

**BEGRÜNDUNG****§ 9 (8) BauGB**

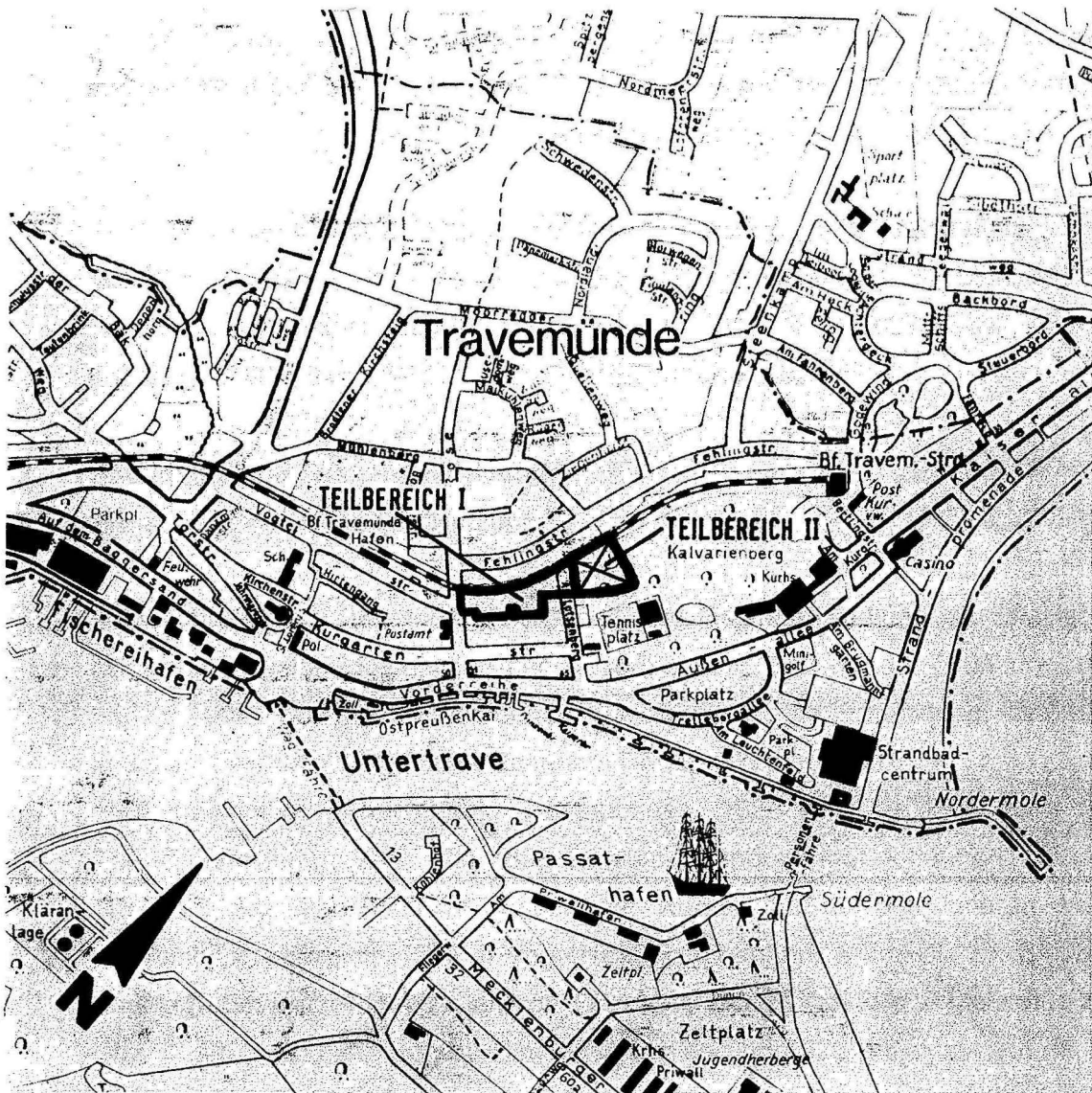
zum Bebauungsplan der Hansestadt Lübeck (HL) - 32.10.00 - Verlängerung der  
Vogteistraße/Paul-Brümmer-Straße

**Teilbereich I**

Fassung vom **27. Aug. 99**

**Übersichtsplan**

Lageplan M. 1 : 15 000



## 1. Städtebauliche Vergleichswerte

### 1.1 Flächenwerte

Bebauungsplangebiet	ca.	1,2400 ha
Verkehrsflächen	ca.	1,0700 ha
Grünflächen, privat	ca.	0,1700 ha

### 1.2 Wohngebäude im Bestand

1

### 1.3 Parkplätze öffentliche

ca.

13

## 2. Plangebiet

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt im Stadtteil Travemünde, Gemarkung Travemünde, Flur 3 und Flur 4. Er ist nordöstlich begrenzt durch die Bahnanlagen der Strecke zum Strandbahnhof, nordwestlich durch die Straße Am Lotsenberg, südwestlich durch den Dr.-H.-Zippel-Park, die Grundstücksgrenze Am Lotsenberg 17 und durch Gartenflächen der Grundstücke Kurgartenstraße Nr. 107 - Nr. 135.

Er umfaßt folgende Grundstücke der Flur 2: Flurstücke 916/248, 915/283, 917/248, 465/238, 1151/237, 636/237 und 336/10 tlw., Flur 4: Flurstücke 1/1, 55/2, 497/56 tlw., 584/63 tlw., 501/65 tlw., 508/68 tlw., 585/69 tlw., 527/74 tlw., 529/80 tlw., 486/83 tlw., 530/86 tlw., 98/1 tlw., 532/101 tlw., 577/102 tlw. und 506/105 tlw.

## 3. Städtebauliche Ausgangssituation

### 3.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

Nach Gründung im Jahre 1187 und Erwerb des Ortes durch Lübeck im Jahre 1329 entwickelte sich Travemünde als Schiffer- und Fischeransiedlung mit nautischer und militärischer Sicherungsfunktion der Travemündung. Erst mit der Gründung als Seebad im Jahre 1802 nahm Travemünde eine eigenständige Entwicklung, die besonders in der Zeit vor dem 1. Weltkrieg zu einem Höhepunkt führte.

1807 beginnt die Entfestigung Travemündes. 1882 wird die Eisenbahn Lübeck-Travemünde fertiggestellt und 1898 bis zum Strandbahnhof verlängert. Dazu waren die Reste des alten Stadtwalls abgetragen worden und auf dem inneren Wall 1990 die Bahnhofstraße, die 1938 in Vogteistraße umbenannt wurde bis zur Straße Rose angelegt. Ein Parzellierungsplan von 1906 zeigt den Willen, die Vogteistraße bis zum Strandbahnhof durchzubauen. Der Verkehrsplan von 1920 projiziert auf der Trasse der Vogteistraße eine Straßenbahnlinie.

Die Grundstücke an der Kurgartenstraße reichen bis an die Gleisanlage und kommen so auf eine Tiefe bis zu 150 m. Die Bebauung entwickelte sich straßenbegleitend. Die

Nutzungsvielfalt entspricht einem klassischen Mischgebiet; Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen.

### 3.2 Bisherige Festsetzungen

Für die Flächen innerhalb des Bebauungsplanes bestehen keine Festsetzungen im Rahmen eines Bebauungsplanes. Das Grundstück Am Lotsenberg 17 liegt im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung für die Bebauung von Alt-Travemünde im Stadtteil Travemünde von 1988.

### 3.3 Entwicklung aus anderen Planungen

Die Festsetzungen sind aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes/<sup>(Neuaufstellung)</sup>der Hansestadt Lübeck, der am 31.08./07.09.1989 von der Bürgerschaft beschlossen, am 17.08.1990 durch den Innenminister des Landes Schleswig-Holstein genehmigt wurde und am 08.10.1990 in Kraft trat, entwickelt worden. Der Flächennutzungsplan ist zur Zeit gültig in der Fassung seiner 41. Änderung vom 02. 08. 1999.

## 4. Planungsgrundsätze

Anlaß, Ziel und Zweck der Planung

Entlang der Mecklenburgischen/Vorpommerschen Ostseeküste findet, bedingt durch die Wende, eine dynamische Fremdenverkehrsentwicklung statt. Travemündes bevorzugter Rang in der Reihe der Ostseeküstenbäder ist dadurch gefährdet.

Als Folge der deutsch-deutschen Teilung verfügt Travemünde derzeit über viele, mittlerweile „in die Jahre gekommene“ private und öffentliche Einrichtungen für den Fremdenverkehr. Auch das städtebauliche Bild entspricht nicht mehr den unbestreitbaren Qualitäten, die Travemünde gegenüber allen anderen Ostseebädern auszeichnet.

Als Grundlage für die Beurteilung und Planung der künftigen Entwicklung des Fremdenverkehrsortes Travemünde liegen nunmehr 5 aktuelle Gutachten bzw. Planungsdaten vor:

1. „Gestaltungsvorschlag für das innere Kurgebiet - Aktualisierung des Rahmenprogramm von 1987“, vorgelegt durch das Deutsche Wirtschaftswissenschaftliche Institut für Fremdenverkehr an der Universität München (Mai 1996).
2. „Gutachterliche Bewertung der Beherbergungskapazität des Ostseeheilbades Travemünde“, vorgelegt durch Professor Luft/Fachhochschule Wilhelmshaven/Tourismuswirtschaft (August 1996).

3. „Tourismusleitbild Ostseeheilbad Travemünde“, vorgelegt durch das Amt für Lübeck-Werbung und Tourismus, Kurverwaltung Travemünde und Stadtplanungsamt (Ausschuß August 1996).
4. Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbes „Altstadtrand Travemünde“ (September 1993)
5. Ergebnisse des städtebaulichen Ideenwettbewerbes „Zentrales Kurgelbiet und Vorderreihe“ (Mai 1997).

Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 30. Oktober 1997 beschlossen, die Wettbewerbsergebnisse Altstadtrand Travemünde, Zentrales Kurgelbiet und Vorderreihe zur Grundlage eines Stadtteilentwicklungsplanes für Gesamt-Travemünde mit teilräumlichen Schwerpunkten zu machen. Weiterhin hat die Bürgerschaft beschlossen, die Aufstellung des Stadtteilentwicklungsplanes durch ein „Stadtteilforum Travemünde“ begleiten zu lassen, um der Komplexität der Aufgabenstellung und der Vielzahl teilweise unterschiedlicher Interessen durch enge Beteiligung aller Betroffenen gerecht zu werden.

Wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung der Wettbewerbsergebnisse „Altstadtrand Travemünde“ und „Zentrales Kurgelbiet und Vorderreihe“ sind folgende Maßnahmen als Entwicklungsstufen zur schrittweisen Umsetzung des den Wettbewerben zugrunde liegenden Verkehrskonzeptes:

- Verlängerung der Vogteistraße
- Verkehrsberuhigung der Vorderreihe
- Reduzierung des Verkehrs in der Kurgartenstraße
- Neuordnung des inneren Kurgelbietes
- Aufgabe des Parkplatzes Leuchtenfeld und seine Herrichtung als Landschaftspark
- Aufgabe der Verkehrsfunktion der Außenallee für den allgemeinen Kfz-Verkehr (ausgenommen Linienbusse, Taxen, Lieferverkehr, Radfahrer) dadurch
- Teilaufgabe der Trelleborgallee
- Beschränkung auf Zielverkehre

Die bisher existierende Verkehrsführung ist das wesentliche Hemmnis für eine umfassende Neuordnung des zentralen Kurgelbietes als Kernbereich des Fremdenverkehrsortes Travemünde. Um hier eine weitgehende Verkehrsberuhigung zu erreichen, ist es unerlässlich, die Außenallee vom Durchgangsverkehr zu befreien und den Parkplatz Leuchtenfeld aufzugeben. Es besteht das planerische Ziel, als Ersatz für die Außenallee die Vogteistraße zu verlängern.

Das 1996 neu entwickelte Verkehrskonzept erfordert in einem ersten Teilschritt die Verlängerung bis zur Straße „Am Lotsenberg“. Dies führt zur Verminderung der Verkehrsbedeutung einiger Straßenabschnitte, wie z. B. Vorderreihe, Kurgartenstraße, Rose. Die Grundüberlegung zur Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Außenallee beruht auf einer klaren Trennung der Zielverkehre innerhalb des zentralen Kurgebietes. Während das Traveufer mit Aqua Top, Maritim-Parkhaus, Maritim-Hotel, Lotsenstation etc. aus Richtung Gneversdorfer Weg (B 75) erschlossen wird (verlängerte Vogteistraße/Paul-Brümmer-Straße bis Am Lotsenberg, Trelleborgallee) wird das nördliche Kurgebiet mit Kurhaus-Hotel, Bertlingstraße und Kaiserallee aus Richtung Norden über Moorredder/Godewind angebunden.

Um die Erreichbarkeit der im Kurgebiet vorhandenen leistungsstarken und publikumsintensiven Einrichtungen für Urlauber, Touristen und Bewohner sicherzustellen, wird „vor Travemünde“ am Gneversdorfer Weg ein Auffang-Parkplatz für Pkw-Reisende zur Verfügung gestellt, von welchem diese Einrichtungen durch einen attraktiven Shuttle-Betrieb miteinander - zumindest in der Hauptsaison - verbunden werden.

Mit der Schaffung des Planungsrechtes für die Verlängerung der Vogteistraße/Paul-Brümmer-Straße wird die dringend notwendige Straßenbaumaßnahme ermöglicht, die für alle weiteren o. g. Maßnahmen zur Trennung der Zielverkehre unabdingbar ist.

Damit wird für Gesamt-Travemünde eine geordnete, städtebauliche, touristische, wirtschaftliche, denkmalpflegerische, verkehrliche und stadträumliche Entwicklung eingeleitet.

## **5. Künftige bauliche Entwicklung und Nutzung**

Eine bauliche Entwicklung, vergleichbar mit der Vogteistraße, ist an der Paul-Brümmer-Straße nicht vorgesehen. Die Planung ist ein Kompromiß zwischen den Eigentümern an der Kurgartenstraße und der Hansestadt Lübeck. Durch Wegfall der ehemals vorgesehenen Bebauung, die Festsetzung privater Grünflächen und dem Verbot der Zu- und Abfahrt fallen - wie von den meisten Eigentümern gewünscht - keine Erschließungsbeiträge an. Die Bildung des Altstadtrandes markieren die Baumpflanzungen im Straßenraum.

### **5.1 Erschließung**

Die Paul-Brümmer-Straße dient im wesentlichen der Erschließung des Parkhauses Am Lotsenberg und soll nach Aufgabe der Verkehrsfunktion der Außenallee nur noch für Zielverkehre (Aqua Top, Maritim) zur Verfügung stehen. Die Möglichkeit einer Verlegung der Linienbusroute (ggf. nur eine Fahrtrichtung) wird weiterhin in Betracht gezogen.

Um die unter Pkt. 4 genannten Ziele zu erreichen, erhält die Straße Am Lotsenberg zwangsläufig eine größere verkehrliche Bedeutung als heute. Sie wird zukünftig Verkehre aus der Entlastung der Vorderreihe und Kurgartenstraße sowie zur Erschließung des Maritims und Aqua Tops aufnehmen.

## 5.2 Umweltschutz

### 5.2.1 Verkehrslärm

Der Bereich Umweltschutz hat eine Lärmberechnung vorgenommen. Der errechnete Beurteilungspegel liegt an einzelnen Gebäuden über dem schalltechnischen Orientierungswert. Die geringfügige Überschreitung von 1 - 2 dB(A) liegt im tolerierbaren Bereich. Die schalltechnischen Anforderungen an die Außenbauteile werden bereits durch die novellierte Wärmeschutz-Verordnung erfüllt. Festsetzungen zum Schallschutz sind nicht erforderlich.

### 5.2.2 Gewässer II. Ordnung

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich ein teilweise offenes, teilweise verrohrtes Gewässer II. Ordnung. Das Gewässer kommt von Nordosten, quert verrohrt den Bahndamm, schließt an die Regenwasserleitung in der Straße Am Lotsenberg an und fließt in die Trave.

Das Gewässer muß bei der Verwirklichung des Bebauungsplanes verlegt oder verrohrt werden. Die erforderlichen wasserrechtlichen bzw. naturschutzrechtlichen Verfahren werden im Rahmen der Baureifplanung der Paul-Brümmer-Straße durchgeführt.

### 5.2.3 Geschützte Biotope

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes muß ein gem. § 15 a Landesnaturschutzgesetz gesetzlich geschütztes Biotop beseitigt werden. Es handelt sich um einen im § 15 a Absatz 1 Nr. 1 genannten Bruch.

Als Ersatz für den Verlust ist eine 2.000 m<sup>2</sup> große Fläche in der Gemarkung Gneversdorf, Flur 2, Flurbezeichnung „Barmenbrook“ bei Brodten reserviert.

### 5.2.4 Altlast

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich Bodenauffüllungen, so daß der Bereich Umweltschutz das Gebiet als Altlastenverdachtsfläche registriert hat. Die Gefährdungsabschätzung hat ergeben, daß für die vorhandenen bzw. vorgesehenen Nutzungen keine Gefährdungen für die maßgeblichen Schutzgüter menschliche Gesundheit und Grundwasser festgestellt wurden.

### 5.3 Grünordnungsplan (GOP)

Die Erschließung und Bebauung ist ein nicht unwesentlicher Eingriff in Natur und Landschaft. Parallel zum Bebauungsplan ist ein GOP aufgestellt worden. Im GOP sind die erforderlichen Ausgleichs- und Minimierungsmaßnahmen im Detail festgelegt. Die Zielvorstellungen und Aussagen dieses Grünordnungskonzeptes sind - soweit bauleitplanerisch relevant - im Bebauungsplan festgesetzt. Die nicht vermeidbaren Eingriffe können nicht innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ausgeglichen werden. Es ist beabsichtigt, durch die Aufgabe des Parkplatzes Leuchtenfeld und die Herrichtung als Landschaftspark die Eingriffe zu kompensieren. Eine Kurzfassung des GOP's ist Anlage dieser Begründung.

### 5.4 Erhaltungssatzung/Kulturdenkmal

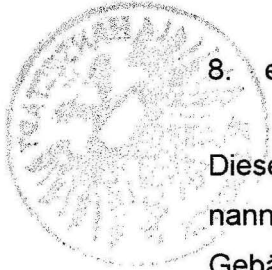
Das Grundstück Am Lotsenberg 17 liegt im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung „Alt Travemünde“ und ist als einfaches Kulturdenkmal gemäß § 1 Abs. 2 Denkmalschutzgesetz (DSchG) eingestuft.

Die bisher vorgelegte Planung hat die örtlichen Gegebenheiten /Zwangspunkte derart berücksichtigt, daß städtebaulich und verkehrlich nur eine Kompromißplanung entstand.

Die Verkaufs- bzw. Tauschbereitschaft des Grundstückseigentümers gibt der Hansestadt Lübeck erstmals die Möglichkeit, die Planung städtebaulich und verkehrlich entscheidend zu verbessern.

In der zukünftigen Verkehrsplanung nimmt die Paul-Brümmer-Straße in der Hierarchie /Bedeutung der Straßen Paul-Brümmer-Straße /Kurgartenstraße /Vorderreihe die 1. Priorität ein. Dieser Vorrangstellung entspricht die jetzt überarbeitete Planung:

1. Verkehrlich funktional besserer Straßenentwurf; durchgehend einheitlicher Straßenquerschnitt und keine Verjüngung des Querschnitts Richtung Straße Am Lotsenberg.
2. Angemessene Linearität der Straße, statt krampfhafter Straßenführung der bisherigen Sonderlösung.
3. Vermeidung des verkehrstechnisch ungünstigen spitzwinkligen Anschlusses an die Straße Am Lotsenberg.
4. Städtebaulich bessere Anbindung des Parkhauses an die Straße Am Lotsenberg.
5. Städtebaulich bessere Lösung für die entstehenden Restflächen innerhalb der Verkehrsfläche westlich der Straße Am Lotsenberg.
6. Möglichkeit eines baulich /funktional befriedigenderen Parkhaus-Entwurfs dadurch.
7. Realisierung eines kostengünstigeren Parkhauses mit



8. erhöhter Parkplatzkapazität und dadurch längerfristig höheren Einnahmen.

Diese verkehrlich-städtebaulichen Gründe sowie die in Pkt. 4 dieser Begründung genannten übergeordneten Ziele für Gesamt-Travemünde rechtfertigen die Aufgabe des Gebäudes Am Lotsenberg 17 als einfaches Kulturdenkmal gem. § 1 Abs. 2 DSchG.

Die denkmalpflegerischen Belange müssen bei dieser Abwägung hinter die öffentlichen Belange zurücktreten.

Die Erhaltungssatzung „Alt-Travemünde“ von 1988 wird in einem eigenständigen Änderungsverfahren angepaßt.

5.5 Ver- und Entsorgungsmaßnahmen

Da die Paul-Brümmer-Straße nicht anbaufähig geplant ist, werden dort keine öffentlichen grundstücksbezogenen Entwässerungsanlagen gebaut. Eine, nur für die Straßenentwässerung zu bauende Leitung kann sowohl an die Regenwasserleitung in der Straße Rose als auch im Lotsenberg angeschlossen werden.

6. Kosten und Finanzierung

Bei der Verwirklichung des Bebauungsplanes entstehen der Hansestadt Lübeck folgende überschlägig ermittelte Kosten (ohne gesetzliche Mehrwertsteuer):

6.1 Straßenbau einschl. Grunderwerb	ca.	2.300.000,-- DM
6.1.1 Ankauf Lotsenberg 17	ca.	635.000,-- DM
6.1.2 Abbruch Lotsenberg 17	ca.	100.000,-- DM
6.1.3 Leitungsverlegung Gas /Wasser	ca.	150.000,-- DM
6.1.4 Gewässerverlegung	ca.	30.000,-- DM
6.1.5 Ersatzmaßnahmen	ca.	125.000,-- DM
 Gesamtkosten	 ca.	 3.340.000,-- DM

Die Kosten für den Straßenbau sind nicht erschließungsbeitragsfähig und verbleiben zu 100% bei der Hansestadt Lübeck.

Die Finanzierung ist im Rahmen Haushaltsplan der Hansestadt Lübeck (Investitionsplan 1998-2002) ab 1999 kostenmäßig veranschlagt.

7. Übersichtsplan

M 1 : 5 000

Lübeck, 27. Aug. 99  
6.611.3 - Stadtentwicklung  
hdg/Ti /Ru BE3210T1.DOC  
06.09.1999

Hansestadt Lübeck  
Der Bürgermeister  
Fachbereich Stadtplanung  
Bereich Stadtentwicklung  
Im Auftrag Im Auftrag

Dr.-Ing. Zahn

Bruckner

