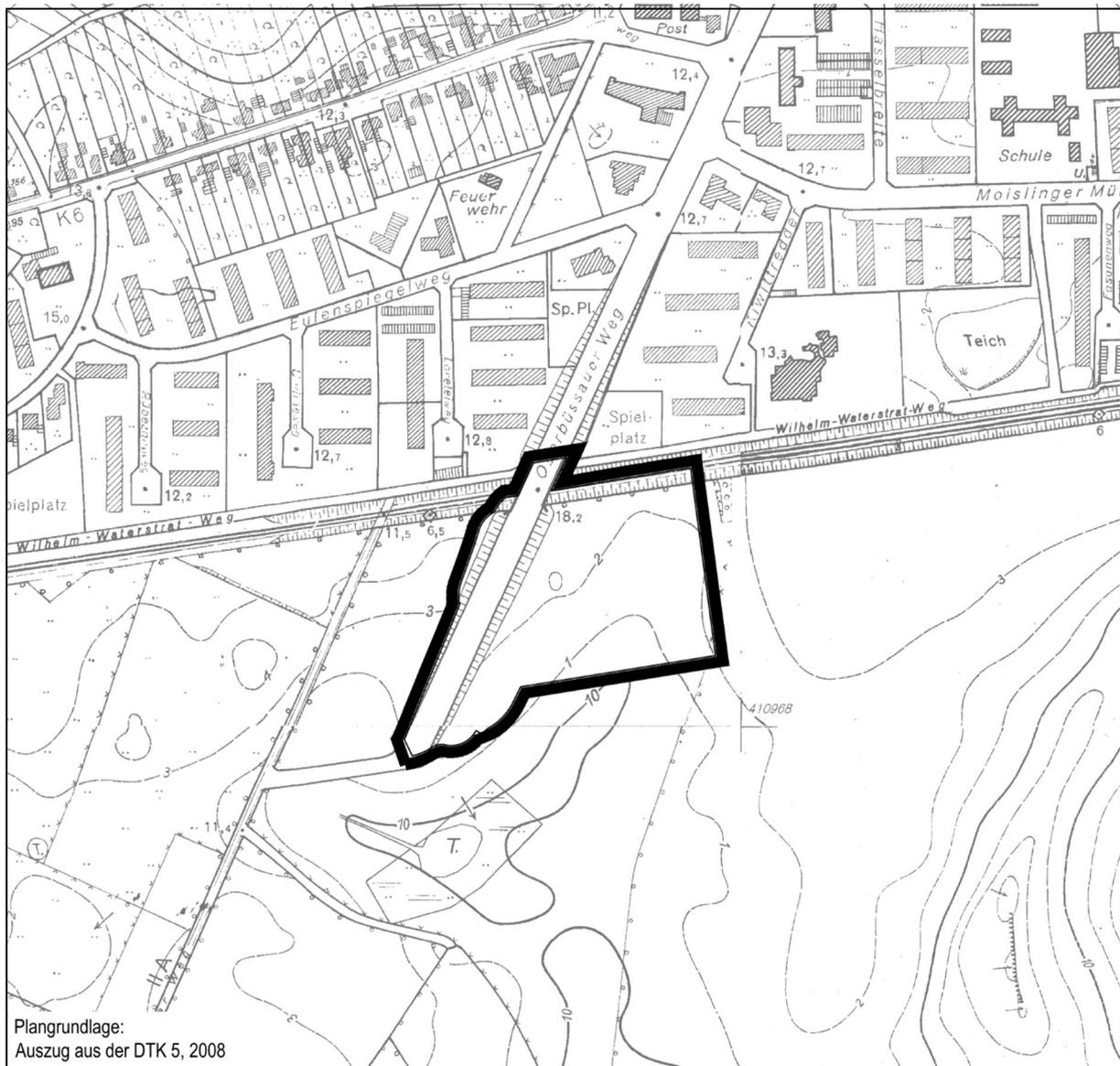


Bebauungsplan 21.08.00
- Moising Süd/ Infrastruktur Bahnhofsteilpunkt -

Zusammenfassende Erklärung



Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
in Zusammenarbeit mit der PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH

1 Anlass und Ziele der Planung

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes 21.08.00 sowie der zugehörigen Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Infrastruktur für den Bahnhofsteilpunkt - wie beispielsweise eines „Park+Ride“ Parkplatzes - und der fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck auf der Südseite des künftigen Bahnhofsteilpunktes.

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden südlichen Ortsteile der Hansestadt sollen durch die Errichtung des Bahnhofsteilpunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg angeschlossen werden. Mit der Einrichtung des Bahnhofsteilpunktes ergeben sich große Potenziale und positive Entwicklungschancen - nicht nur für den nördlich gelegenen Stadtteil Moisling. Der eigentliche Haltepunkt entsteht im Bereich der Gleisanlagen östlich der Brücke Oberbüssauer Weg. Geplant sind hier zwei 300 Meter lange Bahnsteige nördlich und südlich der Gleistrasse, die über Fußwege und die Bahnbrücke des Oberbüssauer Weges angeschlossen werden und barrierefrei erreicht werden sollen. Die Nah.SH erstellt den Haltepunkt inklusive der Bahnsteige. Die Gestaltung des Haltepunkt-Umfelds obliegt der Hansestadt Lübeck.

Die zukünftige Gestaltung und Ausstattung des Bahnhofsteilpunktes orientieren sich maßgeblich an der geschätzten, zukünftigen Aufteilung des Verkehrsaufkommens. Aktuell wird geplant, dass im Rahmen einer beabsichtigten Verkehrswende der Schwerpunkt auf umweltfreundlichen Verkehrsmitteln liegen soll. Dies bedeutet, dass zur Erschließung des Bahnhofsteilpunktes dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV, hier Bus), dem Fahrrad und dem Fußgängerverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden soll, so dass in erster Linie für die Bewohner:innen Moislings und den Stadtteil ein Stadtteilbahnhof geplant wird. Somit liegt der Fokus der Umfeldentwicklung auf einer guten ÖPNV- und Radwegeanbindung, nicht auf der Bereitstellung von Parkplätzen im Rahmen eines großen Park+Ride Platzangebotes. Der Haltepunkt soll durch eine entsprechende Ausstattung attraktiv für umweltfreundliche Verkehrsarten gestaltet werden.

Dazu soll der Umstieg zwischen Bus und Bahn zentral auf Höhe der jeweiligen Zugänge zum Bahnhofsteilpunkt erfolgen. In unmittelbarer Bahnsteignähe ist auf der Südseite eine Vorfahrt für Pkw-Parkplätze zum Bringen und Abholen (eine sogenannte „Kiss+Ride“ Zone) geplant.

Der Haltepunkt auf der Nordseite, der zugleich den südlichen Abschluss der „Neuen Mitte Moisling“ bildet, wird durch das geplante, parallel zum Bahnsteig der Bahnlinie Lübeck-Hamburg stehende Gebäude markiert. In diesem sollen eine Fahrradabstellanlage, Lade- und Reparaturmöglichkeiten, ggf. Schließfächer, sowie ein Informations- und Wartebereich eingerichtet werden, um den Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern nutzerfreundlich zu gestalten.

Parallel zu den Planungen zum Bahnhofsteilpunkt erfolgt die Überplanung der nördlich angrenzenden Bereiche zur „Neuen Mitte Moisling“. Mit der Errichtung des Haltepunktes strebt die Hansestadt Lübeck die städtebauliche und funktionale Neuordnung des Stadtteil-Zentrums Moisling am Oberbüssauer Weg an. Bauliche Veränderungsabsichten der Eigentümer sowie die Errichtung des Bahnhofsteilpunktes Moisling bieten gute Voraussetzungen zur Neugestaltung und Aufwertung der „Neuen Mitte Moisling“. Entstehen soll ein nutzungsaktives Stadtteil-

Zentrum, das rund um den „Moislinger Markt“ als identitätsstiftendem Mittelpunkt, einen attraktiven Anziehungspunkt bildet.

In der „Neuen Mitte Moisling“ sollen zur Stärkung als zentraler Versorgungsbereich rund um den geplanten „Moislinger Markt“ Einzelhandel zur Nahversorgung, soziale Infrastruktur, private und öffentliche Dienstleistungen auf engem Raum angeboten werden. Darüber hinaus sollen durch den Ersatz und die Sanierung des Wohnungsbestandes neue bzw. alternative Wohngebäude entstehen. Dabei ist die Schaffung nutzerfreundlicher und attraktiver (neuer) Wegeverbindungen und Aufenthaltsflächen für eine gute Anbindung der „Neuen Mitte Moisling“ an den Bahnhofpunkt und die angrenzenden Quartiere von wesentlicher Bedeutung.

Die Hansestadt Lübeck beteiligt sich seit 2012 mit der Gesamtmaßnahme Moisling an dem Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt“, in dessen Rahmen in den nächsten Jahren weitere Investitionen in ein integriertes Maßnahmenprogramm zur Aufwertung des Stadtteils getätigt werden sollen. Die „Neue Mitte Moisling“ ist ein wesentlicher Baustein des Förderprogramm in Moisling. Zusammen mit der Errichtung des Bahnhofpunktes übernehmen der Ausbau und die Neuordnung des Stadtteil-Zentrums eine Schlüsselrolle in dem angestrebten Stadtteilentwicklungsprozess.

Die Erarbeitung des Bebauungsplanes 21.01.00 - Oberbüssauer Weg/ Neue Mitte Moisling zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Neuen Mitte soll weitgehend parallel mit den hier in Aufstellung befindlichen Bauleitplänen erfolgen.

2 Verfahren

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck stellt die Flächen innerhalb des geplanten Geltungsbereiches weitgehend als Flächen für die Landwirtschaft dar.

Das unbebaute Plangebiet des Bebauungsplanes liegt südlich der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck, außerhalb der Geltungsbereiche rechtskräftiger Bebauungspläne, im Außenbereich gemäß § 35 BauGB, der keine Grundlage für eine Zulassung der geplanten notwendigen Infrastruktur-Einrichtungen im Süden der Bahn bietet. Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der Infrastruktur sind demnach die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes.

Der Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhofpunkt wird nach dem Regelverfahren des § 2 BauGB aufgestellt. Dieses Verfahren beinhaltet gemäß § 2 Abs. 4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1 a BauGB die Durchführung einer Umweltprüfung, in der die voraussichtlichen Umweltauswirkungen ermittelt und bewertet werden. Die Darlegung der Belange erfolgt im Umweltbericht, der Bestandteil der Begründung des Bebauungsplanes wird.

3 Art und Weise der Berücksichtigung der Umweltbelange

Das Plangebiet des aufzustellenden Bauleitplanes liegt im Stadtteil Moisling, Stadtbezirk Alt-Moisling/ Genin und umfasst die künftigen Flächen der dem Bahnhofpunkt Moisling östlich des Oberbüssauer Weges zugeordneten Infrastruktureinrichtungen südlich der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck und hat eine Fläche von rd. 2,83 ha.

Die Flächen innerhalb des Plangebietes werden derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt.

Der Oberbüssauer Weg steigt nach Norden zur Brücke über die Gleisanlagen der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck an und führt von hier weiter in die geplante „Neue Mitte Moising“. Die Straße wird durch raumprägende Gehölzbestände auf den Böschungen gesäumt.

Südlich des Plangebietes befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“.

Der Bebauungsplan setzt die eigentlichen Flächen des „Park+Ride“ Parkplatzes als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ fest. Ergänzend sind die vorgelagerte Straßenverkehrsfläche des Oberbüssauer Weges als öffentliche Straßenverkehrsfläche und die umgebenden Grünbereiche als öffentliche Grünflächen mit zum Teil überlagernden Maßnahmenflächen festgesetzt.

Schutzgut Fläche

Durch die notwendigen Baumaßnahmen bei Umsetzung der Planung kommt es zu einer temporären Inanspruchnahme von Fläche für Zuwegungen und Einrichtungsflächen, die jedoch nur unter Vorsorgegesichtspunkten relevant ist.

Durch die Umnutzung des Plangebietes findet ein Flächenverbrauch einer zuvor für die Landwirtschaft nutzbaren Fläche, einer Waldfläche sowie die Inanspruchnahme von einer Fläche für die Entwicklung von Natur und Landschaft (für Ausgleichsmaßnahmen) statt. Dies stellt eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Fläche dar und ist auszugleichen. Die Fläche für den Straßenverkehr wird im Zuge der Umsetzung der Planung flächenmäßig zunehmen. Entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zum Ausgleich der erheblich nachteiligen Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut werden in dem vorliegenden Umweltbericht multifunktional über das Schutzgut Boden formuliert und bilanziert.

Schutzgut Boden

Die vorliegende Bauleitplanung ruft bei Umsetzung erheblich nachteilige Beeinträchtigungen für die natürlichen Bodenfunktionen bspw. in Form von Versiegelung, Verdichtung, Abgrabungen und Aufschüttungen hervor. Die Neuversiegelung von Böden durch Erschließungsflächen im Plangebiet führt zu weiteren Störungen eines bereits gestörten Bodengefüges und verändern die Standorteigenschaften in Bezug auf den Wasserabfluss. Die Neuversiegelung beläuft sich bei Umsetzung der Planung auf eine Fläche von 12.379 m². Das Ausgleichserfordernis für das Schutzgut Boden liegt insgesamt bei 5.015 m². Der Ausgleich wird multifunktional mit dem Ausgleichsbedarf für das Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften) und das Schutzgut Fläche teilweise innerhalb des Plangebietes und teilweise über eine Ausgleichsfläche der Hansestadt Lübeck erbracht.

Weiterhin werden in dem vorliegenden Umweltbericht Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Boden formuliert.

Schutzgut Wasser

Die Vorbelastungen, die durch Versiegelung von Verkehrsflächen gegeben (Grundwasserabsenkung, Schadstoffimmissionen) sind, werden durch ein hinzukommen von Verkehrsflächen

zunehmen, wohingegen die Vorbelastungen durch die landwirtschaftliche Nutzung abnehmen werden.

Durch die im Zuge der Bauarbeiten hervorgerufenen Veränderungen des Bodengefüges und die Versiegelung von Fläche, wird sich der Wasserhaushalt innerhalb des Plangebietes verändern, wodurch nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser festzustellen sind. Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen werden entsprechend formuliert.

Oberflächengewässer sind von der Planung nicht betroffen.

Im Zuge der Bauarbeiten kann es zu Wasserhaltemaßnahmen kommen. Diese stellen eine Benutzung des Grundwassers gemäß des Wasserhaushaltsgesetzes dar und sind daher erlaubnispflichtig.

Durch die Zunahme an versiegelter Fläche innerhalb des Plangebietes kommt es als Folge der reduzierten Versickerung und Verdunstung zu einem erhöhten Oberflächenabfluss des Regenwassers. Diese nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut Wasser ist in Hinblick auf notwendige Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung relevant.

Schutzgüter Klima und Luft

Im Plangebiet ist in der Bauphase vorübergehend mit einer erhöhten Lärm-, Staub- und Abgasentwicklung zu rechnen. Durch die Herstellung voll- und teilversiegelter Flächen verändert sich das Kleinklima (Verringerung der Luftfeuchte, stärkere Erwärmung über versiegelten Flächen, Verringerung der Kaltluftentstehung). Die klimatische Regeneration und das Siedlungs-Umland-Luftaustauschsystem werden durch die Neuversiegelungen innerhalb des Plangebietes selbst nachteilig verändert. Die Lage des Plangebietes relativiert diesen Effekt allerdings, da sich westlich, südlich und östlich des Plangebietes Flächen anschließen, die aufgrund ihrer Größe und Lage bedeutender für die Kalt- und Frischluftentstehung sind.

Durch den geringfügigen Eingriff in die südlich gelegenen Waldflächen werden keine nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut hervorgerufen, da diese nur einen sehr kleinen Teil der südlich gelegenen und für die Neubildung von Frischluft relevanten Waldflächen ausmachen.

Durch die Festlegung von öffentlichen Grünflächen und Flächen für die Anpflanzung von Gehölzen werden negative Auswirkungen der Planung auf das Plangebiet innerhalb desselben reduziert.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften)

Durch Umgestaltung des Plangebietes kommt es zu einem großflächigen Verlust der bestehenden Biotopstypen und tendenziell zu einer Zunahme von Biotopstypen der Siedlungs- und Verkehrsflächen.

Durch die Umsetzung der Planung werden die im Plangebiet bisher vorhandenen Biotopstypen durch Biotopstypen der Siedlungs- und Verkehrsfläche weitestgehend ersetzt. Durch die Anlage einer Ausgleichsfläche werden jedoch die Eingriffe in ruderale Staudenfluren und geringfügig die Eingriffe in Gehölze vor Ort ausgeglichen bzw. kompensiert. Landwirtschaftliche Nutzflächen verschwinden hingegen insgesamt innerhalb des Plangebietes.

Durch die Umsetzung des Kreisverkehrs werden Waldflächen im Sinne des §2 LWaldG auf einer Fläche von 590 m² überplant. Es handelt sich um junge Gebüsche, die sich in Folge von Sukzession zu Wald entwickeln.

Die naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche im westlichen Bereich des Plangebietes wird auf einer Fläche von 380 m² durch den Ausbau des Oberbüssauer Weges überplant.

Durch die Beseitigung des gesetzlich geschützten artenreichen Steilhanges ergibt sich ein Ausgleichserfordernis von 8.325 m². Der Ausgleich wird über eine Ausgleichsfläche der Hansestadt Lübeck erbracht. In Anspruch genommen werden hierzu Flächen an der Grinau, südlich des Plangebietes. Das Ausgleichsflächenkonzept sieht u.a. die Schaffung von Trockenrasen, extensivem Grünland, Magerwiesen sowie Gehölzbeständen vor.

Durch die Umsetzung des Kreisverkehrs werden Waldflächen im Sinne des §2 LWaldG auf einer Fläche von 590 m² überplant. Es handelt sich um junge Gebüsche, die sich in Folge von Sukzession zu Wald entwickeln. Bei einer Biotopfläche von 590 m² ergibt sich ein Ausgleichserfordernis von 1.180 m². Der Ausgleich wird auf dem Flurstück 1/1, Flur 6, Gemarkung Nienendorf-Moorgarten „Neue Koppel“ realisiert. Dort wurde eine Wiederaufforstung vorgenommen.

Der Eingriff in eine vorhandene Ausgleichsfläche ruft ein Ausgleichserfordernis von 644 m² hervor. Der Ausgleich wird innerhalb des Plangebietes erbracht. Hierzu ist die Schaffung einer Ausgleichsfläche im Süden vorgesehen.

Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften)

Der Bebauungsplan überplant den Oberbüssauer Weg südlich der Bahn mit gehölzbestandenen Böschungen und im Osten Ackerfläche sowie im Westen Sukzessionsfläche. Im Süden wird ein Kreisels als Straßenplanung angeordnet und Ausgleichsfläche als Gehölz und Staudenflur hergestellt.

Grundlage der artenschutzrechtlichen Bewertung ist eine Potenzialanalyse zur Fauna sowie die Auswertung von Kartierungen zum Bahnhofpunkt selbst.

Für Fledermäuse, Kammmolch und Brutvögel sind Maßnahmen zur Vermeidung des Tötens von Tieren erforderlich. Hier sind Bauzeitenregelungen aber auch ein Amphibienzaun um die Bau-stelle nötig. Da umfangreich Gehölze v.a. an den Straßenböschungen verloren gehen und durch Pflanzung von Sträuchern nur bedingt ersetzt werden, ist für Gehölzvögel ein Gehölzausgleich erforderlich. Vögel der Staudenfluren verlieren im Westen Lebensraum, der ebenso ersetzt werden muss. Als Ausgleich dient zum einen eine Ausgleichsfläche zwischen Parkplatz und Gewässerbiotop im Süden, zum anderen wird an der Grinau externer Ausgleich umgesetzt. Die südliche Ausgleichsfläche ist als Abschirmung aber auch als Nahrungsraum für Vögel wie das Rebhuhn oder die Fledermäuse von Bedeutung. Zudem werden Nist- und Quartierkästen für Vögel und Fledermäuse erforderlich.

Mit Umsetzung der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen können Verbote i.S. § 44 BNatSchG vermieden werden. Eine Ausnahme nach § 45 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

Schutzgut Biologische Vielfalt

Die Errichtung der Erschließungsanlagen für den neuen Bahnhofpunkt im Plangebiet ist nicht für den Erhaltungszustand des o.g. FFH-Gebietes, dessen Lebensraumtypen von besonderer

Bedeutung und von Bedeutung sowie dessen Arten der Anhänge I und II der FFH-Richtlinie. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes des FFH-Gebietes sowie der Arten durch die geplanten Veränderungen der Habitatausstattung im Plangebiet ist nicht ableitbar. Denkbare Fernwirkungen durch die Anlage der Erschließungsanlagen treten nicht in Erscheinung.

Schutzgut Landschaft

Die Umsetzung des Bebauungsplanes kann aufgrund von Baueinrichtungs- und Bauflächen zu einer negativen Auswirkung auf das Landschaftsbild führen, die jedoch nur von temporärem Charakter ist und aufgrund der geringen visuellen Verletzlichkeit der Landschaft nicht als vorsorgerelevant einzustufen sind.

Die geplanten und vorhandenen Erschließungsanlagen führen lediglich zu geringen negativen anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Landschaftsbild, da keine umfassenden hochbaulichen Strukturen errichtet werden und das Landschaftsbild mittlerer Wertigkeit und geringer visueller Empfindlichkeit nicht erheblich umgestaltet wird. Um die hinzukommende Erschließung jedoch bestmöglich in das Landschaftsbild einzubinden, sind Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung erforderlich.

Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen müssen zu einem Landschaftsbild führen, das unter Berücksichtigung von Art und Umfang der Bebauung dem jeweiligen Landschaftsbildtyp Rechnung trägt. Da das Plangebiet an das Landschaftsschutzgebiet „Talraum Grienau und Quadebek“ angrenzt, welches eine hohe Erholungsrelevanz aufweist und über den Oberbüssauer Weg gut erschlossen ist, ist an der Süd- und Ostgrenze des Plangebietes eine Eingrünung vorzunehmen. Diese Eingrünung reduziert die Einsehbarkeit des Plangebietes auf ein notwendiges Maß.

Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die Umsetzung der Planung auf das Schutzgut Landschaft sind nicht erforderlich.

Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Durch die Errichtung des Bahnhofpunktes und der Erschließungsflächen verbessert sich die verkehrliche Anbindung des Stadtteils Moisling, wodurch bspw. für viele Berufs- und Schulpflichter der Weg zur Arbeit und zur Schule verkürzt und vereinfacht wird.

Die vorhandene Erschließung wird durch die geplanten Verkehrsstrukturen ausgebaut und dadurch positiv beeinflusst. Durch die aktualisierten Wegeführungen werden zudem kürzere und barrierefreie Verbindungen zu den erholungsrelevanten Anbindungspunkten in der Nachbarschaft hergestellt. Es sind also für die Erholung durchweg positive Effekte festzustellen. Lediglich in der Bauphase ist mit einer Einschränkung der Nutzbarkeit entsprechender Strukturen und mit visuellen sowie akustischen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Im Plangebiet ist in der Bauphase voraussichtlich mit einer erhöhten Lärm-, Staub- und Abgasentwicklung zu rechnen. Die sich auf die angrenzenden Wohngebiete negativ auswirken kann. Es handelt sich dabei jedoch nur um eine temporäre Belastung. Negative Auswirkungen durch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen sind nicht zu erwarten.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

Schutzgüter kulturelles Erbe und anderer Sachgüter

Die Umsetzung des Bebauungsplanes kann zu einer nachteiligen Auswirkung auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter führen. So kann das Auffinden schutzgutrelevanter Elemente während der Baumaßnahmen nicht ausgeschlossen werden, weshalb Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung notwendig werden. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen sind hingegen nicht zu erwarten.

Da es sich bei der geplanten Erschließung nicht um hochbauliche Objekte handelt, können bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen, die sich negativ auf die Schutzziele der UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ auswirken könnten, ausgeschlossen werden.

Es bestehen keine erheblich nachteiligen Auswirkungen, die in Folge der Kumulation von anderen Planungsvorhaben innerhalb des räumlichen und funktionalen Zusammenhangs auftreten könnten. Weiterhin sind keine erheblich nachteiligen Auswirkungen durch Unfälle oder Katastrophen absehbar.

Es ist festzustellen, dass mit Umsetzung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen die nachteiligen Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter vermieden, gemindert und im Falle der Erheblichkeit ausgeglichen werden.

4 Art und Weise der Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Die Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden bei der Aufstellung des Flächennutzungsplanes gemäß den §§ 3 und 4 BauGB berücksichtigt und der Abwägung unterstellt.

Die städtebaulichen Begründungen für die auf Grundlage der Beteiligungsverfahren getroffenen zeichnerischen und textlichen Festsetzungen, die das Ergebnis der Abwägung darstellen, sind in der Begründung zum Bebauungsplan ausführlich dargelegt.

- | | |
|--|---------------------------|
| ▪ Aufstellungsbeschluss | 20.09.2021 |
| ▪ Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit | 17.01.2022 bis 28.01.2022 |
| ▪ Frühzeitige Beteiligung der Behörden | Schreiben vom 10.01.2022 |
| ▪ Beschluss der öffentlichen Auslegung | 19.12.2022 |
| ▪ Beteiligung der Öffentlichkeit | 06.01.2023 bis 06.02.2023 |
| ▪ Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange | Schreiben vom 06.12.2022 |
| ▪ Satzungsbeschluss | 28.09.2023 |
| ▪ Rechtswirksamkeit | |

5 Ergebnis der Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes sowie der Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Infrastruktur für den Bahnhofpunkt - wie beispielsweise eines „Park+Ride“ Parkplatzes - und der fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck auf der Südseite des künftigen Bahnhofpunktes. Aufgrund dessen ist die Lage, der dem Bahnhofpunkt zugehörigen Infrastruktur vorab definiert.

Im Zuge der Planung der Anlagen wurden unterschiedliche Ansätze der Erschließung – hier insbesondere die Lage des Kreisverkehrs - geprüft. Aufgrund der technisch erforderlichen maximalen Neigungen in Zusammenhang mit der Nutzung durch den Busverkehr ist eine weitergehende Verlagerung der Verkehrsanlage jedoch nicht umsetzbar.

Hansestadt Lübeck, den

.....

Bürgermeister:in