen von FFH-Verträglichkeitsprüfungen ist somit nicht gegeben.

Schutzgut Menschen

In Hinblick auf das Schutzgut Menschen sind bau-, anlage- und betriebsbedingt bei Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen nur Auswirkungen geringer Erheblichkeit zu erwarten.

Schutzgut Landschaft

Bau- und anlagebedingt führt das Vorhaben zu negativen Auswirkungen mittlerer Erheblichkeit durch die Baumaßnahmen und die technische Überprägung der Agrarlandschaft. Betriebsbedingt rufen die nächtlich beleuchteten Parkplätze Beeinträchtigungen geringer Erheblichkeit hervor.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Es ist nicht mit erheblichen Auswirkungen in Hinblick auf Kultur- und Sachgüter zu rechnen. Die nachfolgende Tabelle fasst die Ergebnisse noch einmal zusammen.

Tabelle 5: Übersicht Schutzgüter, Auswirkungen und Erheblichkeit

Schutzgut	Baubedingte Auswirkungen	Anlagebedingte Auswirkungen	Betriebsbedingte Auswirkungen	Ergebnis, bezogen auf die Erheblichkeit
Boden	keine	mittel	gering	mittel
Grundwasser	keine	gering	keine	gering
Oberflächenwasser	keine	keine	keine	keine
Klima / Luft	keine	gering	keine	gering
Tiere und Pflanzen	mittel	mittel	gering	mittel
Menschen / Lärm	gering	keine	gering	gering
Menschen / Erholung	gering	gering	gering	gering
Landschaft	mittel	mittel	gering	mittel
Kultur- und Sachgüter	keine	keine	keine	keine

Literatur

- AKUSTIK-LABOR BERLIN (ALB) (2008): Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 09.55.00 Blankenseer Straße – Parkplätze Flughafen, Schalltechnische Untersuchung, Berlin (siehe Anlage 2)
- BAUKONTOR DÜMCKE GMBH (2007): Lübeck, B-Plan 09.55.00 „Blankenseer Straße – Parkplätze Flughafen: Versickerungsfähigkeit des Bodens, Lübeck
- LEGUAN GMBH (2008): Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 09.55.00 Blankenseer Straße – Parkplätze Flughafen, Naturschutzfachliche Bewertung des geplanten Vorhabens in Hinblick auf den Artenschutz, Hamburg (siehe Anlage 7)
- KIELER INSTITUT FÜR LANDSCHAFTSÖKOLOGIE (2007), Vorstudie zur FFH-Verträglichkeit für die Natura 2000-Gebiete DE 2130-491 „Grönauer Heide“ und DE 2130-391 „Grönauer Heide, Grönauer Moor und Blankensee“, Kiel (siehe Anlage 6)

Lübeck 16.12.08
Bereich Stadtplanung, 5.610.2/ Schr

Auftragnehmer und Bearbeitung:

Gerd Kruse
Anja Gomilar

KRUSE – SCHNETTER – RATHJE
 **ELBBERG**
STADT – PLANUNG – GESTALTUNG

Falkenried 74 a, 20251 Hamburg
Tel. 040 460955-60, Fax -70, mail@elbberg.de, www.elbberg.de

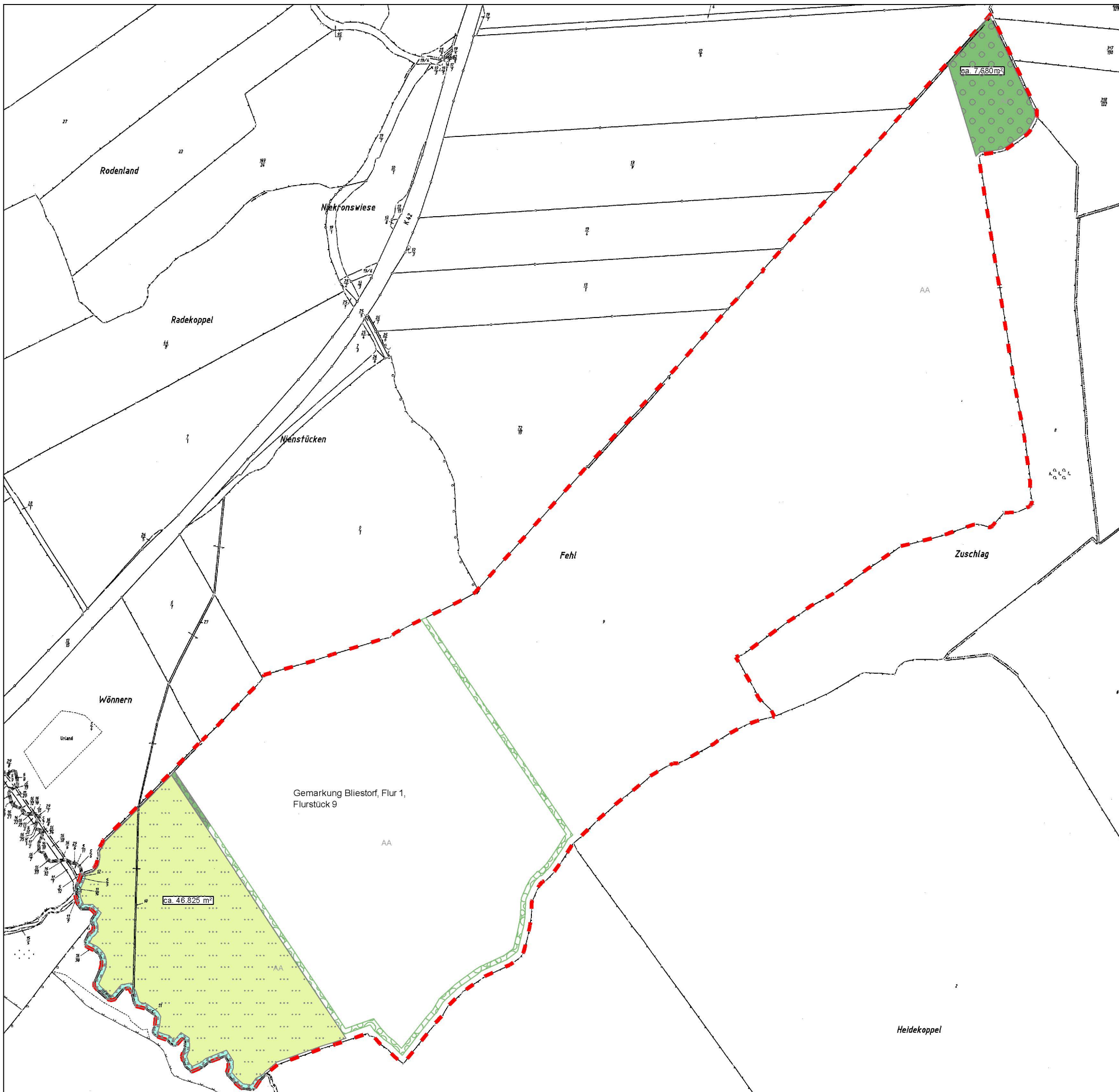
Peter Hermanns
Katrin Hennig

TGP



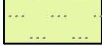

Trüper Gondesens Partner
Landschaftsarchitekten

An der Untertrave 17
23552 Lübeck
Fon 0451. 79 88 2-0
Fax 0451. 79 88 2-22
info@tgp-la.de
www.tgp-la.de

T:\02_PROJEKTE\1170_Lübeck_BP_9_55_00_UP\CAD\05_Umweltprüfung\Ausgleich-Bliesdorf.dwg-M_Bliesdorf_13.Aug.2008



Zeichenerklärung
Ausgleichsmaßnahmen für B-Plan 09.55.00

-  Anlage Knick
-  Neuanlage von naturnahem Wald (Anteil Sukzessionsflächen 30 %) auf intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen
-  Entwicklung extensiver Grünlandflächen
-  Entwicklung eines Uferrandstreifens

Voraussichtliche weitere Maßnahmen

-  Anlage Knick

Bestand

-  AA Acker

Sonstiges

-  Eigentumsgrenze Flughafen Lübeck GmbH

Vorhaben:
**HANSESTADT LÜBECK
BEBAUUNGSPLAN NR. 09.55.00
BLANKENSEER STRASSE - PARKPLÄTZE FLUGHAFEN**

Planinhalt:
**Umweltprüfung
Ausgleichsflächen und
-maßnahmen**

Plan-Nr.:
2

Planverfasser:
**TRÜPER GONDESEN PARTNER
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN
AN DER UNTERBAUWE 17, 20092 LÜBECK
PHN: 0451/76623-0, FAX: 0451/76623-22
ÜBUNG**

TGP

Maßstab:	1:4.000	Datum:		Name:	
Archiv-Nr.:		Bearbeitet:	März 2008	Herrmann	
Index:		Gezeichnet:	März 2008	Henig	
Format:		Geprüft:	14.03.2008		

Daten- / Kartengrundlagen:
Örtliche Vermessung
Alle Rechte, insbesondere das Veröffentlichungs-, Vervielfältigungs- und Verbreitungsrecht, bleiben der Flughafen Lübeck GmbH vorbehalten.