

## **ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUR VORPLANUNG**

**Erschließung B-Plan 01.75.00 Nördl. Wallhalbinsel in der Hansestadt Lübeck**

**Vorplanung der öffentl. Erschließung und Kostenschätzung  
bei Erhaltung der Schuppen gem. Konzept der  
Initiative Hafenschuppen der Bürgerinitiative Rettet Lübeck (BIRL) e.V.**

Auftraggeber:

**Initiative Hafenschuppen**

**der Bürgerinitiative Rettet Lübeck (BIRL) e.V.**

**c/o Jörg Sellerbeck, Jr., Große Burgstr. 7, 23552 Lübeck**

Planungsbüro:

**INGENIEURBÜRO BERTZ & KOZANOW GbR**

**Rapsacker 8, 23556 Lübeck**

Aufgestellt: Lübeck, den 18.11.2015

## **Inhaltsverzeichnis**

### **1. Allgemeines zum Bauvorhaben**

### **2. Entwässerungsanlagen**

#### **2.1 Allgemeines**

#### **2.2 Schmutzwasser**

#### **2.3 Regenwasser**

### **3. Straßenbau**

#### **3.1 Allgemeines zum Straßenbau und vorhandenem Zustand**

#### **3.2 Geplanter Zustand**

##### **3.2.1 Erschließungsstraße**

##### **3.2.2 Knotenpunkt Willy-Brandt-Allee**

### **4. Versorgung mit Wasser, Gas, Strom, Telefon, Internet, Kabel-TV**

### **5. Straßenbeleuchtung**

### **6. Baugrund**

### **7. Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen**

### **8. Kostenträger**

## **1. Allgemeines zum Bauvorhaben**

Das Plangebiet des Bebauungsplanes 01.75.00 Nördliche Wallhalbinsel liegt in der Hansestadt Lübeck, Gemarkung: Innere Stadt.

Das Gebiet (ca. 700m x 110m) wird durch den Kulenkampkai im Norden und durch den Behnkai im Osten und Süden begrenzt. Im Westen grenzt das Gebiet an die Willy-Brandt-Allee. Die Verkehrsanbindung erfolgt über die Willy-Brandt-Allee.

Das Konzept der Initiative Hafenschuppen der Bürgerinitiative Rettet Lübeck (BIRL) e.V. sieht vor, die vorhandene Bebauung zu erhalten bzw. zu ergänzen.

Der Gegenstand dieser Planung der Erschließung bezieht sich ausschließlich auf den öffentlichen Teil des Bebauungsplanes, und zwar für die Entwässerung sowie den Straßenbau.

## **2. Entwässerungsanlagen**

### **2.1 Allgemeines**

Nach Abstimmung mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck erfolgt die Ableitung des aus dem Mischgebiet anfallenden Oberflächen- und Schmutzwassers im Trennsystem über Freigefälle-Leitungen und Kanäle für das Oberflächenwasser der Verkehrsanlagen bzw. über Druckrohrleitungen für das Schmutzwasser, zu den jeweiligen vorhandenen bzw. neu zu errichtenden Entwässerungseinrichtungen. Die Ableitung des Oberflächenwassers aus den jeweiligen Grundstücken soll oberflächlich über die jeweiligen Kaianlagen und „über die Kaikante“ direkt in das Gewässer erfolgen. Eine Entwässerung über einen Sammelkanal soll hierfür nicht erfolgen, da die Grundstücke als Gewässeranrainer direkt einleiten können.

### **2.2 Schmutzwasser**

Das Schmutzwasser wird als Drucksystem über geplante Druckrohrleitungen unter der Fahrbahn / Gehweg zur vorhandenen Schmutzwasser-Kanalisation im Westen des B-Plan-Gebietes geführt. Hierbei werden auf den jeweiligen Grundstücken SW-Hebeanlagen durch die Eigentümer errichtet, die das auf dem jeweiligen Grundstück anfallende Schmutzwasser in die Druckrohrleitung fördern.

Die genaue Dimensionierung der Druckrohrleitung erfolgt in der späteren Planungsphase. Es wird jedoch von einer Dimension DN 80 bis DN 100 ausgegangen. Es sollen Kunststoffrohre aus PEHD bzw. PE verwendet werden.

### **2.3 Regenwasser**

Die Entwässerung des Oberflächenwassers aus den jeweiligen Grundstücken wird über neu herzustellende Rinnen in den Kaiflächen oberflächlich „über die Kaikante“ zu dem jeweiligen Hafenbecken erfolgen. Eine Entwässerung des Oberflächenwassers aus den privaten Grundstücken über einen Sammelkanal ist nicht vorgesehen, da es sich bei allen privaten Grundstücken um Gewässeranrainer handelt.

Die Entwässerung für Oberflächenwasser der Straßen- und aller anderen öffentlichen Flächen erfolgt hingegen über Straßenabläufe und Entwässerungskanäle unter der Fahrbahn. Das vorh. Straßenentwässerungssystem samt Kanälen ist in einem technisch schlechten Zustand. Hier wird auf die Planung für das Projekt „Kailine“ der KWL verwiesen, wonach eine Kanal-TV-Untersuchung aufgrund des technischen Zustands der vorh. Kanäle nicht möglich war. Somit ist eine Sanierung des bestehenden Entwässerungssystems nicht sinnvoll. Es wird daher die Herstellung eines neuen Kanals DN 300 bis DN 500 für die Straßenentwässerung geplant. Das neue Straßenentwässerungssystem besteht aus 3 separaten Sammelkanälen. Das Oberflächenwasser der Straßen und öffentl. Plätze wird in die Hafenbecken über die bestehenden Auslässe durch die vorh. Kaimauer eingeleitet. Die genaue Dimensionierung der Kanäle erfolgt in der späteren Planungsphase.

Als Material für den RW-Kanal und Anschlussleitungen der Straßenabläufe sind PP-Vollwandrohre Typ Rehau AWADUKT PP SN10 Rausisto oder gleichwertig nach DIN EN 1852 geplant. Als Material für Schächte des RW-Kanals sind Schächte aus PP oder PE Typ Rehau Awaschacht, Wavin Tegra oder gleichwertig geplant.

### **Frostschutzplanum**

Zur Entwässerung des Frostschutzplanums wird im Bereich der nichtversickerungsfähigen Böden eine Drainage DN 100 PVC aus Vollsickerrohren parallel zu den Borden angeordnet. Diese wird an die Straßenabläufe bzw. an die Kontrollschächte angeschlossen.

## **3. Straßenbau**

### **3.1 Allgemeines zum Straßenbau und vorhandenem Zustand**

Gemäß den Festsetzungen des B-Planes erfolgt die verkehrstechnische Anbindung des Erschließungsgebietes über die Willy-Brand-Allee und damit an das westliche Verkehrsnetz.

Die vorh. Oberflächen der gem. B-Plan festgelegten öffentlichen Verkehrsflächen und Plätze bestehen größtenteils aus Natur-Großpflaster. Einige kleinere Flächen weisen andere Oberflächenbefestigungen auf, die aufgrund von Aufgrabungen bzw. Abbrucharbeiten teilweise mit Asphalt, Betonpflaster oder mit ungebundenen Tragschichten befestigt sind. Die öffentlichen Verkehrsflächen durchziehen diverse Gleiskörper der ehemaligen Hafenbahnanlagen. Diese erfüllen jedoch keine Funktion mehr für den Bahnbetrieb.

Die gesamte Anlage der Nördlichen Wallhalbinsel wurde vor ca. 110 bis 125 Jahren als Hafenanlage erstellt. Der technische Zustand der vorh. Oberflächen der öffentlichen Straßen und Plätze entspricht nicht den heutigen Vorgaben an eine öffentliche Verkehrsanlage samt Hauptfahrbahn, Parkflächen, Gehwegen, Barrierefreiheit etc. Vielmehr wird durch den Status Quo eher der ursprüngliche Charakter einer funktionellen Hafenfläche hervorgehoben.

Der vorh. Fahrbahnaufbau wurde durch das Baukontor Dümcke (sh. Bodengutachten) wie folgt ermittelt:

ca. 20,0 cm	Granitgroßpflaster
ca. 60,0 cm	frostsicherer Sand

---

<b>80,0 cm</b>	<b>Gesamtaufbau</b>
	<b>auf unterschiedlichem Untergrund aus Schluff-Böden, Sanden u. Auffüllungen</b>

Das vorhandene Gelände im Planungsgebiet fällt um ca. 1,0 m in nord-ost Richtung (von ca. 3,30 müNN an der Willy-Brandt-Allee auf ca. 2,30 müNN am Ende der vorh. Bebauung Schuppen D im nord-östlichen Teil).

Es ist geplant, aufgrund der Erhaltung der vorh. Bebauung das gesamte Gelände auf dem vorh. Höhenniveau zu erhalten. Die vorh. Oberflächen im öffentlichen Bereich sollen komplett aufgenommen und je nach Nutzungsart neu geordnet werden. Das aufzunehmende Material aus Granitgroßpflaster soll wieder verwendet werden. Es ist geplant, die vorh. öffentlichen Flächen im Plangebiet baulich zu unterteilen und somit für die unterschiedliche Nutzung kenntlich zu machen. Es soll eine Fahrbahn samt Tiefbordanlage, seitlich angelegte Parkflächen, Gehwege (barrierefrei) und Nebenflächen entstehen. Die vorh. Gleisanlagen sollen größtenteils erhalten und in die neuen Verkehrsanlagen integriert werden.

Die Straßenentwässerung wurde bereits weiter oben unter Punkt 2.3 Regenwasserentwässerung abgehandelt.

Die Planung der Verkehrsanlagen erfolgte gem. RAST 06 - „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“, RAS-Ew 05 - „Richtlinien für die Anlage von Straßen – Entwässerung“, RStO 12 „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsstraßen“.

### **3.2 Geplanter Zustand**

#### **3.2.1 Erschließungsstraße**

Die Haupteerschließungsstraße erhält auf einer Fahrbahnbreite von 6,00 m eine Oberflächenbefestigung aus vorh. Granitgroßpflaster, die beidseitig von Granit-Tiefbordsteinen und Wasserlaufrinnen eingefasst wird. Am Ende der Erschließungsstraße (hinter Schuppen F) ist ein Wendeplatz mit einem Wenderadius von 8,00 m geplant.

Seitlich der Fahrbahn werden Parkplätze in rechtwinkliger Aufstellung angeordnet. Die Oberfläche der Parkflächen wird mit vorh. Granitgroßpflaster befestigt. Hierdurch entstehen 349 St. Parkplätze im öffentlichen Bereich. Die Parkplätze werden durch Gehwege unterbrochen.

Zwischen den geplanten Parkplätzen und den vorh. bzw. neu geplanten Gebäuden wird jeweils ein Gehwegbereich mit einer Breite von 1,50 m geplant. Für die Oberflächenbefestigung des Gehwegs wird Betonpflaster geplant. Die Restflächen als Nebenflächen werden mit vorh. Granitgroßpflaster befestigt, gehören jedoch zum Gehwegbereich, so dass eine gesamte Gehwegbreite von > 2,30 m bereitgestellt wird.

Ferner sind Grundstücksüberfahrten vorgesehen, die ebenfalls mit vorh. Granitgroßpflaster bzw. im Gehwegbereich mit Betonpflaster befestigt werden.

**Geplanter Aufbau Erschließungsstraße - Fahrbahn (Bk1,8, gem. RStO 12, Tafel 3, Zeile 2)**

16,0 cm	Pflasterdecke aus Granitgroßpflaster
6,0 cm	Splitt-Sand-Gemisch
30,0 cm	Schottertragschicht 0/45mm, gem. ZTV-SoB-StB 04/07
<b>52,0 cm</b>	<b>Gesamtaufbau</b>

Bei antreffen von bindigen Böden auf Planum ist ein Bodenaustausch von 30,0 cm aus eng gestuftem Sand SE nach DIN 18196 vorgesehen.

**Geplanter Aufbau Parkflächen und öffentl. Plätze (Bk0,3, gem. RStO 12, Tafel 3, Zeile 2)**

16,0 cm	Pflasterdecke aus Granitgroßpflaster
6,0 cm	Splitt-Sand-Gemisch
20,0 cm	Schottertragschicht 0/45mm, gem. ZTV-SoB-StB 04/07
<b>42,0 cm</b>	<b>Gesamtaufbau</b>

Bei antreffen von bindigen Böden auf Planum ist ein Bodenaustausch von 30,0 cm aus eng gestuftem Sand SE nach DIN 18196 vorgesehen.

**Geplanter Aufbau Gehwege (Pflaster, gem. RStO 12, Tafel 6, Zeile 1)**

8,0 cm	Pflasterdecke aus Betonpflaster
4,0 cm	Splitt-Sand-Gemisch
15,0 cm	Schottertragschicht 0/45mm, gem. ZTV-SoB-StB 04/07
<b>27,0 cm</b>	<b>Gesamtaufbau</b>

Bei Grundstücksüberfahrten wird der Aufbau der Fahrbahn Erschließungsstraße (Bk1,8) verwendet.

**3.2.2 Knotenpunkt Willy-Brandt-Allee**

Für die Planung der Knotenpunktsituation Willy-Brandt-Allee wird auf die Planung der KWL für das Projekt „Kailine“ verwiesen. Aus Sicht des Unterzeichners entsteht durch die Änderung des Konzeptes der Initiative Hafenschuppen der Bürgerinitiative Rettet Lübeck (BIRL) e.V. gegenüber dem Konzept der KWL für das Projekt „Kailine“ keine quantitative Erhöhung der Verkehrsströme. Somit kann zum jetzigen Zeitpunkt auf die Vorplanung des Knotenpunktes (kleine Lösung mit Lichtsignalanlage) verwiesen werden. Eine weiterführende Planung soll zum späteren Zeitpunkt durchgeführt werden.

**4. Versorgung mit Wasser, Gas, Strom, Telefon, Internet, Kabel-TV**

Für die Versorgung mit Trinkwasser, Gas und Strom sind die Stadtwerke Lübeck zuständig. Für die Versorgung mit Telefon, Internet und Kabel-TV ist die Deutsche Telekom bzw. die Stadtwerke Lübeck zuständig. Es befinden sich zur Zeit bereits Versorgungsanlagen der jeweiligen Versorgungsunternehmen im Plangebiet. Für die weiteren Planungen der Versorgungsanlagen sind die jeweiligen Versorgungsunternehmen verantwortlich.

## **5. Straßenbeleuchtung**

Im Bereich der geplanten Erschließungsstraße sind insgesamt 40 St. Mastaufsatzleuchten beidseitig geplant. Die Wahl der Leuchten erfolgt im Zuge der weiteren Planungen.

## **6. Baugrund**

Der Vorplanung liegt das Bodengutachten des Büros Baukontor Dümcke aus Lübeck vor.

## **7. Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen**

Für die landschaftspflegerische Begleitplanung ist der Kostenträger zuständig.

Die Erstellungskosten sind nicht Bestandteil dieser Erschließungsplanung durch das Ingenieurbüro Bertz & Kozanow.

## **8. Kostenträger**

Kostenträger der vorliegenden Maßnahme ist der Erschließungsträger. Die Initiative Hafenschuppen der Bürgerinitiative Rettet Lübeck (BIRL) e.V. plant hierfür eine Gründung einer Gesellschaft zur Durchführung der Investitionsmaßnahmen.

Ansprechpartner:

Initiative Hafenschuppen  
der Bürgerinitiative Rettet Lübeck (BIRL) e.V.  
Herr Jörg Sellerbeck, Jr.  
Große Burgstraße 7  
23552 Lübeck

Tel.: +49 - (0) 451 - 20 94 40 00

Mob.: +49 - (0) 177 - 2 24 97 12

Fax: +49 - (0) 3212 - 1 00 97 59

Email: joerg.sellerbeck@gmx.de

Aufgestellt: Lübeck, den 18.11.2015

**IBK – Ingenieurbüro Bertz & Kozanow GbR**

---

Unterschrift