

Wohnen am Seehafen?

Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

Bachelorarbeit

zur Erlangung des Grades Bachelor of Science

an der

HafenCity Universität Hamburg

Stadtplanung

Vorgelegt am Lehrstuhl für Projektentwicklung und -management
bei Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger (1. Prüfer)
und Dipl.-Ing. Sascha Anders (2. Prüfer)

eingereicht von

Nicolas Kühn

Mat.: 6006381

Hamburg, 15.08.2016

ERKLÄRUNG

Name, Vorname: Kühn, Nicolas

Matrikel-Nr.: 6006381

Studiengang: Stadtplanung

Hiermit versichere ich, dass ich beiliegende Bachelor-Thesis ohne fremde Hilfe selbstständig verfasst und nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe. Wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen sind unter Angabe der Quellen kenntlich gemacht.

Ort, Datum

Unterschrift

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	7
1.1 Thematische Einführung.....	8
1.2 Erkenntnisinteresse.....	9
1.3 Forschungsfragen.....	10
1.4 Aufbau der Arbeit.....	11
1.5 Methode: Analyse.....	12
1.5.1 Literaturrecherche.....	12
1.5.2 Gespräche mit Beteiligten.....	13
2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck	14
2.1 Grundlegende Fakten zur Herreninsel.....	15
2.1.1 Lage.....	15
2.1.2 Entstehung und Besiedelung.....	16
2.1.3 Infrastruktur.....	19
2.1.3.1 Verkehrliche Erschließung.....	19
2.1.3.2 Ver- und Entsorgung.....	20
2.1.3.3 Nahversorgung und ärztliche Versorgung.....	21
2.1.3.4 Schulen und Kindertagesstätten.....	21
2.1.3.5 Naherholung und Sport.....	22
2.2 Die Akteure im Interessenkonflikt.....	23
2.2.1 Bewohner.....	23
2.2.2 Verwaltung.....	24
2.2.3 Politik.....	26
2.2.4 Hafenwirtschaft.....	27
2.3 Konfliktfelder.....	30
2.3.1 Mietsituation.....	30
2.3.2 Anschluss an die Kanalisation.....	31
2.3.3 Hafenbetrieb.....	31

2.3.3.1 Tagbetrieb.....	33
2.3.3.2 Nachtbetrieb.....	34
2.3.4 Pumpwerk.....	36
2.3.5 Hochwasser.....	37
2.3.6 Bodenkontaminierung.....	38
2.3.7 Planerische Leitziele.....	39
3 Ansätze zur Konfliktlösung.....	41
3.1 Konzept 1 „Status Quo“.....	42
3.2 Konzept 2 „Absiedlung“.....	43
3.3 Konzept 3 „Ausweitung der Wohnnutzung“.....	45
3.4 Konzept 4 „Mischgebiet“.....	49
3.5 Konzept 5 „Kleingärten / Freizeitgärten“.....	51
3.6 Schlussfolgerungen aus den Konzepten.....	55
4 Fazit.....	57
5 Quellenverzeichnis.....	59
6 Anhang.....	63

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entfernung der Herreninsel zur Lübecker Innenstadt (Eigene Darstellung, ohne Maßstab, Kartengrundlage: google.de/maps)	15
Abbildung 2: Herreninsel und Umgebung (eigene Darstellung, ohne Maßstab, Kartengrundlage: Google Earth)	16
Abbildung 3: Zusammenstellung der Traveverläufe im Bereich Herreninsel (Dobbrunz; Rewohl 1989)	16
Abbildung 4: Terminals der LHG (LHG o. J.b)	27
Abbildung 5: Der Seelandkai (LHG o. J.c)	28
Abbildung 6: Terminals der HLM (HLM o. J.)	28
Abbildung 7: Ergebnisse der Berechnungen im Beurteilungszeitraum Nacht 2008 (alle gewerblichen Anlagen berücksichtigt) (LAIRM CONSULT GmbH 2008)	34
Abbildung 8: Hochwasserrisikokarte HW200 (MELUR 2015)	37
Abbildung 9: Hochwassergefahrenkarte HW200 (MELUR 2015)	38
Abbildung 10: Ausschnitt aus dem FNP für das Gebiet der Hansestadt Lübeck (Hansestadt Lübeck 2015)	39

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Immissionsrichtwerte nach Nr. 6 TA Lärm (eigene Darstellung, Datengrundlage: TA Lärm).....	33
Tabelle 2: Unterscheidungsmatrix Kleingarten- & Wochenendhausgebiet (eigene Darstellung).....	53

Abkürzungsverzeichnis

BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BKleinG	Bundeskleingartengesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
ConRo	RoRo-Umschlag mit zusätzlichem Containerumschlag im LoLo-Verfahren
EBL	Entsorgungsbetriebe Lübeck
FNP	Flächennutzungsplan
GG	Grundgesetz
HLM	Hans Lehmann KG
IGH	Interessengemeinschaft Herreninsel e.V.
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
LHG	Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
LoLo	Lift on Lift off-Verfahren
LPA	Lübeck Port Authority
LTV	Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH
MELUR	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein
PFB	Planfeststellungsbeschluss
RoRo	Roll on Roll off-Verfahren (Umschlag rollender Güter)
SGH	Siedlergemeinschaft Herreninsel
StUA	Staatliches Umweltamt

1 Einleitung

Konflikte sind in der Stadtplanung regelmäßig anzutreffen. Unterschiedliche Interessen verschiedener Akteure stehen sich nicht selten auf den ersten Blick unvereinbar gegenüber.

Aufgabe der Planer ist es dabei in der Regel, taugliche und für die verschiedenen Akteure möglichst verträgliche Konfliktlösung zu betreiben. Hierbei sind die geltenden Gesetze, Normen und Vorschriften zu beachten. Allerdings bieten diese nicht für alle Konflikte eine eindeutige, anwendbare Lösung. Nicht selten stellt die kommunale Stadtplanung selber einen Akteur dar, welcher eine eigene Sichtweise und damit schlussendlich auch eigene Interessen vertritt.

Wenn Politik, Verwaltung, Bürger und Investoren aufeinandertreffen, können Kompetenzgerangel, Misstrauen und Stillstand für die Planung die Folgen sein.

Diese Thesis beschäftigt sich mit einem für die Planung typischen Problemfall einer historisch gewachsenen Gemengelage.

Der Interessenkonflikt über die Flächennutzung der Herreninsel in Lübeck existiert seit vielen Jahren. Im Zuge dieser Arbeit soll der Konflikt aufgearbeitet werden. Welche Interessen stehen sich seit Jahrzehnten ohne Lösung gegenüber? Woran scheiterte eine Konfliktlösung? Welche Nutzungsvarianten sind denkbar? Gibt es möglicherweise doch Ansätze, wie eine Konfliktlösung bewerkstelligt werden kann?

1.1 Thematische Einführung

Wenn ein Konflikt, der bereits seit Jahrzehnten existiert, bisher nicht zufriedenstellend gelöst werden konnte, dann liegen zumeist beeinflussende Faktoren vor, die sich diametral entgegenstehen. Einen solchen Fall stellt der Interessenkonflikt um die Nutzung der Herreninsel in der Hansestadt Lübeck dar. Es ist bereits mehrere Jahrzehnte her, dass die Problematik erstmals sowohl in der Lübecker Bürgerschaft wie auch in der Presse diskutiert wurde. Seitdem ist der Konflikt um weitere Faktoren angewachsen, ohne dass auch nur ansatzweise eine Lösung erzielt werden konnte.

Die Herreninsel wird seit über 70 Jahren bewohnt, dies entspricht jedoch nicht der laut Flächennutzungsplan (FNP) vorgesehen Nutzungsform einer Sonderbaufläche für Sportboothäfen. Es existiert kein Bebauungsplan für das Gebiet der Herreninsel. Am gegenüberliegenden Traveufer wurde im Verlauf der Jahre ein Seehafenterminal errichtet, weshalb besonders Schallimmissionen heute auf der Herreninsel für die Bewohnbarkeit ein Problem darstellen.

Durch das Ausbleiben einer endgültigen Entscheidung hat sich die Problematik mit den Jahren weiter verschärft. So haben die Bewohner weiterhin Zeit und Finanzmittel in ihre Häuser investiert. Ebenfalls wurde parallel die Infrastruktur der Herreninsel an die Anforderungen der Wohnnutzung angepasst.

Die verschiedenen am Konflikt beteiligten Akteure vertreten ihre jeweiligen Standpunkte. Ein Kompromissansatz ist bisher nicht auszumachen. Der aktuelle Status ist daher nicht zufriedenstellend. Hieraus ergibt sich das Erkenntnisinteresse dieser Thesis.

1.2 Erkenntnisinteresse

Der „Status quo“ ist für alle Akteure unbefriedigend. Er bedeutet sowohl für die Bewohner wie auch für die Hafenwirtschaft ein unkalkulierbares Risiko. Die Verwaltung sieht sich seit Jahren mit dem Bedarf nach einer Lösung des Konflikts konfrontiert, wodurch schlussendlich Kapazitäten gebunden werden. Die Politik befindet sich „zwischen den Stühlen“. Einerseits besteht die Gefahr, durch eine Entscheidung Unmut bei den Bewohnern und bei sich mit den Bewohnern sympathisierenden Bürgern zu erzeugen, andererseits steht die Politik in der Verantwortung, die Wirtschaft und somit Arbeitsplätze und Einnahmen für die Hansestadt zu fördern. Weiterhin benötigt die Politik, insbesondere aufgrund von fehlendem eigenen Fachwissen, einen guten Austausch mit Fachplanern in der Verwaltung wie auch externen Gutachtern.

Für einen außenstehenden Planer stellt sich die Frage, was in der Vergangenheit dazu geführt hat, dass sich der heutige, unbefriedigende Zustand entwickeln konnte. Es ist von Interesse, Fehler und Versäumnisse der Vergangenheit zu erkennen, um aus ihnen zu lernen und Perspektiven für eine Lösung des Konflikts zu erarbeiten.

Das Interesse, den Konflikt zu verstehen und Lösungsansätze zu erarbeiten, stellt den Rahmen für die Forschungsfragen dieser Arbeit dar.

1.3 Forschungsfragen

Die Hauptforschungsfrage nebst den Unterfragen gibt die Richtung der Arbeit vor. Im Zuge der Ausarbeitung gilt es, solches Wissen zu generieren, dass abschließend Antworten auf die Fragen gegeben werden können. Das erkannte Problem soll durch die Forschungsfrage präzisiert werden. Daher lautet die **Hauptfrage** dieser Arbeit:

Wie kann eine Lösung des Interessenkonflikts um die Nutzung der Herreninsel aussehen?

Die Frage greift die erkannte Hauptproblematik auf: es fehlt bisher an einer Lösung. Außerdem gibt sie wieder, dass eine zentrale Aufgabe in der Gestaltung liegt. Welche Handlungen sind notwendig, um zum zentralen Ziel der Lösung des Interessenkonflikts zu kommen?

Es ist zu erwarten, dass verschiedene Lösungswege erkannt werden. An diesem Punkt setzen die **Unterfragen** an.

Welche Interessenlagen gibt es?

Um Lösungsansätze erarbeiten zu können, muss zunächst erkannt werden, welche Interessen vorliegen. Welche Akteure sind beteiligt? Was wollen sie und was nicht? Und ganz wichtig: warum wollen sie es (nicht)?

Welche Konfliktfelder gibt es?

Der Konflikt besteht mit Sicherheit aus vielen verschiedenen Feldern. Es wird nicht damit getan sein, nur eines dieser Felder zu bearbeiten. Schlussendlich kann eine Konfliktlösung nur auf einer ganzheitlichen Betrachtung basieren, die versucht, sämtliche beeinflussenden Faktoren zu beachten. Hierbei können neben der Stadtplanung durchaus auch weitere Fachdisziplinen involviert sein.

Welche Voraussetzungen müssen für die unterschiedlichen Nutzungsvarianten jeweils erfüllt werden? Kann es einen Kompromiss geben?

Es ist davon auszugehen, dass sich die Voraussetzungen je nach angedachter Nutzungsvariante unterscheiden und auch einander entgegenstehen werden. Hierbei kann es von Interesse sein, einen Kompromissweg zu gestalten. Eine Lösung also, die sich schlussendlich für sämtliche Akteure akzeptabel darstellt. Ob es solch einen Kompromiss geben kann, gilt es im Zuge dieser Arbeit herauszufinden.

1.4 Aufbau der Arbeit

Durch die Zielsetzung ist der notwendige Aufbau der Arbeit in seinem Rahmen vorgegeben. Um die Forschungsfragen zu beantworten, werden zunächst grundlegende Fakten über die Herreninsel gesammelt. Hierzu zählen einerseits die Entstehung und Besiedlung und andererseits aktuelle, definierende Punkte. Dieses Wissen bildet die Basis für die weiterführenden Überlegungen.

Der historisch gewachsene Konflikt ist zu betrachten. Dabei ist ein Augenmerk auf die Akteure samt ihrer Interessen gerichtet. Die erkannten Konfliktfelder werden erläutert. Daraus folgend werden Ansätze zur Konfliktlösung in Form von Konzepten abgeleitet. Hierbei sind die Konzepte dahingehend zu bewerten, welche Voraussetzungen für eine Umsetzung notwendig sind und welche Interessen in welchem Maße berücksichtigt werden können. Abschließend sind in einem Fazit die Hauptkenntnisse dieser Forschungsarbeit zusammengefasst.

1.5 Methode: Analyse

Für diese Arbeit wird als Methode hauptsächlich die Analyse herangezogen. Hierfür wird zunächst eine Literaturrecherche durchgeführt. Zusätzlich wird auch das Werkzeug „Expertengespräch“ in einer leicht abgewandelten, an die Besonderheiten des Themas angepassten Form genutzt. Durch die Analyse wird das untersuchte Objekt (der Herreninselkonflikt) in seine Bestandteile (Elemente) zerlegt. Diese werden anschließend untersucht und ausgewertet.

Die Zielsetzung lautet, durch diese systematische Untersuchung das für die Beantwortung der Forschungsfrage notwendige Wissen zu generieren und strukturiert darzustellen. Es muss demnach möglich sein, aus den Ergebnissen der Analyse Schlussfolgerungen abzuleiten.

1.5.1 Literaturrecherche

Von besonderer Bedeutung für den Erfolg der Forschungsarbeit ist eine erschöpfende Analyse der verfügbaren Literaturquellen. Da der Interessenkonflikt um die Herreninsel ein spezielles Thema darstellt, sind insbesondere aktuelle Zeitungsartikel aus der Region von Interesse. Theoretische Literatur kann in diesem Fall hauptsächlich als Wissensgrundlage dienen, da die Thematik einen „Einzelfall“ darstellt. Generell kann Literatur zu ähnlichen Problemstellungen hilfreich sein, jedoch ist nicht zu erwarten, dass exakt diese Konstellation so bereits an anderer Stelle vorkam.

Bedeutend sind Archive, beispielsweise jenes der Siedlergemeinschaft Herreninsel (SGH). Hier gilt es sowohl Informationen über die Geschichte der Herreninsel an sich ausfindig zu machen, wie auch über den historisch gewachsenen Interessenkonflikt.

Im Hinblick auf die aus den Schlussfolgerungen der Analyse zu entwickelnden Konzepte sind verschiedene Gesetze und Verordnungen in die Arbeit einzubeziehen. Hierzu zählen bspw. das Baugesetz (BauGB), die Bau-nutzungsverordnung (BauNVO) und das Bundeskleingartengesetz (BKleinG).

Ebenfalls von Interesse sind Ermittlungen zur Problematik, die bereits durchgeführt wurden. Insbesondere zählen hierzu die für die Planfeststellung des Seelandkais damals notwendigen Untersuchungen.

Auch der Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck ist als Quelle für diese Arbeit von Bedeutung. Allerdings befindet sich aktuell ein neuer Plan mit dem

Prognosehorizont 2030 in der Aufstellung. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden auch die Perspektiven für die Herreninsel beeinflussen. Sie sind zum Zeitpunkt dieser Arbeit allerdings nicht bekannt.

Da der Konflikt aktuell ist, werden in unregelmäßigen Abständen neue Informationen (bspw. politische Entscheidungen) verfügbar. Für diese Arbeit ist es daher notwendig, einen Zeitpunkt festzulegen, bis zu dem neue Informationen in die Arbeit einbezogen werden. Der Stand der Arbeit ist der 31.01.2016. Nach diesem Datum publizierte Informationen sind bis auf wenige Ausnahmen nicht Teil dieser Arbeit.

1.5.2 Gespräche mit Beteiligten

Die Literaturlage zum Thema ist knapp. Um dennoch eine fundierte Analyse durchführen zu können, sind neben der Literaturlage alternative Werkzeuge zur Wissensgenerierung bedeutsam. Ein solches Werkzeug stellen Gespräche mit Vertretern der einzelnen Akteure dar. Diese werden angelehnt an Leitfaden-Interviews (FLICK 2011:194ff.) durchgeführt. Das Augenmerk liegt dabei allerdings nicht auf einer vollständigen Wiedergabe der Gespräche in dieser Arbeit. Die Gespräche werden mit dem Zweck geführt, solche Informationen zu erlangen, die nicht durch Literaturstudien zu erreichen sind. Dieses Vorgehen ermöglicht eine bessere Einschätzung und Beurteilung des Interessenkonflikts. Das Verständnis für die verschiedenen Interessenlagen wird geschärft. Im Zuge der Thesis wurden Gespräche mit Vertretern der Verwaltung der Hansestadt Lübeck, mit dem Vorsitzenden der SGH und einem involvierten Politiker geführt.

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

Um die Problematik des Interessenkonflikts über die Nutzung der Herreninsel zu bearbeiten, ist es zunächst geboten eine umfangreiche Analyse der Bestandssituation durchzuführen. Hierzu zählt, grundlegende Informationen über die Herreninsel zu sammeln und aufzuarbeiten (Kap. 2.1).

Im darauf folgenden Kapitel 2.2 werden die unterschiedlichen Akteure, die an dem Interessenkonflikt partizipieren, beschrieben. Zu den Akteuren zählen die Bewohner der Herreninsel (organisiert in der SGH), die Verwaltung der Hansestadt Lübeck, besonders mit ihren zwei zuständigen Fachbereichen Stadtplanung und Liegenschaften, die Politiker der Lübecker Bürgerschaft und die Unternehmen der Hafenwirtschaft.

Danach erfolgt in Kapitel 2.3 eine Darstellung der Aspekte, welche einen Einfluss auf den Konflikt haben. Hierzu zählen unter anderem die offenen Mietverhältnisse, der erforderliche Kanalisationsanschluss der Herreninsel und der Hafenbetrieb am Seelandkai. Diese Konfliktfelder sind für den Interessenkonflikt von prägender Bedeutung. Zwar nehmen sie in unterschiedlichem Maße Einfluss, dennoch kann eine zielgerichtete Betrachtung nicht nur auf ein oder zwei Konfliktfelder reduziert werden.

2.1 Grundlegende Fakten zur Herreninsel

Bei der Herreninsel handelt es sich um eine etwas über 100.000 m² (HANSESTADT LÜBECK 2013a:1) große Halbinsel in der Trave auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck im Bundesland Schleswig-Holstein. Die Besonderheiten bezüglich der Lage sind Bestandteil des Unterkapitels 2.1.1. Des Weiteren wird knapp die künstliche Entstehung der Halbinsel zusammengefasst. Von Interesse für die Thesis ist ebenfalls die Besiedelung der Insel. Hierbei wird ein Bogen gespannt von der Ansiedlung der ersten Menschen um die 1940er Jahre bis hin zur heutigen Wohnsituation (Unterkap. 2.1.2). Dazu behandelt das Unterkapitel 2.1.3 die infrastrukturellen Gegebenheiten der Insel.

2.1.1 Lage

Die Herreninsel (s. Abb. 1, rot markierte Fläche) liegt in nordöstlicher Richtung ca. sieben Kilometer entfernt vom historischen Stadtkern der Hansestadt Lübeck (s.

Abb. 1, blau markierte Fläche). Sie befindet sich deutlich außerhalb des zentralen, verdichteten Stadtgebiets. Das Gebiet liegt im Stadtteil 7 - St. Gertrud und ist Bestandteil des Stadtbezirkes 25 Karlishof/Israelsdorf/Gothmund. Westlich ist das Areal mit dem Festland verbunden, wodurch der Charakter einer Halbinsel entsteht. Auf dem Festland grenzen hier bewaldete Freiflächen und Flächen für Aufschüttungen an

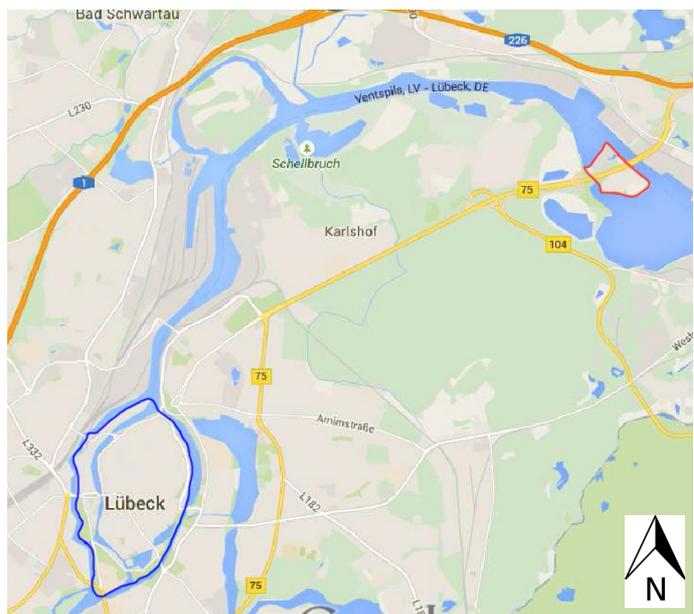


Abbildung 1: Entfernung der Herreninsel zur Lübecker Innenstadt (EIGENE DARSTELLUNG, OHNE MASSSTAB, KARTENGRUNDLAGE: GOOGLE.DE/MAPS)

die Herreninsel. In den übrigen Ausrichtungen der Halbinsel wird diese durch die Trave begrenzt.

Das nordöstliche Ufer grenzt an eine Schifffahrtsrinne, die von der Ostsee zu den weiter flussaufwärts liegenden Hafengebieten (Nordlandkai) Lübecks führt. Auf der gegenüberliegenden Uferseite liegt der zur Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) gehörende Seelandkai (s. Unterkap. 2.3.3). An dieser Stelle beträgt die Breite der Trave zwischen 150 und 200 Meter. An den Seelandkai grenzen wasserseitig

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

weitere Hafenflächen. Vom Seelandkai ausgehend befindet sich in nordöstlicher Richtung zunächst ein Waldgebiet und im Anschluss daran, ca. 800 Meter vom Kai entfernt, das Wohnquartier Rangenberg (s. Abb. 2). Die Wohnquartiere Siems und Herrenwyk grenzen nordwestlich und südöstlich an das Waldgebiet und sind somit ebenfalls einige hundert Meter vom Seelandkai entfernt.

Die exponierte Lage der Herreninsel hatte einige Besonderheiten im Bezug auf die Entstehung und Besiedelung der heutigen Halbinsel zur Folge (s. Unterkap. 2.1.2).

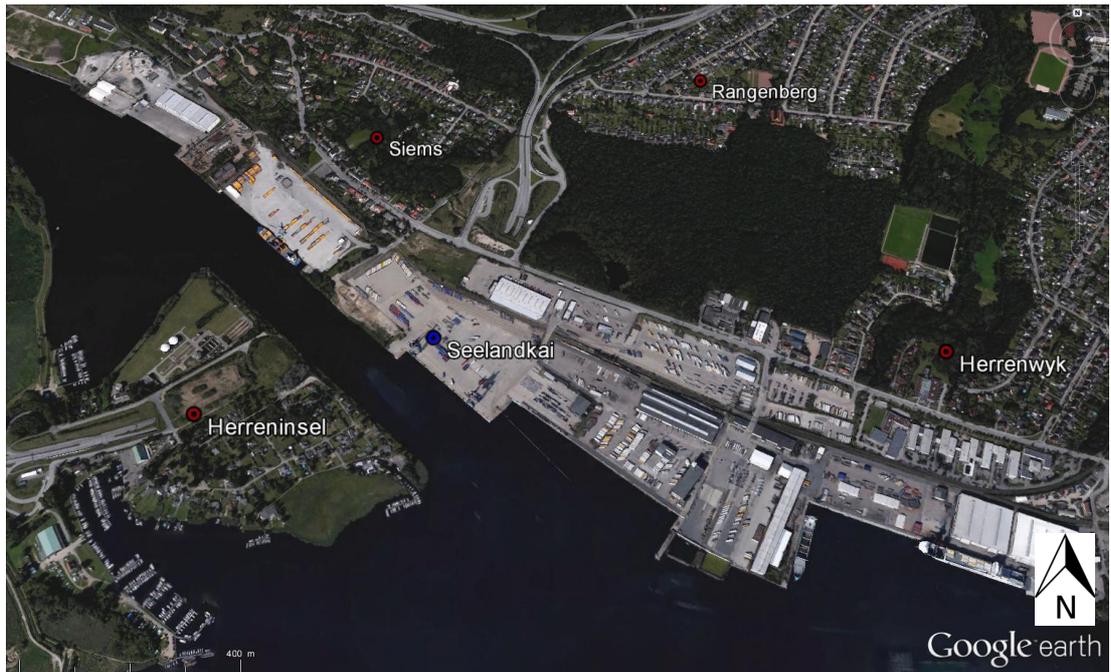


Abbildung 2: Herreninsel und Umgebung (EIGENE DARSTELLUNG, OHNE MASSSTAB, KARTENGRUNDLAGE: GOOGLE EARTH)

2.1.2 Entstehung und Besiedelung

Die Herreninsel war ursprünglich an ihrem heutigen nordöstlichen Ufer mit dem Festland verbunden. Die gerade Uferkante ist

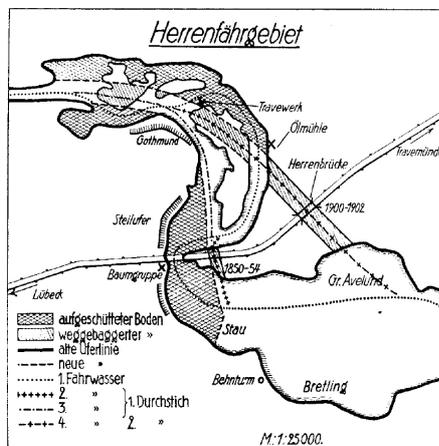


Abbildung 3: Zusammenstellung der Traveverläufe im Bereich Herreninsel (DOBRUNZ; REWOHL 1989)

Zeugnis eines künstlichen Travedurchstichs, der 1902 die Siemser Halbinsel vom Festland abtrennte und somit die Herreninsel schuf (s. Abb. 3) (BREMBACH 2000:268). Zu dieser Zeit wurde der Travearm, welcher westlich der Siemser Halbinsel verlief, zugeschüttet (WASSER- UND SCHIFFFAHRTSAMT LÜBECK 2006). Durch diese Maßnahmen entstand aus dem vormals als Siemser Halbinsel bezeichneten Gebiet die Halbinsel Herreninsel. Über den zugeschütteten

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

Travearm gab es zuvor eine Fährverbindung. Diese wurde benötigt, da der Weg eine bedeutende Verbindung zwischen Lübeck und Travemünde darstellte (GRASSMANN 1989:91). Der neue Travedurchstich erhielt eine Doppeldrehbrücke, die sogenannte Herrenbrücke (DREAGER 1989:95). Ab 1912 führte eine Straßenbahnlinie von Lübeck nach Travemünde über die Brücke.

Am nördlichen Traveufer siedelten sich im Zuge der wachsenden Industrialisierung zu Beginn des 20. Jahrhunderts mehrere Betriebe an. Für die Herreninsel bestand während des ersten Weltkrieges der Plan, dort eine Werft anzusiedeln. Dieser Plan wurde allerdings nie umgesetzt (SEELHOFF 1995). In den 1930 Jahren wurde auf der Herreninsel ein Kleingartenverein angesiedelt. Im Jahr 1934 gab es auf der Halbinsel 23 Dauerbewohner (DOBBRUNZ; REWOHL 1989:87). Diese Zahl stieg nach dem Bombenangriff auf die Lübecker Innenstadt vom 28. März 1942 rapide an. Lübecker, deren Wohnhaus ausgebombt worden war, flohen auf die Herreninsel.

Das Liegenschaftsamt vermietete 1943 66 Kleingärten als Wohngrundstücke. Die Anzahl der Unterkunftssuchenden stieg weiter an, da viele aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten vertriebene Menschen nach Lübeck kamen (SCHIER 1982). Daher wurden Grundstücke auf der Herreninsel geteilt und Familien überlassen. Dabei war nur die Errichtung von Behelfsheimen erlaubt, die damalige Planung sah für die Herreninsel keine Verfestigung des Wohnens vor. Dennoch entwickelte sich die Wohnkolonie mit der Zeit zu einer kleinen Eigenheimsiedlung auf dem vom Liegenschaftsamt der Hansestadt Lübeck angemieteten Land. Die Grundstücke verblieben im Besitz der Hansestadt Lübeck.

Kurzzeitig existierte auf der Herreninsel eine Badeanstalt, die allerdings 1954 nach nur zwei Jahren bereits wieder geschlossen und abgerissen wurde. Da der Verkehr nach Travemünde stetig zunahm, wurde 1960 mit dem Neubau einer Klappbrücke begonnen (DREAGER 1989:97). Zeitgleich wurde die Trave vertieft und verbreitert. Für beide Bauprojekte mussten insgesamt 17 Grundstücke auf der Herreninsel gekündigt werden (DOBBRUNZ; REWOHL 1989:88). Die Bewohner wurden auf der Halbinsel umgesetzt. Hierfür hatte sich besonders der Senator und ehemalige Herreninselbewohner Erwin Riegel eingesetzt (SGH o.J.a).

Im Jahre 1962 wurde die Interessengemeinschaft Herreninsel e.V. (IGH) gegründet. Das Ziel war eine größere Akzeptanz bei der Verwaltung zu erreichen. Zehn Jahre später, 1972, wurde allen Mietern durch die Hansestadt Lübeck gekündigt. Von der Kündigung waren 120 Familien betroffen. Als Kündigungsgrund wurde angeführt, dass die Wasserqualität des eigenen Trinkwassers, welches die Bewohner auf der

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

Insel förderten, gesundheitsgefährdend sei. Zu diesem Zeitpunkt war die Herreninsel nicht an die städtische Trinkwasserversorgung angeschlossen. Die Stadt bot Hilfe bei der Beschaffung neuer Wohnungen an. Ebenfalls sollte es finanzielle Hilfe bei der geplanten Räumung geben. Dies nahm den Bewohnern jedoch nicht die Angst und den Unfrieden, ihre Häuser im Grünen zu verlieren. Nach Verhandlungen zwischen der IGH und Liegenschaftssenator Lewerenz wurde schlussendlich von den Stadtwerken eine Trinkwasserleitung mit drei Zapfstellen auf der Herreninsel verlegt. Die Kündigungen wurden nicht vollzogen (DOBBRUNZ; REWOHL 1989:90).

1979 wurde dann die SGH gegründet. Da die alten Verträge ausliefen, standen für die Bewohner Verhandlungen über neue Mietverträge an. Durch die Gründung der Siedlergemeinschaft wurde man Mitglied im Deutschen Siedlerbund e.V. (heute: Verband Wohneigentum e.V.). Hierdurch hatte man in den anstehenden Verhandlungen die Unterstützung von über 3.000 Mitgliedern allein in Lübeck. Zur Mitgliedschaft gehörte auch eine Rechtsberatung. Die Verhandlungen verliefen insofern erfolgreich, als dass sämtliche Bewohner 1980 neue, 30-jährige Mietverträge unterzeichneten. Allerdings wurde ebenfalls 1980 ein Auslaufen der Wohnnutzung als erklärter Wille der Bürgerschaft beschlossen (BÜRGERCHAFT DER HANSESTADT LÜBECK 1980).

Daher wurden Grundstücke, die an die Stadt zurückgegeben wurden, etwa aufgrund von Ablebens des vormaligen Bewohners, nicht neu vermietet. Die Wohngebäude wurden abgerissen. In 2010 wurde erneut allen Bewohnern gekündigt. Hierdurch verhinderte die Stadt eine automatische Verlängerung der Mietverträge um zehn Jahre, die ohne die Kündigungen in 2011 auf Basis der alten Verträge erfolgt wäre (s. zum aktuellen Konflikt Unterkap. 2.3.1). Die Mietverträge liefen dann im September 2011 aus (DORDOWSKY 2013). In den vergangenen Jahren ist die Anzahl der Bewohner gesunken. Am 31.12.2014 waren auf der Herreninsel 80 Einwohner gemeldet (HANSESTADT LÜBECK 2015). Hierbei handelte es sich in den meisten Fällen um Bewohner, die bereits mehrere Jahrzehnte auf der Herreninsel wohnen.

Von den etwas über 105.000 m² Fläche der Halbinsel sind aktuell 31.087 m² zu Wohnzwecken vermietet. 16.915 m² werden für Straßenflächen genutzt. 23.215 m² sind als Ziergarten und zur Bootslagerung vermietet. 25.973 m² sind momentan nicht genutzte Freiflächen. Knapp 9.000 m² sind gewerblich (Bootshafen) und zu Wassersportzwecken genutzte Flächen (HANSESTADT LÜBECK 2013a:1). Ein Auszug aus dem Katasterplan befindet sich im Anhang auf Seite 70.

2.1.3 Infrastruktur

Die infrastrukturellen Gegebenheiten der Herreninsel sind bei der Suche nach einer Lösung des Interessenkonflikts um die Nutzung der Herreninsel zu berücksichtigen. Eine Analyse der Infrastruktur ist Voraussetzung, um Konzepte zur zukünftigen Nutzung der Herreninsel erarbeiten zu können. Hierbei sind die verkehrliche Erschließung, die Ver- und Entsorgungslage, die Nahversorgung, sowie Kindertagesstätten, Schulen und Naherholung als Aspekte ausgemacht, die in diesem Kapitel behandelt werden.

2.1.3.1 Verkehrliche Erschließung

Zur verkehrlichen Erschließung der Herreninsel zählt einerseits die Situation für den Individualverkehr und andererseits die Erschließung mit öffentlichem Personennahverkehr.

Die isolierte Lage als Halbinsel macht eine verkehrliche Erschließung nur über wenige Stellen möglich. Einzig die Bundesstraße 75 führt über die Herreninsel und stellt somit die Anbindung an die umliegenden Gebiete dar. Vom nördlichen Traveufer gelangt man durch den mautpflichtigen Herrentunnel auf die Herreninsel. Der Herrentunnel ersetzte 2005 die Herrenbrücke. Die einfache Durchfahrt kostet im Januar 2016 für einen Personenkraftwagen 1,50 €. Für Vielnutzer gibt es verschiedene Ermäßigungen. Bei größeren Kraftfahrzeugen fallen höhere Gebühren an (HERRENTUNNEL LÜBECK GMBH & CO. KG o. J.a). Die Bewohner der Herreninsel sind nicht von der Gebühr befreit. Die Mautstation des Herrentunnels befindet sich im weiteren Verlauf der Bundesstraße 75 nach Verlassen der Herreninsel in Richtung Lübeck-Zentrum. Um auf die Herreninsel zu fahren, muss aus beiden Richtungen kommend an einer Schrankenstation ein „Insel-Ticket“ gezogen werden. An diesen Stationen wird das Kennzeichen aufgenommen. Beim Verlassen der Herreninsel wird anhand der „Insel-Ticket“-Karte der zu zahlende Betrag berechnet. Besuchern der Herreninsel, die aus Richtung Lübeck kommen und die Herreninsel wieder in Richtung Lübeck verlassen, entstehen keine Kosten, da sie den Tunnel nicht passieren. Alle übrigen Besucher zahlen beim Verlassen der Insel für eine oder zwei Tunneldurchfahrten. Es ist nicht möglich, die Herreninsel mit einem Kraftfahrzeug ohne das Passieren einer Schrankenstation zu erreichen (HERRENTUNNEL LÜBECK GMBH & CO. KG o. J.b). Der Herrentunnel hat keine Spuren für Fußgänger, Fahrräder und Mofas. Für diese Nutzer ist ein kostenfreier Busshuttle eingerichtet, der in den Hauptzeiten fahrplanmäßig im Viertelstunden-Takt verkehrt. Außerhalb der Fahrplan-Zeiten muss der Bus über Rufsäulen an den

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

Haltestellen angefordert werden. Die Querungszeit für Radfahrer kann sich um bis zu 20 Minuten verlängern. Mehrfach wurde bereits eine Einstellung des Shuttle-Betriebs diskutiert (KLÜVER 2007).

Um die nördlich der Trave gelegenen Stadtbezirke Kücknitz, Herrenwyk und Dummersdorf, die über Nahversorgungsangebote verfügen, zu erreichen, fällt entweder die Tunnelmaut an oder es muss der Busshuttle genutzt werden.

In Lübeck-Kücknitz befindet sich der am nächsten zur Herreninsel gelegene Bahnhof der Bahnstrecke Lübeck-Hauptbahnhof – Lübeck-Travemünde Strand. Diese Bahnlinie verläuft ausschließlich nördlich der Trave, wodurch die weiteren Bahnhöfe ebenfalls nur nach einer Passage des Herrentunnels erreichbar sind. Die Entfernung der Herreninsel zum Lübecker Hauptbahnhof beträgt etwa acht Kilometer. Die Bushaltestelle „Am Stau“ befindet sich auf dem Damm, der die Herreninsel mit dem Festland verbindet. Diese wird von den Linien 31 und 32 der Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH (LTV) bedient. Die Linie 31 ZOB/Hauptbahnhof – Travemünde Strandbahnhof verkehrt ausschließlich stündlich in den Früh- und Abendstunden. Die Linie 32, welche ebenfalls den ZOB passiert, verkehrt zwischen 6 und 20 Uhr wochentags halbstündlich, an Wochenenden und Feiertagen stündlich.

Die Grundstücke auf der Herreninsel sind seit 1983 über asphaltierte Wege erschlossen, was von den Bewohnern durch eine Umlage allein finanziert wurde. In jenem Jahr wurden die Straßen offiziell in das amtliche Straßenverzeichnis der Hansestadt Lübeck übernommen (SGH o.J.a). Die Straßen sind vollständig mit öffentlicher Beleuchtung ausgestattet.

2.1.3.2 Ver- und Entsorgung

Zu den Netzen der Ver- und Entsorgung zählen die Anschlüsse an die Trinkwasserversorgung, Kanalisation und Abwasser, das Strom-, das Gas- und das Telefonnetz. Da die Herreninsel nicht als dauerhaftes Wohngebiet geplant wurde, war die Ver- und Entsorgung zu Beginn der Besiedlung kaum ausgebaut. 1962 erfolgte der Anschluss der Halbinsel an das Stromnetz. Zu jener Zeit wurde ebenfalls eine selbst organisierte Müllabfuhr gegründet, die von einem Anwohner betrieben wurde. Heute erfolgt die Müllabholung durch die Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) zweiwöchentlich. Die Grundstücke sind seit 1980 an das Trinkwassernetz angeschlossen. Ein Anschluss an die Kanalisation besteht bisher nicht. Die Abwässer werden in Gruben gesammelt und ebenfalls durch die EBL abgeholt. Nach einer Verschärfung der Abwasserverordnung 2011 sind die

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

Grundstücke der Herreninsel bis Ende 2016 an die Kanalisation anzuschließen (DORDOWSKY 2013). Hierdurch werden hohe Kosten entstehen, deren Aufteilung aktuell noch Gegenstand von Verhandlungen ist (s. zu diesem Konfliktfeld Unterkap. 2.3.2). Die Grundstücke sind mit Kabelanschlüssen für Telefon und Internet ausgestattet. Ein Anschluss an das Gasnetz existiert nicht. Die Bewohner betreiben eine Einkaufsgemeinschaft für Flüssiggas.

Über die Jahre hat sich die Ver- und Entsorgungslage der Herreninsel-Grundstücke stetig verbessert, sodass der heutige Zustand dem eines realen Wohngebiets ähnelt.

2.1.3.3 Nahversorgung und ärztliche Versorgung

Auf der Herreninsel bestehen keine Einrichtungen zur Deckung des kurz- und mittelfristigen Bedarfes der Bewohner. Zum Einkaufen für den täglichen Bedarf stehen entsprechende Läden in den vier bis fünf Kilometer entfernten Siedlungen Karlshof und Schlutup zur Verfügung. Die Supermärkte im Stadtteil Kücknitz sind durch den mautpflichtigen Herrentunnel zu erreichen. Laut Aussage des 1. Vorsitzenden der SGH, Herrn Haase, haben sich die Einkaufsaktivitäten der Inselbewohner durch den Herrentunnel nach Karlshof und Kücknitz verlagert. Die nächsten Arztpraxen befinden sich ebenfalls in einige Kilometer entfernten Siedlungen. Die Entfernung zu Krankenhäusern nahe der Lübecker Innenstadt beträgt um die sechs, die zu Kliniken in Bad Schwartau in etwa zehn Kilometer. Zum Zweck der Nahversorgung sind die Bewohner der Herreninsel auf das Fahrrad oder motorisierte Verkehrsmittel angewiesen.

2.1.3.4 Schulen und Kindertagesstätten

In den umliegenden Siedlungen Israelsdorf, Schlutup und Rangenberg existieren mehrere Kindertagesstätten. Die Entfernung von der Herreninsel beträgt hierbei annähernd zwei Kilometer. Die am nächsten zur Herreninsel und südlich der Trave gelegene Grundschule liegt in der Siedlung Israelsdorf, etwa drei Kilometer entfernt. Dort betreibt die in Karlshof ansässige Grundschule Lauerholz eine einzügige Zweigstelle. Nördlich der Trave befindet sich die Rangenberg-Schule, die ebenfalls eine Grundschule darstellt. Weiterführende Schulformen bieten unter anderem die Trave Grund- und Gemeinschaftsschule sowie das Trave-Gymnasium. Beide liegen nördlich der Trave im Stadtbezirk Kücknitz. Südlich der Trave sind die nächsten Gymnasien in der Lübecker Innenstadt zu finden. Die Hauptgebäude der Universität zu Lübeck, südlich der Lübecker Altstadt gelegen, sind von der Herreninsel an die elf Kilometer entfernt.

2.1.3.5 Naherholung und Sport

Zum Zweck der Naherholung und der sportlichen Betätigung sind die Wasserflächen an der Herreninsel relevant. Es besteht zwar keine offizielle Badestelle, dennoch wird die Trave von Bewohnern zum Schwimmen genutzt. Ferner besitzen viele der Inselbewohner eigene Boote, die hauptsächlich an den privaten Stegen der wasserseitigen Grundstücke festgemacht sind. In einer Entfernung von knapp zwei Kilometern, und damit mit dem Fahrrad problemlos zu erreichen, beginnt der größte Stadtwald der Hansestadt Lübeck, das Lauerholz. Hierbei handelt es sich um eine über 800 Hektar große Waldfläche, die bereits 1950 zum Landschaftsschutzgebiet erklärt wurde (MÜLLER 1986:73). Die am Travelauf gelegenen Landschaftsschutzgebiete Schellbruch, von der Herreninsel aus flussaufwärts, und Dummersorfer Ufer, flussabwärts, sind um die sechs Kilometer von der Herreninsel entfernt. In der nahen Umgegend befinden sich somit mehrere Naherholungsgebiete. Die Herreninsel mit ihren Wasserflächen und einem mit Schilf bewachsenen, im Südosten der Insel naturbelassenen, Uferstreifen weist selber auch Qualitäten der Naherholung auf.

Für sportliche Betätigung stehen Sportvereine nebst deren Anlagen in Herrenwyk und Schlutup zur Verfügung. Das Schwimmbad Kücknitz ist drei Kilometer, das Freibad Schlutup knapp fünf Kilometer von der Herreninsel entfernt.

2.2 Die Akteure im Interessenkonflikt

Die Nutzung der Herreninsel befindet sich seit ihrer Besiedelung in einem unklaren Zustand. Verschiedene Akteure haben jeweils eigene Interessen. Teilweise unterscheiden sich die Interessen auch innerhalb einer Akteur-Gruppe. Diese Interessen konnten bisher nicht zu einer Lösung des Konflikts zusammengeführt werden. In diesem Kapitel werden die vier ausgemachten Akteure des Interessenkonflikts vorgestellt. Hierbei wird besonders das jeweilige Interesse der einzelnen Akteure beleuchtet. Zu den vier bedeutenden Akteuren zählen die Bewohner der Herreninsel, die Verwaltung der Hansestadt Lübeck, besonders die Bereiche „Stadtplanung“ und „Wirtschaft und Liegenschaften“, die Politiker der Lübecker Bürgerschaft und die Hafенbetreiber.

Die Erkenntnisse aus den Gesprächen mit Vertretern der verschiedenen Akteure fließen ebenfalls in diesem Kapitel ein. Hierbei ist zu beachten, dass die in dieser Arbeit verwerteten Erkenntnisse den jeweiligen Stand zum Zeitpunkt der Gespräche abbilden. In der Zwischenzeit können sich Sichtweisen durchaus gewandelt haben, z. B. aufgrund neuer Entwicklungen. Es ist nicht möglich in diese Arbeit jegliche neue Entwicklung aufzunehmen, da die Arbeit sonst schwerlich zu einem Ergebnis geführt werden kann.

2.2.1 Bewohner

Die Bewohner der Herreninsel sind in der SGH organisiert. Vorsitzender der Siedlergemeinschaft ist Herr Hartmut Haase. Herr Haase stand im Zuge dieser Arbeit im September 2015 für ein Gespräch bereit. Die SGH ist Bestandteil des Verband Wohneigentum Siedlerbund Schleswig-Holstein e.V., einem Landesverband des Verband Wohneigentum e.V. Hierdurch erhalten die Bewohner der Herreninsel fachliche Hilfe sowohl in juristischen, wie auch in finanziellen Punkten. Das oberste Ziel, welches von allen Bewohnern unterstützt wird, ist, das Wohnen auf der Herreninsel zu erhalten und für die Zukunft zu sichern.

Vielen Anwohnern ist dabei wichtig, dass auch ihren Kindern und Enkeln das Wohnen auf der Herreninsel ermöglicht wird (DORDOWSKY 2013). Über die Jahre haben die Bewohner viel Zeit und Geld in den Ausbau ihrer Häuser und Grundstücke investiert. Die Sorge, dass dieses verloren sein könnte, stellt eine psychische Belastung dar. Die Mietverträge für die Grundstücke sind im September 2011 ausgelaufen. Allerdings zahlen die Bewohner auf juristisches Anraten hin weiter die zuvor vereinbarten Mietbeträge. Der vertragslose Zustand ist indes für

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

alle beteiligten Parteien unbefriedigend. Die auf den angemieteten Grundstücken errichteten Gebäude sind Eigentum der Bewohner.

Generell schlägt die SGH vor, die freien Grundstücke auf der Herreninsel zu bebauen. Vorgeschlagen werden so genannte „Schwedenhäuser“. Grundsätzlich sei dies allerdings von der Planung zu entscheiden. Die Anwohner schlagen passive Schallschutzmaßnahmen gegen den möglichen Lärm eines voll ausgelasteten Nachtbetriebs am Seelandkai vor. Als Voraussetzung, sich an den hierfür anfallenden Kosten zu beteiligen, fordern die Anwohner die vertragliche Sicherheit, dass auch ihre Nachfahren die Grundstücke bewohnen können.

Ob die Herreninsel für die Zukunft als Wohnfläche geeignet ist, soll aus Sicht Herrn Haases durch ein externes Gutachten einer qualifizierten Stelle geklärt werden. Im Fall eines positiven Ergebnisses fordert die SGH die Festsetzung der Wohnnutzung auf der Herreninsel durch einen Bebauungsplan.

2.2.2 *Verwaltung*

Die Verwaltung stellt nach außen hin einen homogenen Akteur dar. Es handelt sich bei ihr um eine weisungsgebundene Organisation mit dem Auftrag des Verwaltens. Darunter ist administratives Handeln zu verstehen, welches dem Vollzug von Vorschriften dient (BOGUMIL & JANN 2009). Hierbei ist die Verwaltung auf politische Entscheidungen der Bürgerschaft angewiesen.

Die Lübecker Stadtverwaltung ist in fünf Fachbereiche gegliedert. Diesen stehen der Bürgermeister, eine Senatorin und drei Senatoren vor, die alle hauptamtlich tätig sind. Die Fachbereiche sind insgesamt in 60 Bereiche untergliedert (HANSESTADT LÜBECK - DER BÜRGERMEISTER o. J.a). Im Zusammenhang mit dem Interessenkonflikt über die Nutzung der Herreninsel sind besonders die Bereiche „Wirtschaft und Liegenschaften“ (im Fachbereich Wirtschaft Senator Sven Schindler) und „Stadtplanung“ (im Fachbereich Planen und Bauen Senator Franz-Peter Boden) von Bedeutung. In die Verantwortung des Bereichs „Wirtschaft und Liegenschaften“ fallen die Mietverträge für die Grundstücke auf der Herreninsel. Der Bereich „Stadtplanung“ ist für die Entwicklung der Flächennutzung verantwortlich. Mit Vertretern dieser Bereiche wurden im Zuge der Thesis im Oktober 2015 Gespräche geführt. Zu diesem Zeitpunkt wurde eine Festsetzung der Wohnnutzung auf der Herreninsel von den Gesprächspartnern als kaum umsetzbar angesehen. Hierbei gingen die Fachbereiche von einer Ausweitung des Nachtbetriebs auf dem Seelandkai aus.

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

In 2008 wurde ein gemeinsamer Bericht der Verwaltung verfasst, der zum Schluss kam, dass eine Intensivierung der Wohnnutzung auf der Herreninsel nicht sinnvoll erscheint. Die Herreninsel wird nicht als nachhaltiger Wohnbauflächenstandort angesehen. Als Gründe werden die nicht integrierte Lage, Konflikte mit Hafenflächen, Geruchsbelästigungen, Hochwassergefahr auf Teilen der Herreninsel, fehlende Nahversorgung, keine Kindertagesstätte und Schule in fußläufiger Entfernung, kein Anschluss an Kanalisation, ungünstige Erschließung über Mautstelle und der Ausbauzustand der verkehrlichen Anlagen angegeben. Aus Sicht der Stadtplanung kommen als Nutzungsformen Ausgleichsflächen und Flächen für Wassersport in Frage. Für Gewerbeansiedlung sei die Herreninsel wegen ungünstiger Lage nicht geeignet. Aus selbigem Grund sei auch eine Nutzung als Hafenerweiterungsfläche unangebracht. Eine Einschränkung der Nutzung des Seelandkais müsse vermieden werden, da Lübeck keine beliebig erweiterbaren Hafenflächen habe. Daher müsse der Erhalt und Ausbau bestehender Hafenstandorte Priorität haben.

Es sei allerdings nicht auszuschließen, dass durch die Politik eine Legalisierung und Ausweitung der Wohnnutzung beschlossen wird, obwohl die Fachplanung davor warnt. Es sei sehr fraglich, ob ein dann notwendiger Bebauungsplan rechtssicher möglich ist. Sollte die Wohnnutzung für die Zukunft gesichert und ausgeweitet werden, so müsse mit Kosten für die Stadt gerechnet werden, da die für Wohngebiete notwendige Infrastruktur errichtet werden müsse.

Herrenwyk, Rangenberg und Siems seien von ihrer Lage ebenfalls keine sonderlich geeigneten Wohnstandorte, allerdings handele es sich bei diesen um bereits seit langem durch Bebauungspläne festgesetzte Wohngebiete, die teils älter als die Hafenanlagen seien. Solch eine „Fehlplanung“ müsse aus Sicht der Fachplanung für die Herreninsel vermieden werden.

Eine Aufnahme von Kindern und Kindeskindern in die Mietverträge wird abgelehnt. Dies sei nicht üblich. Es wird von Seiten der Verwaltung darauf hingewiesen, dass die Bewohner Mieter der Grundstücke sind, dementsprechend könne ein Verhalten, als sei man Eigentümer, nicht geduldet werden. Mehrere Angebote der Umsiedlung durch die Stadt seien von den Bewohnern ausgeschlagen worden. Aktuell habe nun die Unterbringung von Geflüchteten eine höhere Priorität. Eine gemeinsame Umsiedlung der Herreninsel-Bewohner in eine andere Siedlung sei unmöglich, eine Verteilung daher unumgänglich. Hierbei wurde deutlich angemerkt, dass diejenigen Bewohner, die seit vielen Jahren die Herreninsel bewohnen und als Mieter in den

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

Verträgen eingetragen waren, nicht abgesiedelt werden sollen. Es gehe darum, keine neuen Mieter zu schaffen um die Halbinsel perspektivisch zu entvölkern.

2.2.3 Politik

Der Akteur „Politik“ stellt sich deutlich weniger homogen dar, als die Verwaltung. Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hatte im Januar 2016 49 gewählte, ehrenamtlich tätige Mitglieder. Die jüngste Kommunalwahl fand 2013 statt. Die Legislaturperiode beträgt fünf Jahre. Die Fraktionen der SPD und der CDU sind mit jeweils 16 Mitgliedern in der Bürgerschaft am stärksten vertreten. Dazu kommen acht Mitglieder der Partei Bündnis 90/Die Grünen, je zwei der Parteien FDP, Bürger für Lübeck und Die Linke und je ein Vertreter von Piratenpartei, Die Partei und Freie Wähler.

Die Mitglieder der Bürgerschaft entscheiden über die Nutzung der Herreninsel. Hierbei sind sie auf Informationen von fachlich ausgebildeten Stellen angewiesen. Dies können Gutachten von Sachverständigen und Empfehlungen der Fachleute aus der Verwaltung sein. Der unklare Zustand der Herreniselnutzung ist schlussendlich das Ergebnis einer Politik, die seit Jahrzehnten keine endgültige Klärung des Konflikts in die Wege geleitet hat. Das zunächst nur temporäre Wohnen auf der Herreninsel wurde durch Beschlüsse der Bürgerschaft mehrfach um einige Jahre verlängert, ohne dies durch einen Bebauungsplan grundsätzlich festzusetzen. 1980 wurde ein Auslaufen der Wohnnutzung als erklärter Wille der Bürgerschaft beschlossen (BÜRGERSCHAFT DER HANSESTADT LÜBECK 1980). Zu einer Absiedlung kam es allerdings nicht. Seitdem die Mietverträge 2010 gekündigt wurden, ist das Thema „Herreninsel“ in der Bürgerschaft wieder präsent. Die komplexe Problematik, dass einerseits die Ausgestaltung zukünftiger Mietverträge und andererseits die generelle Nutzung der Flächen zu klären ist, sorgte für Unklarheiten in der Zuständigkeit. Das Anliegen wurde zwischen verschiedenen Ausschüssen der Bürgerschaft hin und her verwiesen.

Im Zuge dieser Arbeit wurde im Januar 2016 ein Gespräch mit Herrn Jörn Puhle, SPD, Mitglied der Bürgerschaft seit 2008, geführt. Herr Puhle wohnt im Lübecker Stadtbezirk Kücknitz, der nahe der Herreninsel liegt. Er ist in der SPD der Ansprechpartner in Sachen Herreninsel und beschäftigt sich seit vielen Jahren mit der Problematik. Hierbei steht er im regelmäßigen Austausch mit Herrn Haase von der SGH. Herr Puhle geht davon aus, dass dem Ergebnis eines externen Sachverständigen-Gutachtens über die Fortführungsmöglichkeiten des Wohnens auf der Herreninsel mehrheitlich von der Bürgerschaft gefolgt würde. Dieses

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

Gutachten wurde von der Bürgerschaft im Januar 2015 beschlossen (BÜRGERSCHAFT DER HANSESTADT LÜBECK 2015). Laut Herrn Puhle ist allerdings bislang (Stand: Januar 2016) keine Ausschreibung durch die Verwaltung erfolgt. Aktuell sei in der Bürgerschaft eine Mehrheit für das Fortführen der Wohnnutzung auf der Herreninsel wahrscheinlich. Auf Basis einer 2008 erstellten Lärmtechnischen Stellungnahme zum möglichen Nachtbetrieb am Seelandkai (LAIRM CONSULT GMBH 2008) sei 2009 ein Gutachten zu dem Schluss gekommen, dass für die meisten Häuser keine größeren Lärmschutzmaßnahmen nötig sind. Ein Nebeneinander von Wohn- und Hafen-Nutzung sei auch weiterhin möglich und machbar.

Es sei zumindest fraglich, ob die von der Verwaltung angebrachten Argumente noch dem aktuellen Stand entsprächen. Besonders in Hinsicht auf die künftige Nutzung des Terminals Seelandkai hätten sich Änderungen ergeben. So seien die Bemühungen, einen Planfeststellungsbeschluss (PFB) für uneingeschränkten Nachtbetrieb zu erreichen, deutlich reduziert worden. Ob ein Nachtbetrieb innerhalb der kommenden Jahre wirtschaftlich notwendig und sinnvoll ist, sei aktuell unklar.

Herr Puhle sieht in der bisher ausgebliebenen endgültigen Entscheidung über die Herreninselnutzung ein Versäumnis der Politik, welches es dringend nachzuholen gelte.

2.2.4 Hafenwirtschaft

Die Hafenwirtschaft stellt einen Akteur dar, da Entscheidungen über die Ausrichtung und Bewirtschaftung der Hafengebiete in der nahen Umgebung der Herreninsel einen entscheidenden Einfluss auf die Nutzungsmöglichkeiten der Halbinsel haben.



Abbildung 4: Terminals der LHG (LHG o. J.b)

Unter dem Akteur „Hafenwirtschaft“ sind in dieser Thesen sowohl die LHG als auch die private Hans Lehmann KG (HLM) zusammengefasst. Die LHG betreibt vier Terminals in Lübeck, darunter den der Herreninsel gegenüberliegenden Seelandkai (s. Abb. 4). Sie ist Tochter der Hansestadt Lübeck (62,5 %) und der Firma RREEF PAN-EUROPEAN INFRASTRUCTURE TWO LUX S.à r.l. (37,5%) Die LHG ist Deutschlands größter Hafenbetreiber an der Ostsee (LHG o. J.).

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

Der Seelandkai ging 2006 in Betrieb und dient hauptsächlich dem Umschlag von Containern und RoRo-Verkehren (HANSESTADT LÜBECK - DER BÜRGERMEISTER o. J.b). Das Terminal verfügt über drei Anleger und bietet dabei einen Liegeplatz für ConRo-Schiffe (s. Abb. 5). Diese können sowohl Container als auch bewegliche Güter laden (RoRo). Container werden mit Brücken im Lift-on-Lift-off verladen, bewegliche Güter werden über Rampen auf die Schiffe gerollt (Roll-on-Roll-off-Verfahren). Der Seelandkai ist das einzige Terminal in Lübeck, dass einen Liegeplatz für kombinierte Schiffstypen anbietet. Der Anteil dieser Schiffe auf den Meeren ist sehr gering, sie stellen ein Nischenprodukt dar.

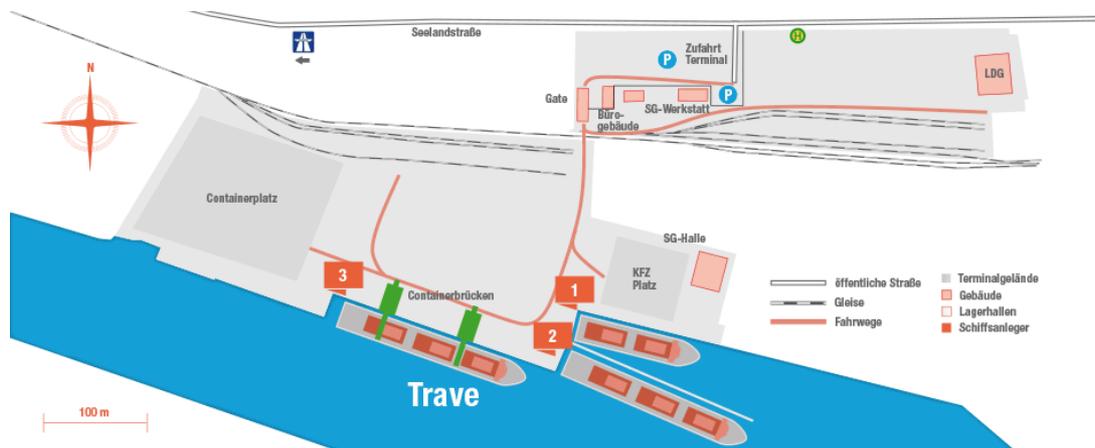


Abbildung 5: Der Seelandkai (LHG o. J.c)

Am Seelandkai werden zu einem großen Anteil Neufahrzeuge für den Export nach Russland und in skandinavische Länder verladen. Zu diesem Zweck gibt es eine Werkstatt auf dem Gelände, „die auf Dienstleistungen im Bereich der Fahrzeugveredelung spezialisiert ist“ (LHG o. J.c). Hierzu zählt eine spezielle Unterbodenversiegelung für die Anforderungen des nordischen Winters. Der Russland-Export ist seit der EU-Sanktionen rückläufig. Hiervon ist auch der Lübecker Hafen betroffen (ULRICH 2016). Von Seiten der LHG gibt es keine aktuelle Veröffentlichung, die sich mit einem unbeschränkten Nachtbetrieb am Seelandkai befasst.



Abbildung 6: Terminals der HLM (HLM o. J.)

Die HLM betreibt ebenfalls vier Terminals, darunter die seitlich an den Seelandkai angrenzenden Cargo-Terminal Lehmann (CTL) und Lehmannkai 2 (LK2) (s. Abb. 6). Die Hafenwirtschaft hat in Lübeck eine wichtige

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

Position, da sie Arbeitsplätze schafft, von denen Lübeck unterdurchschnittlich wenige bietet. Die Arbeitslosenquote der Hansestadt liegt im Januar 2016 bei 10,1 % (KÜNZEL 2016). Damit sind anteilig deutlich mehr Menschen arbeitslos als im bundesdeutschen Durchschnitt (Januar 2016: 6,7 % (TAGESSCHAU.DE 2016)). Die Stadt Lübeck hat daher ein großes Interesse daran, die Hafenwirtschaft zu sichern und nach Möglichkeit auszuweiten. Bestimmte Nutzungsformen der Herreninsel können die Entwicklungsmöglichkeiten der umliegenden Terminals beeinträchtigen. So kann ein Nachtbetrieb am Seelandkai durch die Ausweisung der Herreninsel als Wohngebiet erschwert oder unmöglich werden. Der Nachtbetrieb für den Seelandkai war in der Vergangenheit erklärtes Ziel der Stadt Lübeck. Aktuell ist eine Umsetzung allerdings unwahrscheinlicher geworden. Unter anderem, da die LHG in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten ist (DORDOWSKY & ZASTROW 2015).

Die LHG steht seit einigen Jahren im regen Austausch mit der SGH. Beide zeigen Verständnis für die jeweils andere Seite. Die zukünftige Nutzung der Hafenumflächen kann bei der Entscheidung über die Nutzung der Herreninsel nicht außer Acht gelassen werden. Daher stellt die Hafenwirtschaft einen für den Konflikt bedeutsamen Akteur dar.

2.3 Konfliktfelder

Die Konfliktfelder lassen sich in zwei Bereiche unterscheiden. Da sind einerseits die Unklarheiten ob der Situation der momentanen Bewohner. Dazu gehört der unklare Mietzustand wie auch die Kostenumverteilung des Anschlusses an die Kanalisation. Dies sind aktuelle Themen, welche kurzfristiger Entscheidungen bedürfen, um den Bewohnern Klarheit zu verschaffen. Andererseits lassen sich planungsrechtliche Konfliktfelder feststellen. Diese sind insbesondere relevant, wenn es um die zukünftige, langfristige Nutzungsform der Herreninsel geht.

2.3.1 Mietsituation

Die Mietsituation stellt ein aktuelles Konfliktfeld dar. Die Verträge der Bewohner mit der Stadt sind 2011 ausgelaufen. Somit sind diese seit über vier Jahren in einem vertragslosen Zustand. Hierdurch wird die Zukunftsplanung der Bewohner erschwert. Da die Mietverträge in der Vergangenheit mehrfach in Paketen von bis zu dreißig Jahren verlängert wurden, haben viele der Bewohner Zeit und Geld in ihre Häuser und Gärten investiert. Nun existiert die Sorge, diese zu verlieren. Daher ist eine generelle Entscheidung für die Bewohner wichtig. Sie wünschen sich neue, unbefristete Mietverträge, in denen auch Eheleute, Kinder und Enkelkinder mit einem Wohnrecht ausgestattet werden (DORDOWSKY 2013). Dies wurde in den Verhandlungen von der Stadt zunächst abgelehnt.

Mittlerweile hat sich diese Grundhaltung jedoch gewandelt. Die Fraktionen von SPD und CDU in der Lübecker Bürgerschaft wollen ein externes Gutachten erstellen lassen, in dem ermittelt wird, ob Wohnen auf der Herreninsel in Zukunft vertretbar ist. Den Gutachter sollen die Bewohner der Herreninsel, vertreten durch die SGH, mit auswählen. Sofern der Gutachter die Wohnnutzung nicht kategorisch ausschließt, sollen den Bewohnern neue Mietverträge angeboten werden, die auch Ehepartner, Kinder und Enkelkinder einbeziehen.

Hauke Wegner, Mitglied der Bürgerschaft und der CDU-Fraktion, gibt als Ziel aus, „den Menschen Sicherheit (zu)geben“ (ZASTROW 2015). Hierbei ist auch besonders der notwendige Anschluss der Herreninsel-Grundstücke an die Kanalisation von Bedeutung.

2.3.2 Anschluss an die Kanalisation

Die EBL verlangen einen Anschluss der Grundstücke auf der Herreninsel an das Kanalisationsnetz bis Ende des Jahres 2016. Die Kosten der dafür notwendigen Arbeiten werden auf 500.000 € geschätzt. Diese sollen nach Willen der städtischen Verwaltung zumindest anteilig auf die Mieter der Herreninsel umgelegt werden. Es ist mit 10.000 bis 15.000 € an Kosten pro Parzelle zu rechnen (HANSESTADT LÜBECK 2014).

Es existieren unterschiedliche Auffassungen darüber, ob die Mieter für die Kosten aufzukommen haben, oder aber die Stadt als Eigentümer der Grundstücke die Baumaßnahmen finanzieren muss. Die Herreninsel-Bewohner sind bereit, sich an den Kosten zu beteiligen, wenn sie die Sicherheit haben, dass sowohl sie, als auch ihre Kinder und Enkel die Häuser auch in Zukunft bewohnen können. Eine Umlage der Kosten auf die Bewohner, ohne dass gültige Mietverträge vorliegen, erscheint unwahrscheinlich. Ferner ist aktuell nicht abschließend geklärt, ob die Kosten alleine auf die bewohnten Grundstücke umgelegt werden, oder aber auch die mittlerweile unbewohnten Grundstücke einzubeziehen sind.

Es ist davon auszugehen, dass der Anschluss an die Kanalisation erfolgen wird, bevor eine endgültige Entscheidung über die zukünftige Nutzungsform der Herreninsel vorliegt. Für den Fall, dass das externe Gutachten zu dem Zeitpunkt noch nicht vorliegt, haben SPD und CDU angekündigt zu beschließen, dass die Anschlusskosten zunächst von der Stadt zu tragen sind.

2.3.3 Hafetrieb

Der Herreninsel gegenüber liegen Hafentflächen. Hierdurch ergeben sich planungsrechtliche Konfliktfelder. Hafentflächen sind mit beachtlichen Emissionen verbunden. Hierbei stellt der Lärm in der Regel die beachtlichste Emissionsquelle dar (MAERCKER 2001:3ff.). Auch die Emissionen von Licht und Schadstoffen sind zu berücksichtigen.

Das Löschen und Beladen der Schiffe ist mit Lärm verbunden. Je nachdem, welches Verfahren angewandt wird, ergeben sich unterschiedliche Lärmquellen. Beim Containerumschlag entsteht Lärm beim Bewegen der Container mit der Containerbrücke. Als besonders störend wird das Metall-auf-Metall-Geräusch des Absetzens der Container aufeinander empfunden (BÜNING, PAERSCH 1997:64). Neuere Brücken beinhalten technische Hilfsmittel, die dem Brückenführer ein präzises Absetzen erleichtern, wodurch die Lärmemission vermindert wird.

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

Allerdings ohne dabei gänzlich zu verschwinden. Ältere Brücken, die diese Technik nicht aufweisen, produzieren mehr Lärm. Des Weiteren entsteht Lärm beim Transportieren der Container mit den sogenannten Tugmastern wie auch beim Stapeln mit Portalhubwagen (Engl. „van carrier“). Hierbei sind besonders die Warngeräusche beim Rückwärtsfahren von Bedeutung. Das Piepen wird von vielen Menschen als sehr störend empfunden. Neuere Systeme ersetzen das akustische Signal durch ein optisches Blinklicht (BÜNING, PAERSCH 1997:65). Beim Umschlag rollender Güter (RoRo) stellt das Ablassen der Ladeluke eine Lärmquelle dar. Hier entscheidet der technische Stand des Schiffes über die Lärmintensität. Auch auf festgemachten Schiffen müssen Generatoren und Maschinen laufen, um die Funktionsfähigkeit des Schiffes zu erhalten. Neben Lärm ist dies auch eine Schadstoffquelle. Auch hier entscheidet maßgeblich der technische Stand des Schiffes über Lärmintensität und Schadstoffmenge. Auf der Hafensfläche selber kommen Lautsprecherdurchsagen als weitere Lärmquelle hinzu. Bei einem Betrieb in der Nacht muss für eine ausreichende Beleuchtung gesorgt werden, wodurch auch die Emission von Licht von Bedeutung ist.

Um die Immissionsbelastung der Herreninsel zu beurteilen, ist eine Kumulation der Emissionen des Seelandkais und der umliegenden gewerblichen Anlagen, die durch ihre räumliche Lage einen Einfluss auf die Herreninsel haben, zu bilden. Hierbei stellt der Seelandkai den entscheidenden Faktor dar. Er liegt der Herreninsel am nächsten (ca. 200 m Entfernung). Der Einfluss der weiter entfernten Hafengebiete ist verhältnismäßig gering. Für die Betrachtung erscheint eine Unterscheidung zwischen Tages- und Nachtbetrieb sinnvoll, da einerseits unterschiedliche Grenzwerte anzuwenden sind und andererseits auf Grund des aktuellen PFBs für den Seelandkai ebenfalls unterschiedliche Betriebsintensitäten zu verzeichnen sind. Der Zeitraum von 6 bis 22 Uhr wird als „Tagbetrieb“ („tags“) bezeichnet. Die übrigen Stunden entsprechen dem „Nachtbetrieb“ („nachts“). Diese Einteilung entspricht der Einstufung in der sechsten Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm).

Die TA Lärm ist dabei nur als Richtwert heranzuziehen, da gemäß Nummer 1. g) Seehafenumschlagsanlagen aus dem Geltungsbereich ausgenommen sind. Der Hafen der Hansestadt Lübeck wird als Seehafenumschlagsanlage gewertet. Die Zumutbarkeit der Lärmimmissionen ist aufgrund einer individuell-konkreten Abwägung zu ermitteln und zu bewerten, wobei aber auf die in der TA Lärm geregelten Grundsätze zurückgegriffen werden kann.

2.3.3.1 Tagbetrieb

Für den Seelandkai ist per PFB von 2006 ein regulärer Tagbetrieb als „ConRo-Terminal“ festgestellt (AMT FÜR LÄNDLICHE RÄUME KIEL 2006). „ConRo“ steht dabei für den Umschlag rollender Güter (RoRo) mit zusätzlichem Containerumschlag im „Lift on Lift off“-Verfahren (LoLo). Die Lärmemissionen des Hafensbetriebs stellen bereits tagsüber eine Belastung für die Herreninsel dar. Das Schallgutachten zur Planfeststellung der LAiRM Consult GmbH aus dem Jahr 2004 ergab für die Herreninsel einen Beurteilungspegel von 50 dB(A) - 60 dB(A) (s. Anhang 1 auf S. 64). Hierbei wurde der Gesamtpegel erfasst. Dieser setzt sich zusammen aus dem Lärm bereits bestehender Anlagen und dem hinzukommenden Lärm der erweiterten Hafenanlage Seelandkai. Da für die Bebauung auf der Herreninsel kein Bebauungsplan existiert, wurde festgestellt, dass diese zwar vom Gebietscharakter her einem allgemeinen Wohngebiet entspricht, aufgrund einer „historisch gewachsenen Nachbarschaft von industrieller Nutzung [...] und Wohnen [...] jedoch gegenüber Lärmimmissionen vom Schutzanspruch eines Mischgebiets auszugehen [ist]“ (LAI RM CONSULT GMBH 2004:4). Es liegt demnach eine Gemengelage vor. Gemäß Ziffer 6.1 c TA Lärm liegt der Immissionsrichtwert tags in einem Mischgebiet bei 60 dB(A) (s. Tabelle 1).

Bauliche Nutzung	Immissionsrichtwerte							
	Üblicher Betrieb				Seltene Ereignisse ^{a)}			
	Beurteilungspegel		kurzzeitige Geräuschspitzen		Beurteilungspegel		kurzzeitige Geräuschspitzen	
	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
	dB(A)							
Gewerbegebiete	65	50	95	70	70	55	95	70
Kern-, Dorf- & Mischgebiete	60	45	90	65	70	55	90	65
allgemeine Wohngebiete & Kleinsiedlungsgebiete	55	40	85	60	70	55	90	65
reine Wohngebiete	50	35	80	55	70	55	90	65
Kurgebiete, für Krankenhäuser & Pflegeanstalten	45	35	75	55	70	55	90	65
^{a)} im Sinne von Nummer 7.2, TA Lärm „... an nicht mehr als zehn Tagen oder Nächten eines Kalenderjahres und nicht an mehr als an jeweils zwei aufeinander folgende Wochenenden ...“								

Tabelle 1: Immissionsrichtwerte nach Nr. 6 TA Lärm (EIGENE DARSTELLUNG, DATENGRUNDLAGE: TA LÄRM)

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

Die 2004 prognostizierten Immissionswerte mussten gemäß Ziffer 2.2.1.4 des PFB „spätestens 1 Jahr nach Erreichen des beantragten Volllastbetriebes“ (AMT FÜR LÄNDLICHE RÄUME KIEL 2006:18) überprüft werden. Hierbei wurden keine beachtlichen Abweichungen von den prognostizierten Werten festgestellt. Ferner wurden im PFB mehrere Lärminderungsmaßnahmen zur Reduzierung der Schallimmissionen in der Nachbarschaft festgesetzt. Hierzu zählen:

- „Einsatz lärmarmen Tugmaster [...]“
- Einsatz lärmarmen Containerstapler [entsprechen Portalhubwagen, Anm. d. Verf.] [...]
- Optimierung der RoRo-Rampenbereiche [...]
- Optimierung der Containerbrücken [...]“ (AMT FÜR LÄNDLICHE RÄUME KIEL 2006:17)

Hierdurch sollten besonders auch die planungsrechtlich festgesetzten Wohngebiete östlich der Trave (Siems, Rangenberg, Herrenwyk) vor Lärm geschützt werden. Doch auch die Wohnsiedlung auf der Herreninsel profitiert davon insofern, als dass ein Großteil der Gebäude tagsüber eine geringere Lärmimmission als 55 dB(A) aufweist.

2.3.3.2 Nachtbetrieb

Der PFB von 2006 sieht für den Seelandkai einen stark eingeschränkten Nachtbetrieb vor. Gemäß Ziffer 2.2.1.3 ist „in den Nachtstunden [...] ein seeseitiger RoRo-Umschlag [...] nicht zulässig“ (AMT FÜR LÄNDLICHE RÄUME KIEL 2006:17). Des Weiteren sind für den nächtlichen Betrieb der Containerkräne nur stille

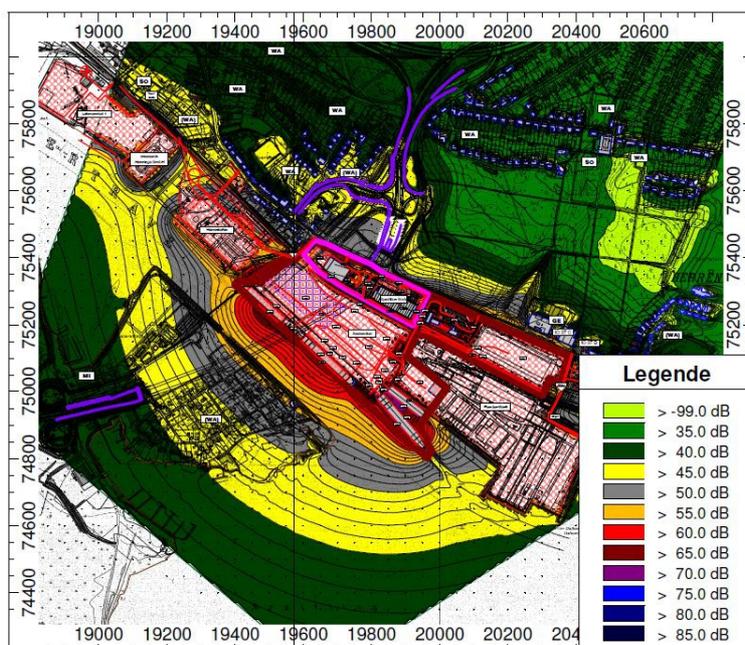


Abbildung 7: Ergebnisse der Berechnungen im Beurteilungszeitraum Nacht 2008 (alle gewerblichen Anlagen berücksichtigt) (LAIRM CONSULT GMBH 2008)

Warnsysteme zulässig. Das Schallgutachten aus dem Jahr 2004 ergab für die Herreninsel einen nächtlichen Beurteilungspegel von 35 - 45 dB(A) (s. Anhang 2 auf S. 65).

Es gab in jüngster Zeit Überlegungen des Hafensbetreiber LHG und der Politik der Hansestadt Lübeck, den Umschlagbetrieb auf eine unbeschränkten Nachtbetrieb auszuweiten.

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

Hierbei haben die durch diese Maßnahme erwartbaren Emissionen, insbesondere der Lärm, einen erheblichen Einfluss auf die Nutzbarkeit der Herreninsel als Wohngebiet. Laut der lärmtechnischen Stellungnahme der LAiRM Consult GmbH im Auftrag der Lübeck Port Authority (LPA) aus dem Jahr 2008 ist bei einem vollwertigen Nachtbetrieb am Seelandkai für die vorderste Häuserreihe der Herreninsel mit einer Lärmbelastung in der nächtlichen Spitzenstunde von über 55 dB(A) zu rechnen (s. Abb. 7, S. 34). Neben der Herreninsel wären jedoch auch Teile des planungsrechtlich festgesetzten Wohngebiets Siems (Siemser Landstraße, Böhmskamp) von einer hohen Lärmimmission betroffen. Hier werden Immissionswerte von 50 bis 55 dB(A) prognostiziert. In der lärmtechnischen Stellungnahme werden Maßnahmen des passiven Schallschutzes vorgeschlagen, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BimSchG) sicherzustellen. Die TA Lärm definiert die Immissionsrichtwerte als „Außenzielwerte“ (0,5 m vor Mitte des geöffneten Fensters). Somit sind im Bezug auf die TA Lärm Maßnahmen des passiven Schallschutzes nicht möglich. Da Seehafenumschlagsanlagen jedoch vom Geltungsbereich der TA Lärm ausgenommen sind und die TA Lärm lediglich als Anhaltspunkt genutzt wird, sind in diesem Fall Maßnahmen des passiven Lärmschutzes möglich. Für das Wohngebiet Siems schlägt die lärmtechnische Stellungnahme zusätzlich aktiven Lärmschutz in Form eines Walles vor. Dies ist für die Herreninsel aus Belegenheitsgründen (Schiffsanleger) nicht möglich.

Die Stellungnahme merkt an, dass aufgrund der Leichtbauweise vieler Häuser auf der Herreninsel sehr umfangreiche Maßnahmen des passiven Lärmschutzes notwendig seien. Wegen der besonderen Pachtsituation (zum Zeitpunkt der Stellungnahme liefen die Pachtverträge zwar noch, das Auslaufen dieser in 2011 war derweil bereits nahe) sei dabei zu klären, wer für die eventuellen Kosten der Maßnahmen aufzukommen habe. Die Stellungnahme schlägt vor, in den neuen Pachtverträgen eine Klausel einzubauen, wonach „die Bewohner auf ihre Abwehransprüche gegen den Lärm aus dem Hafenbetrieb verzichten und sich gleichzeitig verpflichten, durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes den eigenen Schutz in hinreichendem Umfang sicherzustellen“ (LAIRM CONSULT GMBH 2008:9). Als Basis dieses Lösungsvorschlages wird das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) 4. Senat 4 BN 3/02 vom 23.01.2002 genannt.

Das Staatliche Umweltamt (StUA) Itzehoe, Außenstelle Lübeck, hat diesem Vorschlag in einer Reaktion auf die Stellungnahme widersprochen. Der Verzicht auf

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

Abwehransprüche sei zwar ein Indiz für das Vorhandensein einer Konfliktlösung, könne aber niemals selbst die Konfliktlösung darstellen (STAATLICHES UMWELTAMT ITZEHÖE, AUSSENSTELLE LÜBECK 2008). Dies sei so auch in dem erwähnten Urteil des BVerwG ausgeführt. Demnach können private Vereinbarungen oder Verzichtserklärungen, die eine derartige Klausel im Pachtvertrag darstellt, nur bedeutsam sein, wenn sie sich nicht auf den Verzicht auf Abwehrrechte beschränken, sondern objektiv zu einer Konfliktlösung führen. Das StUA Itzehoe, Außenstelle Lübeck, folgert, dass die Lösung für die Herreninsel „nur die Aufgabe der Wohnnutzung, Maßnahmen des passiven Schallschutzes an den Häusern oder ein weiterhin eingeschränkter Nachtbetrieb des Seeland-Terminals sein [können]“ (STAATLICHES UMWELTAMT ITZEHÖE, AUSSENSTELLE LÜBECK 2008:2). Aktuell ist nicht gesichert, ob die Planfeststellung für einen uneingeschränkten Nachtbetrieb weiter verfolgt wird. Ob eine ausreichende Bedarfslage besteht, wird vermutlich durch den in Aufstellung befindlichen Hafenentwicklungsplan mit dem Prognosehorizont 2030 geklärt werden können. Bis zur Fertigstellung des Entwicklungsplans wird es noch einige Zeit dauern. Zuletzt wurde in Lübeck 1995 ein Hafenentwicklungsplan beschlossen, damals auf Grundlage einer 1992 erstellten Prognose mit dem Zeithorizont 2010. Die damals prognostizierten Umschlagmengen wurden verfehlt (IHK Schleswig-Holstein 2010:2).

Von der Entscheidung, ob für den Seelandkai ein uneingeschränkter Nachtbetrieb realisiert wird oder nicht, geht ein enormer Einfluss auf die zukünftige Nutzbarkeit der Herreninsel aus. Die für einen vollwertigen Nachtbetrieb prognostizierten Lärmimmissionen liegen bei einem bedeutenden Teil der Gebäude der Herreninsel über den Grenzwerten der TA Lärm für ein Mischgebiet.

2.3.4 Pumpwerk

Im Norden der Halbinsel, vom bewohnten Gebiet durch das Portal des Herrentunnels getrennt, befindet sich die ehemalige Kläranlage Ochsenkopf. Diese wurde 1980 in Betrieb genommen (MÜLLER 1986:92). Heute wird die Anlage lediglich als Pumpwerk genutzt. Für kurzzeitig anfallendes Mischwasser aus Kücknitz und Schlutup dient sie derweil zusätzlich als Sammelbehälter. In einer Antwort auf eine Anfrage an die Bürgerschaft führte Senator Sven Schindler, Leiter des Fachbereiches 2 „Wirtschaft und Soziales“, aus, dass „Geruchsmissionen [...] auch weiterhin nicht ausgeschlossen werden (können)“ (HANSESTADT LÜBECK 2013a). Im Gespräch mit Herrn Haase wies dieser darauf hin, dass aus seiner Sicht in den letzten Jahren durch das Pumpwerk keine beachtlichen Geruchsbeeinträchtigungen

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

für die Bewohner der Herreninsel festzustellen waren. Zu möglichen Geruchsbeeinträchtigungen durch das Pumpwerk liegen keine aktuellen Messdaten vor.

2.3.5 Hochwasser

Die Umsetzung der Richtlinie 2007/60/EG des europäischen Parlamentes und des Rates der Europäischen Union vom 23.10.2007 über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken macht für Schleswig-Holstein die Ausarbeitung eines Hochwasserrisikomanagementplans notwendig. Dieser wird auf Basis von Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten entwickelt (DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION 2007).

Die Herreninsel wird zur Flussgebietseinheit Schlei/Trave gezählt und steht dabei auch unter dem Einfluss der Ostsee. Für die Bewertung der Hochwassergefahr werden zunächst zwei generelle Typen unterschieden: Flusshochwasser und Küstenhochwasser (MELUR 2015).

Für die Herreninsel hat sich durch Flusshochwasser keine Gefährdung ergeben. Anders verhält es sich im Bezug auf eine Gefährdung durch Küstenhochwasser. Für die Herreninsel als nicht durch einen Landesschutzdeich geschütztes Gebiet wurden drei Szenarien überprüft: Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit (HW_{200} Wiederkehrintervall 200 Jahre), mit mittlerer Wahrscheinlichkeit (HW_{100} Wiederkehrintervall 100 Jahre) und mit hoher Wahrscheinlichkeit (HW_{20} Wiederkehrintervall 20 Jahre), jeweils mit regionsspezifisch ermittelten Wasserständen (MELUR 2015:26). Für jedes dieser Szenarien ist für den südlichen Rand-

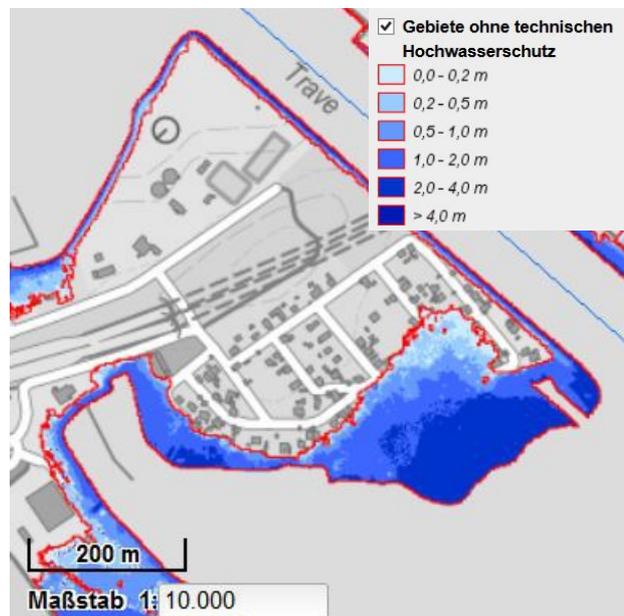


Abbildung 8: Hochwasserrisikokarte HW_{200} (MELUR 2015)

bereich der Herreninsel eine Gefährdung festzustellen. Beispielhaft sei an dieser Stelle lediglich auf das Szenario des Küstenhochwassers HW_{200} eingegangen (s. Abb. 8). Die Karten der übrigen Szenarien finden sich der Übersichtlichkeit halber im Anhang dieser Arbeit ab Seite 66. Das Szenario HW_{200} stellt den Fall mit der stärksten Hochwassergefährdung dar. Die übrigen Szenarien unterscheiden sich

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

derweil eher marginal durch niedrigere Pegelstände in den überfluteten Bereichen und eine etwas in Richtung üblicher Uferlinie verschobene Überflutungsgrenze. Der in der Abbildung blau ausgefüllte Bereich wird durch das Hochwasser überflutet. Im Süd-Osten der Herreninsel sind auch einige wenige Gebäude betroffen. Dort erreicht das Wasser einen Pegelstand bis zu 0,5 m. Im Süd-Westen sind dagegen keine Gebäude betroffen. Diese befinden sich auf aufgeschüttetem Gelände. Lediglich die abfallenden Gärten der Grundstücke werden überflutet.

Dies geht aus der Hochwassergefahrenkarte hervor, die aus der

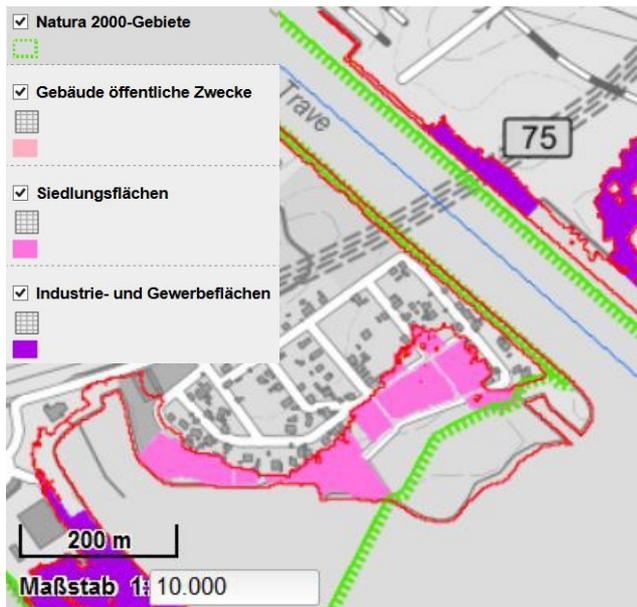


Abbildung 9: Hochwassergefahrenkarte HW₂₀₀ (MELUR 2015)

Hochwasserrisikokarte entwickelt wird (s. Abb. 9). Für die überfluteten Flächen wird die Nutzungsform dargestellt. Auf der Herreninsel ist neben den Siedlungsflächen auch ein Bereich eines Natura 2000-Gebiets überflutet. In dem Fall, dass für die Herreninsel ein Bebauungsplan aufgestellt wird, ist es von ganz besonderer Wichtigkeit, dass im Rahmen der Bauleitplanung die Belange des Hochwasserschutzes angemessen berücksichtigt werden.

sen berücksichtigt werden.

2.3.6 Bodenkontaminierung

Nach Auskunft der Verwaltung ist zu vermuten, dass im Zuge des Travedurchstichs wie auch bei den weiteren Ausbaggerungen Schlick aus der Trave zu Aufschüttungszwecken auf der Herreninsel eingesetzt wurde. Der Schlick kann mit Giftstoffen kontaminiert gewesen sein, die sich nun im Boden der Herreninsel befinden. Eine Belastung mit giftigen Stoffen erscheint ob der damaligen Einleitungen von kontaminiertem Wasser aus Industriebetrieben wie Fabriken und Werften durchaus wahrscheinlich. Eine Reihe solcher Betriebe entstand zu Zeiten der Industrialisierung auf der Nordseite der Trave (siehe Kap. 2.1.2). Zusätzlich können Munitionsreste, die ebenfalls durch Baggerarbeiten auf die Herreninsel gelangten, nicht ausgeschlossen werden. Es liegen zum jetzigen Zeitpunkt keine aktuellen Bodenuntersuchungen vor. Diese wären im Zuge der Bauleitplanung

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

durchzuführen. Aufgrund der zu erwartenden Befunde kann sich hierdurch dringender Handlungsbedarf ergeben wodurch vor einem Ausbau der Besiedlung kostenintensive Bodensanierungsmaßnahmen notwendig werden.

2.3.7 Planerische Leitziele

Trotz der informellen Entwicklung der Wohnnutzung wurden für die Herreninsel auch planerische Leitziele entwickelt. So ist die Herreninsel im Flächennutzungsplan

(FNP) für das Gebiet der Hansestadt Lübeck größtenteils als Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Sportboothafen“ ausgewiesen (s. Abb. 10.). Da Bebauungspläne gemäß § 8 (2) BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind, kommt für diesen Teil der Herreninsel aktuell eine Festsetzung als „Sondergebiet Sportboothafen“ nach § 11 BauNVO in Frage. Dies setzt die Nutzung als Sportboothafen nebst Stellflächen für Sportboote und Serviceeinrichtungen fest. Der südliche Zipfel der Herreninsel ist im FNP nach § 5 (2) Nr. 5 BauGB als „Grünfläche“ ausgewiesen. Das Gebiet nördlich des Herrentunnels ist nach § 5 (2) Nr. 4 BauGB als „Fläche für Versorgung“ ausgewiesen.

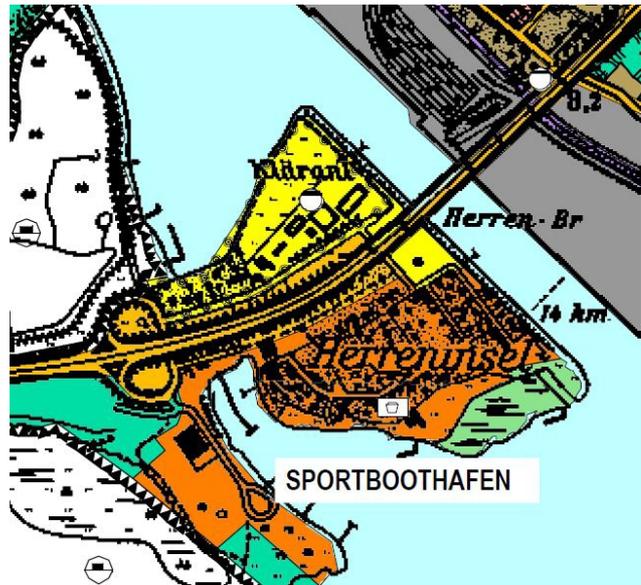


Abbildung 10: Ausschnitt aus dem FNP für das Gebiet der Hansestadt Lübeck (HANSESTADT LÜBECK 2015)

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Hansestadt Lübeck befasst sich ebenfalls mit der Herreninsel. Dabei wurde der Konflikt mit dem potenziellen Nachtbetrieb am Seelandkai erkannt. Die Analyse zum ISEK kommt zum Schluss, dass „für den Nachtbetrieb am Seelandkai und an den Nachbarterminals [...] die Wohnnutzung auf der gegenüberliegenden Herreninsel langfristig aufzugeben [wäre]“ (HANSESTADT LÜBECK 2009:108). Laut der Einschätzung der Analyse ist die Herreninsel „als Erweiterungsfläche für hafennahes Gewerbe geeignet“ (HANSESTADT LÜBECK 2009:110). In einem Gespräch im Oktober 2015 mit Fachplanern des Fachbereichs Stadtplanung der Hansestadt Lübeck wurde diese Einschätzung allerdings nicht geteilt (siehe dazu Kap. 2.2.2).

Dem Absiedlungsvorschlag für die Herreninsel entgegen steht die Aussage des

Dem Absiedlungsvorschlag für die Herreninsel entgegen steht die Aussage des

2 Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck

ISEK, wonach in Zukunft für „Wohnen und Gewerbe erhebliche Siedlungsbedarfe auftreten [werden]“ (HANSESTADT LÜBECK 2009:11). Die erwartbaren Probleme durch den schwer zu befriedigenden Bedarf werden durch eine Absiedlung weiter verschärft.

3 Ansätze zur Konfliktlösung

Die in Kapitel 2 gesammelten Informationen zur Herreninsel und über den Interessenkonflikt dienen dazu, die zentrale Fragestellung dieser Ausarbeitung (*Wie kann eine Lösung des Interessenkonflikts um die Nutzung der Herreninsel aussehen?, s. Kap. 1.3*) zu beantworten.

Hierbei lassen sich nun verschiedene Gedankenstränge verfolgen, die in unterschiedlichen Konzepten für eine zukünftige Nutzung der Herreninsel münden. Diese Konzepte werden den Wünschen und Vorstellungen der ausgemachten Akteure jeweils in unterschiedlichem Maße gerecht.

Spannend ist dabei die Frage, ob ein planungsrechtliches Konzept zu finden ist, das von allen Akteuren weitgehend akzeptiert werden kann, das also einen Kompromiss darstellt. In dieser Thesis werden fünf unterschiedliche Konzepte vorgestellt. Das Unterkapitel 3.6 beinhaltet eine Zusammenfassung und Wertung der Konzepte.

3.1 Konzept 1 „Status Quo“

Eine Beibehaltung des aktuellen, unbefriedigenden Zustandes erscheint nicht ausgeschlossen. Besonders, wenn die seit mehreren Jahrzehnten aufgeschobene Entscheidung betrachtet wird. Die Positionen der Akteure sind in gewissem Maße „verfahren“ und kaum vereinbar. Das Bewahren des momentanen Zustandes führt nicht zu einer Lösung des Interessenkonflikts. Allerdings kann es bedeuten, dass die politisch Verantwortlichen keine möglicherweise unliebsame und unpopuläre Entscheidungen treffen müssen.

Aus planerischer Sicht erscheint die Aufstellung eines bindenden Bauleitplans aus Gründen der städtebaulichen Ordnung und Entwicklung erforderlich und vernünftigerweise geboten, da die Bestandssituation nicht der im Flächennutzungsplan angegebenen Nutzungsform entspricht. Allerdings kommt hier der Gemeinde ein erheblicher Entscheidungsspielraum zu. Gemäß § 28 Abs. 2 GG ist den Gemeinden die Planungshoheit über ihr Gemeindegebiet gewährt. Das Planungserfordernis nach § 1 Abs. 3 BauGB gilt dabei allein gegenüber der Allgemeinheit, nicht gegenüber eines Einzelnen. Für einen Dritten besteht nach § 2 Abs. 3 BauGB kein Anspruch auf Bauleitplanung.

Bei Beibehaltung der momentanen Situation ist davon auszugehen, dass, wie schon in der Vergangenheit, durch Ableben freiwerdende Häuser im Auftrage der Stadt und gegen Entschädigungszahlungen an die Erben abgerissen werden. Hierdurch wird die Herreninsel über viele Jahre stetig an Bewohnern verlieren. Dies senkt die Lebensqualität auf der Herreninsel, da diese besonders durch nachbarschaftliche Beziehungen geprägt ist, was sich im gemeinsam betriebenen Nachbarschaftshaus widerspiegelt.

Es erscheint allerdings sehr wahrscheinlich, dass sich Stadt und Bewohner noch in 2016 auf neue Mietverträge, die auch Kinder und Enkelkinder der in den alten Verträgen als Mieter eingetragenen Personen einbeziehen, verständigen werden. Somit muss davon ausgegangen werden, dass die Herreninsel in diesem Fall auch in den kommenden 50 Jahren bewohnt sein wird. Wohlgedacht ohne, dass die Gemengelage planerisch angegangen wird. Unter diesen Voraussetzungen stellt das Konzept 1 aus Sicht eines angehenden Fachplaners keine akzeptable Vorgehensweise dar.

Das Beibehalten der aktuellen Situation ist aus Sicht des Fachplaners generell abzulehnen.

3.2 Konzept 2 „Absiedlung“

Eine einseitige Konfliktlösung stellt die vollständige Absiedlung der momentanen Bewohner dar. Die Entwicklung des Seelandkais wird in diesem Fall nicht durch Immissionsrichtwerte auf der Herreninsel beeinträchtigt. Daher steht von dieser Seite aus einem voll ausgelasteten Nachtbetrieb nichts entgegen. Die Immissionskonflikte mit den Wohngebieten östlich des Seelandkais existieren dabei allerdings weiterhin.

Für die Herreninsel ist eine Konversion der Flächennutzung denkbar. Hierbei können gemäß des FNP weitere Anlagen zum Zweck des Betriebens von Sportboothäfen errichtet werden (bspw. Bootstellplätze an Land). Es ist unwahrscheinlich, dass für die dann verfügbare Fläche ein entsprechender Bedarf besteht.

Alternativ ist die Nutzung als Ausgleichsfläche für Baumaßnahmen an anderen Orten möglich. Flächen für Ausgleichsmaßnahmen sind in der Regel knapp und daher begehrt. Allerdings bedeutet diese Konversion, dass zumindest ein Teil der infrastrukturellen Einrichtungen rückgebaut werden muss. Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist dies abzulehnen, da die errichtete Infrastruktur noch nicht am Ende ihres Nutzungszyklus ist. Dies gilt für sämtliche erbrachten Leistungen der Erschließung. Dazu zählen die Wasser- und Stromversorgung, das Telekommunikationsnetz und die ausgebauten Verkehrsflächen.

Theoretisch stellt die Ansiedlung von hafennahem Gewerbe eine weitere Nutzungsoption dar. Für eine Gewerbeansiedlung eignet sich die Herreninsel auf Grund der ungünstigen Lage praktisch jedoch nicht. Sie liegt rechtsseitig und damit auf der „falschen“ Travesseite. Die Hafenflächen der Hansestadt Lübeck liegen größtenteils am linksseitigen Traveufer. Sämtliche Verkehre sind durch den mautpflichtigen Herrentunnel zu führen, was für Unternehmen unattraktiv ist.

Da die Hansestadt Lübeck Eigentümer der Grundstücke ist und aktuell keine gültigen Mietverträge mit den Bewohnern vorliegen, ist das Konzept der Absiedlung potenziell durchsetzbar. Es ist dabei mit erheblichem Widerstand der Bewohner zu rechnen. Unter anderem kann eine notwendige juristische Klärung der Lage die Absiedlung um Jahre verzögern. Hierbei ist davon auszugehen, dass der für 2016 angesetzte Anschluss der Herreninsel-Grundstücke an die Kanalisation bis zur vollständigen juristischen Klärung vollzogen sein wird. Die hierfür aufgewendeten finanziellen Mittel sind in diesem Fall ineffizient eingesetzt

3 Ansätze zur Konfliktlösung

Die Bewohner sind zwar keine Eigentümer der Grundstücke, die Wohnhäuser befinden sich hingegen in ihrem Besitz. In der Vergangenheit wurden Erben verstorbener Herreninselbewohner durch die Stadt Lübeck für den Abbruch des Gebäudes entschädigt. Von dieser Praxis ist die Stadt mittlerweile aus finanziellen Gründen abgewichen, weshalb aktuell keine Gebäude abgerissen werden. Es ist zu klären, inwiefern die Bewohner im Fall einer Absiedlung ein Anrecht auf Entschädigung haben.

Generell stellt sich dieses Konzept als ein unter sozialen Gesichtspunkten fragwürdiger Vorgang dar. Neben den „harten Fakten“ sind im Sinne einer sozialverträglichen Planung auch „weiche Fakten“ einzubeziehen. Die Absiedlung von Menschen, die teilweise in der dritten Generation auf der Herreninsel leben, muss unter sozialen Gesichtspunkten als problematisch eingestuft werden.

3.3 Konzept 3 „Ausweitung der Wohnnutzung“

In diesem Konzept ist für die Herreninsel ein Bebauungsplan aufzustellen, der das Wohnen legalisiert und das Bebauen weiterer Grundstücke mit Wohngebäuden ermöglicht. Aufgrund der aktuellen Begebenheiten kommt hier in erster Linie eine Ausweisung als allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO in Frage. In den durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen wird für die Herreninsel in der Regel vom Schutzbedürfnis eines Mischgebiets ausgegangen. Dies wird mit der historisch-gewachsenen Nähe von Wohnen und Gewerbe auf der Herreninsel begründet. In einem Mischgebiet darf weder die gewerbliche Nutzung noch die Wohnnutzung optisch dominieren. Da bereits jetzt ein Überhang der Wohnnutzung vorliegt, erscheint eine Intensivierung der Wohnnutzung im Fall einer Ausweisung als Mischgebiet unzulässig. Die Ausweisung als Mischgebiet stellt daher ein anderes Konzept dar (s. Konzept 4 ab S. 49).

Um die Bebauung der freien Grundstücke mit Wohngebäuden zu ermöglichen, ist die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets notwendig. Parallel ist eine entsprechende Anpassung des FNP zu erbringen. Die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm betragen 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts. Zwar ist der Seelandkai als Seehafenfläche von der Anwendbarkeit der TA Lärm explizit ausgenommen, dennoch ist die Richtlinie als Anhaltspunkt heranzuziehen. Es ist daher in diesem Konzept mit einem starken Konflikt mit der Nutzung des Seelandkais zu rechnen. Eine Einhaltung der 55 dB(A) tagsüber erscheint unter der Annahme, dass die typischen Prozesse des Warenumschlages im Seehafen mit fortschreitender technischer Entwicklung weniger Lärm verursachen werden, möglich. Für ein Teilgebiet der Herreninsel sind nach aktuellen Untersuchungen tagsüber Lärmimmissionen von 55 bis 60 dB(A) festzustellen. Dieser Überschreitung des Grenzwerts kann einerseits mit einem verhältnismäßig geringeren Aufwand durch passiven Schallschutz an den Wohngebäuden begegnet werden, andererseits erscheint bereits jetzt eine Lärminderung auf Seiten des Seelandkais durch den Einsatz modernerer Technologien möglich. Die zwei Containerbrücken sind beispielsweise vor über 30 Jahren hergestellt worden und verhältnismäßig lärmintensiv.

Als Vorbild können die Maßnahmen zur Lärminderung am Burchardkai im Hamburger Hafen dienen. Neben der Einrichtung eines Bürgertelefons, an dem immerwährend Beschwerden übermittelt werden können, wurde ein Lärmschutzbeauftragter eingesetzt, der die Einhaltung der Grenzwerte überwacht

3 Ansätze zur Konfliktlösung

und die Verringerung der Emissionen koordiniert. Hierbei wurden bspw. akustische Warnsignale durch optische ersetzt und die Mitarbeiter in der Vermeidung von Lärm geschult (BÜNING, PAERSCH 1997:65). Diese Maßnahmen können am Seelandkai die Einhaltung des nächtlichen Richtwerts von 40 dB(A) ermöglichen.

Eine Ausweitung des Nachtbetriebs auf dem Seelandkai, wie sie zumindest angedacht ist, ist mit diesem Konzept allerdings kaum vereinbar. Die im Fall eines unbeschränkten Nachtbetriebs erwartbaren Lärmimmissionen von 55 dB(A) und mehr auf der Herreninsel sind mit einem allgemeinen Wohngebiet unvereinbar. Somit ist dieses Konzept vor allem dann für die Hansestadt Lübeck interessant, wenn der neue Hafenenwicklungsplan aufgrund korrigierter Prognosen für die Entwicklung des Umschlages im Lübecker Hafen keine Notwendigkeit für einen Nachtbetrieb am Seelandkai feststellt.

In diesem Fall kann eine steigende Nachfrage nach Wohnraum preiswert erfüllt werden, da die Herreninsel bereits über eine ausgebaute Infrastruktur verfügt. Außerdem lassen sich durch den Verkauf von aktuell unbebauten städtischen Grundstücken Einnahmen erzielen. Aus diesen Einnahmen können möglicherweise Maßnahmen zur Lärminderung am Seelandkai finanziert werden. Ein Großteil der freien Grundstücke befindet sich nicht in Hochwasser-gefährdetem Gebiet. Für die übrigen Grundstücke ist eine Aufschüttung zu prüfen.

Die Anbindung der Herreninsel an das verdichtete Zentrum Lübecks ist durch eine Buslinie gegeben. Der Einschätzung der Verwaltung, wonach die Lage der Herreninsel ungünstig für ein Wohngebiet sei, kann nur in Teilen gefolgt werden. Ohne Zweifel entsprechen integrierte Lagen eher dem aktuellen Zeitgeist der Stadtplanung, allerdings ist die Herreninsel nicht so abgeschieden gelegen, wie im Bericht der Verwaltung von 2008 teilweise dargestellt. So sind die Grundschule Rangenberg zweieinhalb und das Trave-Gymnasium sowie das Schwimmbad Kücknitz drei Kilometer entfernt. Diese Distanzen sind mit dem Fahrrad in knapp 10 Minuten zu bewältigen, der Shuttlebus durch den Herrentunnel ist kostenfrei und fährt nur wenige hundert Meter von der Siedlung entfernt ab. Es gibt deutlich ländlicher gelegene Siedlungen, die wesentlich schlechter angebunden sind. Generell ist die innerstädtische Verdichtung zwar ein sinnvolles Modell. Es darf dabei nicht dazu führen, dass andere Siedlungsformen kategorisch abgelehnt werden. Es ist unrealistisch, sämtlichen Bedarf nach Wohnfläche in perfekt integrierter Lage befriedigen zu können. Die Herreninsel kann einen attraktiven Wohnstandort am Wasser darstellen. Die bereits vorhandene Infrastruktur kann

3 Ansätze zur Konfliktlösung

intensiver genutzt werden. Hierzu zählen der Busanschluss mit den Linien 31 und 32 und auch der Shuttlebus durch den Herrentunnel.

Falls der Bedarf für einen ausgeweiteten Nachtbetrieb am Seelandkai festgestellt wird, stellt dieses Konzept eine einseitige Konfliktlösung dar. Besonders bei der LHG als Betreiber des Seelandkais wird dieses Konzept für Unzufriedenheit sorgen. Zwar können die Bewohner der Herreninsel den Verzicht auf Klagen gegen den Seelandkai erklären, davon bleibt jedoch das Schutzbedürfnis des Wohnens nach den Regularien der Bauleitplanung unangetastet. Von Seiten der Planung muss im Fall, dass ein lärmintensiver Nachtbetrieb und eine Wohnnutzung parallel existieren, reagiert werden. Einerseits sind Auflagen zur Lärminderung am Seelandkai denkbar, andererseits intensive passive Schallschutzmaßnahmen an den Häusern auf der Herreninsel. Aktiver Schallschutz auf dem Grundstück des Seelandkais scheidet ob der Funktion als Seehafen aus.

Wenn im Zuge der Abwägung dem Belang des „Erhaltens der Wohnnutzung“ eine dominierende Rolle zukommt, welcher die „Belange des Umweltschutzes“ unterzuordnen sind, dann sind zwingend technische und städtebauliche Begründungen anzubringen. Durch eine Kennzeichnung gem. § 9 Abs. 5 (1) BauGB kann im Bebauungsplan die Notwendigkeit baulichen bzw. passiven Schallschutzes für die betroffenen Bereiche verankert werden. Nach § 9 Abs. 1 (24) BauGB können auch entsprechende Maßnahmen festgesetzt werden. Nach DIN 4109 oder VDI 2719 können die erforderlichen Maßnahmen am Gebäude ermittelt und nachgewiesen werden. Hierzu zählen z. B. Schallschutzfenster. Die Kosten für passiven Schallschutz werden höchstwahrscheinlich immens sein. Die oftmals in Leichtbauweise errichteten Gebäude auf der Herreninsel müssen deutlich besser gegen Schall isoliert werden. Zusätzlich ist das Verlegen der Schlafräume auf die dem Hafen abgewandte Seite des Hauses notwendig.

Laut Aussage von Herrn Haase sind die Bewohner der Herreninsel bereit, sich an den Kosten für Maßnahmen des passiven Schallschutzes zu beteiligen, wenn ihnen die Sicherheit gegeben wird, dass auch folgende Generationen die Häuser bewohnen dürfen. Es müssen allerdings die Kosten der Schallschutzmaßnahmen in Einzelfallbetrachtungen ermittelt werden. Es ist davon auszugehen, dass an den Gebäuden der ersten und zweiten Reihe deutlich intensivere Maßnahmen notwendig sind, als an den weiter vom Seelandkai entfernten Häusern. Wer schlussendlich für die Kosten aufkommen kann, muss geklärt werden, wenn die Koexistenz von Wohnen und Nachtbetrieb geschaffen werden soll.

3 Ansätze zur Konfliktlösung

Eine Kompromissvariante ist denkbar, indem mit Ausnahmeregelungen ähnlich denen des Nachtflugverbots an Flughäfen gearbeitet wird. Zum Schutz der Wohnfunktion wird angeordnet, dass der Fahrplan der Linienschiffe so zu takten ist, dass diese am Seelandkai zwischen 6 und 22 Uhr abgefertigt werden. Der regelmäßige, geplante Umschlag findet demnach tagsüber statt. Für aus unvorhersehbaren Gründen (z. B. Wetter) verspätete Schiffe ist ausnahmsweise eine Abfertigung auch in den Nachtstunden möglich. Ähnliche Regelungen gibt es bei Flughäfen mit Nachtflugverbot. Dort sind die Flüge im Zug einer realitätsnahen Zeitplanung innerhalb des erlaubten Korridors zu planen. Bei unvorhersehbaren Ereignissen, die zu Verspätungen führen, sind dann Starts und Landungen ausnahmsweise auch außerhalb des eigentlichen Zeitkorridors möglich. Diese Kompromissvariante verdeutlicht einerseits die Schutzwürdigkeit der Herreninsel-Bewohner vor Schallimmissionen und zeigt andererseits auch, dass für den Seelandkai die für eine erfolgreiche Partizipation am Markt erforderlichen Bedingungen (u.a. eine gewisse Flexibilität) geschaffen werden.

Grundsätzlich eignet sich dieses Konzept, wenn kein Nachtbetrieb eingerichtet werden soll. Im anderen Fall birgt dieses Konzept ein hohes Konfliktpotential, welches einerseits zu Einschränkungen des Hafensbetriebs führen kann und andererseits kostenintensive Maßnahmen des passiven Schallschutzes notwendig macht. Dies kann auch durch die Kompromissvariante nicht vermieden werden.

3.4 Konzept 4 „Mischgebiet“

Dieses Konzept unterscheidet sich vom Konzept 3 dahingehend, dass die Herreninsel nicht als allgemeines Wohngebiet, sondern als Mischgebiet nach § 6 BauNVO ausgewiesen wird. Auch hierfür ist parallel eine Änderung des FNP durchzuführen.

Mischgebiete dienen „dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören“ (§ 6 BauNVO). Eine Mischung von Wohnen und Gewerbe ist zwingende Voraussetzung für die Ausweisung der Gebietsart. Hierbei existiert keine feste Grenze, in welchem Verhältnis die beiden Nutzungen auftreten müssen. Wenn allerdings bestimmte Nutzungen deutlich überwiegen, dann „ist der Gebietscharakter gefährdet“ (ISU - IMMISSIONSSCHUTZ, STÄDTEBAU, UMWELTPLANUNG 2005:2). Dies kann dazu führen, dass Genehmigungen für weitere Gebäude der dominierenden Nutzungsart nicht erteilt werden. Es ist ebenfalls nicht festgelegt, dass die verschiedenen Nutzungen sich tatsächlich im Gebiet „vermischen“ müssen. Es ist zulässig, dass sich innerhalb des Mischgebiets einzelne Zonen bilden, in denen nur eine Nutzungsform vorkommt.

Die Ausweisung von Mischgebieten ist ein seit Jahren intensiv diskutiertes Thema in der Bauleitplanung. Gehäuft wurden an Stellen Mischgebiete ausgewiesen, an denen „nach den Rahmenbedingungen der Örtlichkeit gar nicht von einer Mischung unterschiedlicher Nutzungen [...] auszugehen war“ (ISU - IMMISSIONSSCHUTZ, STÄDTEBAU, UMWELTPLANUNG 2005:2). Durch diese Praxis sollten die Standards hinsichtlich bestimmter Immissionsgrenz- oder -richtwerte abgesenkt werden. Gebiete, die von der realen Nutzung einem Wohngebiet entsprechen, wurden demnach als Mischgebiet ausgewiesen, um Immissionskonflikte zu umgehen.

Diese Vorgehensweise an sich erscheint auch für die Herreninsel interessant, da die Richtwerte nach TA Lärm in einem Mischgebiet bei 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts und damit jeweils 5 dB(A) über denen im allgemeinen Wohngebiet liegen. Allerdings kann eine Ausweisung allein aus diesem Grunde eine Zweckentfremdung darstellen. Dies kann die Rechtmäßigkeit des Bebauungsplans gefährden. Es ist daher zu prüfen, ob die Herreninsel faktisch die Anforderungen an ein Mischgebiet erfüllt. Diese Prüfung ist aktuell nicht zu einem eindeutigen Ergebnis zu führen.

Es ist festzustellen, dass auf der Herreninsel neben der Wohnnutzung auch Gewerbebetriebe existieren. Hierbei handelt es sich um drei Sportboothäfen mit Bootshallen an Land und eine kleine Werft, die an einen solchen Sportboothafen

3 Ansätze zur Konfliktlösung

angeschlossen ist. Die Marinas liegen entlang des Südufers und sind durch Wohngrundstücke voneinander getrennt. Die DLRG wird ein neues Vereinsheim inklusive Werkstatt und Bootshalle auf einem freien Grundstück innerhalb der Siedlung errichten (DLRG LÜBECK E.V. 2015). Es liegt keine Ballung von gewerblicher Nutzung in einer Zone vor. Das Nebeneinander von Wohnnutzung und den Gewerbebetrieben ist über Jahrzehnte gewachsen. Aus diesem Grund wurde die Herreninsel in jüngeren schalltechnischen Gutachten von der Schutzwürdigkeit her als Mischgebiet eingestuft.

Von der Tendenz her erscheint eine Ausweisung der Herreninsel als Mischgebiet möglich. Hierbei ist zu beachten, dass der Gebietscharakter zu sichern ist. Das heißt, dass die freien Grundstücke eher einer Nutzung durch Gewerbebetriebe als einer Wohnnutzung zuzuführen sind. Hier erscheint es fraglich, ob die Nachfrage gegeben ist.

Generell ist festzuhalten, dass die Richtwerte der TA Lärm mit dem Tagbetrieb des Seelandkais vollumfänglich vereinbar sind. Mit dem angedachten Nachtbetrieb allerdings nicht. Auch hier sind, wie bereits in Konzept 3, umfangreiche passive Schallschutzmaßnahmen durchzuführen, um dem Schutzbedürfnis des Wohnens gerecht zu werden. Zwar können die Maßnahmen insgesamt geringer ausfallen als bei der Ausweisung eines allgemeinen Wohngebiets, dennoch ist mit hohem finanziellen Aufwand zu rechnen.

Die im Konzept 3 ausgeführte Kompromissregelung für verspätet eintreffende Schiffe kann auch in diesem Konzept Anwendung finden.

Somit ist dieses Konzept ebenfalls eher dann eine Lösungsmöglichkeit, wenn der Nachtbetrieb am Seelandkai nicht eingerichtet wird. Es ist dabei allerdings im Vergleich mit Konzept 3 potenziell eher mit einem uneingeschränkten Nachtbetrieb vereinbar. Mit einer nun in Ausnahmefällen gestatteten nächtlichen Abfertigung ist dieses Konzept vereinbar.

3.5 Konzept 5 „Kleingärten / Freizeitgärten“

In diesem Konfliktfall ist es erstrebenswert, über alternative Wege Lösungsansätze zu schaffen. Hierbei ist über Ausnahmeregelungen nachzudenken.

Dieses Konzept sieht in der Hauptvariante als Nutzungsform für die Herreninsel Kleingärten vor. Es gibt zwei Ansätze zur Verwirklichung: Entweder ist das Gebiet im FNP als Grünfläche umzuwidmen (Zulässigkeit im Außenbereich nach § 35 BauGB) oder alternativ die Aufstellung eines qualifizierten Bebauungsplans mit Ausweisung einer privaten Grünfläche mit Zweckbestimmung Dauerkleingarten (§ 9 (1) Nr. 15 BauGB) notwendig. Die Idee hinter diesem Ansatz ist, dass die Bewohner ihr Grundstück als Kleingartenfläche anmieten. Die Hafennutzung kann auf einen vollwertigen Nachtbetrieb am Seelandkai erweitert werden, da eine Grünfläche kein Wohngebiet darstellt und damit keine Konflikte im Bezug auf die Schallimmission zu erwarten sind. Die TA Lärm enthält keine Aussage im Bezug auf Immissionsrichtwerte bei Kleingartenanlagen. Die DIN 18005-1 (Beiblatt 1) bietet schalltechnische Orientierungswerte. Sie schlägt für Kleingartenanlagen sowohl tags wie auch nachts einen Wert von 55 dB(a) vor.

Voraussetzung für diese Variante sind neue Wohnsitze der aktuellen Bewohner an anderen Orten, da das Wohnen in einem Kleingarten nicht zulässig ist. So schreibt § 3 (2) des Bundeskleingartengesetzes (BKleinG) vor, dass eine im Kleingarten zulässige Laube nicht größer als 24 m² ausfallen darf und diese „nach ihrer Beschaffenheit, insbesondere nach ihrer Ausstattung und Einrichtung, nicht zum dauernden Wohnen geeignet sein [darf]“. Hierzu zählt, dass Versorgungsanschlüsse nicht vorhanden sein dürfen. Die Laube darf keinen Stromanschluss vorweisen, ebenfalls ist ein Anschluss an die Kanalisation und an das Kabelnetz nicht zulässig. Gemäß des BKleinG sind keine Parkflächen für Fahrzeuge auf den Grundstücken erlaubt, sondern ausschließlich Sammelparkplätze am Rande des Gebiets. Für die Gärten ist eine Nutzung zum Anbau von Obst und Gemüse auf mindestens 30 % der Fläche vorgeschrieben.

Die Begebenheiten auf der Herreninsel lassen sich im aktuellen Zustand kaum mit den Anforderungen an ein Kleingartengebiet vereinbaren. Zwar ist durch die Siedlergemeinschaft, die bereits ein Gemeinschaftshaus unterhält (DOBBRUNZ; REWOHL 1989:90), eine strukturelle Basis für einen Kleingartenverein vorhanden, aber besonders die baulichen Ausprägungen entsprechen nicht den Anforderungen an ein Kleingartengebiet. Hier sind entweder umfangreiche Rückbaumaßnahmen notwendig, oder es ist mit Ausnahmen in Form eines Bestandsschutzes für

3 Ansätze zur Konfliktlösung

bestehende Anlagen zu arbeiten. Ein Rückbau der Wohngebäude führt die Grundidee, nach der die Anwohner ihre Häuser in ihrer momentanen Form behalten, ad absurdum. Die Variante des Bestandsschutzes stellt sich planungsrechtlich als beachtliche Aufgabe dar, für die es einer wohl überlegten Begründung bedarf. Dieses Konzept stellt somit keine optimale Lösung dar, kann jedoch im Fall eines ausgeweiteten Nachtbetriebs am Seelandkai ein gangbarer Weg sein, um der Problematik der Schallimmissionen zu begegnen und einen Kompromiss zu erreichen.

Die baulichen Begebenheiten auf der Herreninsel entsprechen eher einem Freizeitgartengebiet. Der Freizeitgarten wird in der Bauleitplanung nach § 10 der BauNVO als „Sondergebiet, das der Erholung dient“ ausgewiesen. Hierunter fallen auch Wochenendhäuser, welche oftmals mit Freizeitgärten korrelieren. Die Unterschiede zwischen Kleingarten- und Wochenendhausgebiet sind in Tabelle 2 dargestellt.

	Kleingartengebiet	Freizeitgarten / Wochenendhausgebiet
FNP (Ausweisung als)	Grünfläche	Sonderbaufläche mit Zweckbestimmung Erholung
B-Plan (Ausweisung als)	Private Grünfläche mit Zweckbestimmung Dauerkleingärten (§ 9 (1) Nr. 15 BauGB)	Sondergebiet, das der Erholung dient (Freizeitgarten / Wochenendhausgebiet) (§ 10 BauNVO)
TA Lärm	Keine Immissionsrichtwerte	Keine Immissionsrichtwerte
DIN 18005-1 Beiblatt 1 Tag/Nacht Verkehr/Nacht Industrie-, Gewerbe- & Freizeitlärm	55 / 55	50 / 40 / 35
Übernachten / Wohnen	Übernachten nur ausnahmsweise zulässig, Wohnen nicht erlaubt	Übernachten generell erlaubt, nicht als fester Wohnsitz zugelassen
Bebauung	- Laube mit max. 24 m ² Grundfläche (§ 3 (2) BKleinG) - keine PKW-Stellfläche auf Grundstück - keine Nebenanlagen erlaubt	- GRZ 0,2 (oder lt. B-Plan) - Unterkellerung erlaubt - PKW-Stellfläche erlaubt - Nebenanlagen gem. B-Plan

3 Ansätze zur Konfliktlösung

	Kleingartengebiet	Freizeitgarten / Wochenendhausgebiet
Erschließung	- nur Gartenwasser & „Arbeitsstrom“ - Toilette mit zugelassener Sickergrube - kein Strom-, Kanalisations- & Kabelanschluss zulässig	- volle Erschließung
Gartennutzung	- mind. 30 % der Gartenfläche zum Anbau von Obst & Gemüse zu nutzen - Bäume generell nicht über eine Höhe von 4 m	- keine Restriktionen
Organisationsform	Kleingartenverein mit Gemeinschaftseinrichtungen	Keine Organisationsform vorgegeben
Eigentumsverhältnisse der Grundstücke	Verpachtung	i. d. R. Erwerb

Tabelle 2: Unterscheidungsmatrix Kleingarten- & Wochenendhausgebiet (EIGENE DARSTELLUNG)

Die Ausweisung der Herreninsel als Wochenendhausgebiet entspricht zwar eher den realen Begebenheiten und stellt daher die alternative Variante innerhalb dieses Konzeptes dar. Sie kann allerdings zu Konflikten mit der offensichtlichen Schutzwürdigkeit führen, da die DIN 18005-1 Beiblatt 1 für das Wochenendhausgebiet wie bei reinen Wohngebieten eine hohe Schutzwürdigkeit vor Schallimmissionen vorsieht. Die Norm ist zwar für die Bauleitplanung nicht bindend, da sie lediglich Orientierungswerte bietet, allerdings gibt sie einen Hinweis, wie die einzelnen Gebietstypen geschützt werden sollen. Für Kleingartengebiete sind verhältnismäßig hohe Orientierungswerte für Schallimmissionen angesetzt.

Somit ergibt sich ein geringerer Schutzbedarf vor Schallimmissionen. Wochenendhausgebiete entsprechen von der Schallschutzwürdigkeit einem reinen Wohngebiet und sollen demnach vor Schallimmissionen in hohem Maße geschützt werden. Denkbar ist ein Ausnahmefall, in dem in der Abwägung die Belange des Umweltschutzes (in diesem Fall Schutz vor Schallimmissionen) hinter die Belange des Erhaltes der Wohnnutzung für die Bewohner gestellt werden (s. hierzu die Ausführungen am Ende von Kap. 3.3). In diesem Fall kann die Ausweisung als Wochenendhausgebiet eine gangbare Lösung darstellen. Im Vergleich mit der Ausweisung als Kleingartenanlage ist das Wochenendhausgebiet für die Bewohner

3 Ansätze zur Konfliktlösung

weniger restriktiv und kommt daher deren Bedürfnissen näher. Allerdings ist die Konfliktgefahr mit dem Hafbetrieb durch die in der DIN 18005-1 Beiblatt 1 vorgeschlagenen Schallrichtwerte höher.

3.6 Schlussfolgerungen aus den Konzepten

Keines der ausgearbeiteten Konzepte bietet eine „perfekte“ Lösung. Die über Jahrzehnte gewachsene Gemengelage lässt sich mit den verfügbaren Instrumenten der Bauleitplanung nicht in einen aus Sicht des Planers zufriedenstellenden Zustand überführen. Das Wohnen im nahen Umfeld einer starken Schallemissionsquelle sieht die BauNVO nicht vor. Dennoch existiert genau diese Situation auf der Herreninsel seit vielen Jahren. Das strikte Umsetzen des „Trennungsgebotes“ kann bedeuten, dass die Bewohner die Herreninsel verlassen müssen. Unter sozialen Gesichtspunkten ist das keine zufriedenstellende Lösung, da Familien aus einem Lebensumfeld gerissen werden, welches sich diese über Jahrzehnte aufgebaut haben und mit dem sie sich in starkem Maße identifizieren. Diese „weichen Faktoren“ sind in einer abschließenden Einschätzung ebenso angemessen zu beachten, wie die „harten Faktoren“, die nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten den Bedarf nach der Existenz des Seelandkais belegen.

Die Konzepte unterscheiden sich dahingehend, dass den verschiedenen Akteuren jeweils in unterschiedlichem Umfang ein Nutzen oder Schaden entsteht. Einen starken Einfluss auf die Umsetzbarkeit der verschiedenen Konzepte nimmt die Entscheidung über den Nachtbetrieb am Seelandkai ein. Der „einfachste“ Fall ergibt sich, wenn der Hafentwicklungsplan keinen Bedarf für einen ausgeweiteten Nachtbetrieb prognostiziert. In diesem Fall steht einer weiteren Wohnnutzung in der bisherigen Dimensionierung auf der Herreninsel kaum etwas entgegen (Konzept 4). Es ist dann sogar eine weitere Bebauung möglich (Konzept 3), die sich für die Hansestadt Lübeck profitabel darstellen kann. Mit diesem Konzept können attraktive Wohngrundstücke in einem bereits gut erschlossenen Gebiet geschaffen werden. Hierbei ist der Hochwasserschutz zu beachten. Allerdings birgt dieses Konzept das höchste Konfliktpotenzial mit der Hafennutzung. Außerdem ist es durchaus wahrscheinlich, dass der Nachtbetrieb als perspektivische Möglichkeit auch dann weiterhin offen gehalten werden soll, wenn der Hafentwicklungsplan aktuell keinen Bedarf feststellt. Dadurch ist eine Ausweisung als allgemeines Wohngebiet wiederum problematisch. Hier kann der Kompromissansatz des Nachtbetriebs in Ausnahmefällen greifen und somit neben der weiteren Wohnnutzung eine dem Konkurrenzkampf angemessene Nutzung des Seelandkais ermöglichen.

Für den Fall, dass ein Bedarf für einen ausgeweiteten Nachtbetrieb festgestellt wird, muss es das Ziel sein, einen Kompromiss herbeizuführen, der es den Bewohnern ermöglicht, ihre Häuser weiter zu nutzen. Das Konzept der Absiedlung (Konzept 2)

3 Ansätze zur Konfliktlösung

stellt eine äußerst einseitige und unter Gesichtspunkten des Kompromissgedanken unbefriedigende Lösung dar.

Gar keine Lösung bietet die Beibehaltung des momentanen Zustandes (Konzept 1). Aus Sicht des Fachplaners ist dieses Konzept daher abzulehnen.

Es erscheint wesentlich erstrebenswerter, über alternative Wege Lösungen zu erzielen. Hierbei ist über Ausnahmeregelungen, wie sie in Konzept 5 vorgeschlagen werden, nachzudenken.

Abschließend betrachtet erscheint eine Lösung auf alternativem Wege notwendig, da die Vorgaben aus BauGB und BauNVO alleine für diesen speziellen Fall, in dem Bestand überplant werden muss, keine zufriedenstellende Vorgehensweise anbieten.

4 Fazit

An dieser Stelle wird die erbrachte Arbeit reflektiert: Konnten die Forschungsfragen beantwortet werden? In welchen Punkten konnte möglicherweise nicht das erhoffte Ergebnis erzielt werden und woran lag es? An welchen Stellen kam es zu Problemen, beispielsweise, da die benötigten Informationen nicht verfügbar waren? Die Ergebnisse der Arbeit werden interpretiert und bewertet. Es wird überprüft, ob sich aus Interpretation und Bewertung weiterer Handlungsbedarf für die Zukunft ergibt.

Bezugnehmend auf die zentrale Forschungsfrage dieser Arbeit (*Wie kann eine Lösung des Interessenkonflikts um die Nutzung der Herreninsel aussehen?*), kann eindeutig festgestellt werden, dass es nicht die eine, ideale Lösung des Interessenkonflikts gibt. Die historisch gewachsene Gemengelage lässt sich unter den aktuellen Voraussetzungen nicht für alle beteiligten Akteure zur vollsten Zufriedenheit lösen. Die verschiedenen Interessenlagen wurden im Zuge dieser Arbeit dargestellt. Sie stehen einander in gewissen Punkten schwer vereinbar gegenüber. Das hauptsächliche Konfliktfeld stellen die Schallimmissionen auf der Herreninsel durch den Hafenbetrieb am Seelandkai dar. Besonders die angedachte Ausweitung des Nachtbetriebs verschärft die Problematik. Zusätzlich ergeben sich weitere Konfliktfelder. Insbesondere sind die unklaren Mietverhältnisse, der fällige Anschluss an die Kanalisation, die politische Bewertung der Thematik, die nicht-integrierte Lage der Herreninsel und die Hochwassergefahr von Bedeutung.

Hauptsächlich erscheinen Kompromisslösungen denkbar. Diese setzen eine Bereitschaft der Akteure voraus, einen solchen Kompromiss einzugehen. Generell kann dem Interessenkonflikt durch die üblichen Instrumente der Bauleitplanung nicht zufriedenstellend begegnet werden. Die Gemengelage existiert bereits. Es ist demnach nicht Aufgabe, im Vorwege von Baumaßnahmen durch Planung Konflikte zu vermeiden. Stattdessen gilt es, einen bestehenden Konflikt zu lösen. Die Fehlentwicklung ist bereits aufgetreten, da es versäumt wurde, rechtzeitig planerisch einzugreifen. Perspektivisch kann hier durch eine neue BauNVO, die besonders auch die Erschwernisse des Planens im Bestand aufgreift, ein besseres Instrument geschaffen werden.

Zum Zeitpunkt dieser Arbeit existiert keine Entscheidung darüber, ob am Seelandkai ein uneingeschränkter Nachtbetrieb realisiert werden soll. Ob der Bedarf dafür besteht, wird vermutlich erst der Hafenentwicklungsplan mit dem Prognosehorizont

4 Fazit

2030 klären. Dieser Punkt ist somit aktuell unklar. Dementsprechend werden für die einzelnen Lösungsansätze in dieser Arbeit unterschiedliche Annahmen getroffen. Die Konzepte 3 und 4 sind vor allem dann attraktiv, wenn die Überlegungen zum Nachtbetrieb nicht weiterverfolgt werden. Die Konzepte 2 und 5 dagegen kommen besonders dann in Frage, wenn in Zukunft am Seelandkai auch nachts gearbeitet werden soll.

Die hohe Bedeutung, die der Entscheidung über den Nachtbetrieb zukommt, verdeutlicht, dass sich dieser Konfliktfall nicht alleine aus Sicht der Bauleitplanung betrachten und angehen lässt. Es ist auf politischer Ebene zu klären, ob eine Entscheidung über die Zukunft der Herreninsel bis zur Veröffentlichung des neuen Hafentwicklungsplans aufgeschoben werden kann und soll, oder aber, ob auf Basis erster bekannter Tendenzen bereits eine Entscheidung getroffen werden kann. Diese Entscheidung kann dabei nicht von einer Fachdisziplin alleine getroffen werden, sondern sie muss vielmehr das Ergebnis eines intensiven Austausches verschiedener Fachbereiche und betroffener Akteure sein. Die Entscheidung über den Nachtbetrieb ist eine wirtschaftliche Entscheidung bei der es um Einnahmen und um Arbeitsplätze geht. Diese Arbeit kann der Entscheidung nicht vorgreifen. Dafür bietet diese Arbeit verschiedene Konzepte, aus denen, je nach Entscheidung über den Nachtbetrieb, die passenden herausgefiltert werden können.

5 Quellenverzeichnis

- Amt für ländliche Räume Kiel (2006): Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Seelandkais in Lübeck-Siems zum „ConRo-Terminal“. Kiel.
- Bogumil, Jörg; Jann, Werner (2009): Verwaltung und Verwaltungswissenschaft in Deutschland. Einführung in die Verwaltungswissenschaft. 2., völlig überarb. Aufl. Wiesbaden (Grundwissen Politik, Bd. 36).
- Brembach, Manfred (2000): Die Trave. Ein Fluß mit vielen Gesichtern. Bad Oldesloe.
- Büning, Iris; Paersch, Andreas (1997): Containerlärm. Der größte Containerterminal im Hamburger Hafen ist nur ca. 600 m vom Wohngebiet am Elbhang in Neumühlen/Övelgönne entfernt ... In: *Hansa : international maritime journal* 134 (10), S. 64–65.
- Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck (1980): Bürgerschaftsbeschluss vom 28.02.1980. Lübeck (Drucksache 1063).
- Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck (2015): Auszug - Interfraktionell SPD und CDU - Austauschblatt zu 5.13 VO/2015/02269 Herreninsel als Wohngebiet. o. O. Online verfügbar unter http://www.luebeck.de/stadt_politik/buergerinfo/bi/to020.asp?TOLFDNR=1026016&options=4, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- DLRG Lübeck e.V. (2015): Neubau Vereinsheim der DLRG Lübeck e. V. o. O. Online verfügbar unter http://www.luebeck.dlrg.de/index.php?doc=ueber_uns/nvh/nvh, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- Dobbrunz, Dieter; Rewohl, Horst (1989): Entstehung und Besiedelung der "Herreninsel". In: Senat der Hansestadt Lübeck (Hg.): Israelsdorf - Gothmund - Karlshof - Herreninsel. Beiträge zur Geschichte der Siedlungen. Lübeck. S. 87-90.
- Dordowsky, Kai (2013): Herreninsel: Anwohner kämpfen um neue Mietverträge. Lübeck will das Wohnen beenden. Siedlergemeinschaft fordert lebenslanges Wohnrecht für Partner und Kinder. Lübeck. Online verfügbar unter <http://www.ln-online.de/Lokales/Luebeck/Herreninsel-Anwohner-kaempfen-um-neue-Mietvertraege>, zuletzt aktualisiert am 25.11.2013, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- Dordowsky, Kai; Zastrow, Josephine von (2015): Dramatische Lage im Hafen: LHG mit vier Millionen Defizit. Lübeck. Online verfügbar unter <http://www.ln-online.de/Lokales/Luebeck/Dramatische-Lage-im-Hafen-LHG-mit-vier-Millionen-Defizit>, zuletzt aktualisiert am 13.03.2015, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- Dreager, Friedemann (1989): Die Herrenbrücke in Siems. In: Senat der Hansestadt Lübeck (Hg.): Israelsdorf - Gothmund - Karlshof - Herreninsel. Beiträge zur Geschichte der Siedlungen. Lübeck. S. 95–99.
- Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union (23.10.2007): Richtlinie 2007/60/EG über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken. o. O. Fundstelle: Amtsblatt der Europäischen Union (L 288), S. 27–34.

5 Quellenverzeichnis

- Flick, Uwe (2011): Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung. Vollst. überarb. und erw. Neuaufl. 2007, 4. Aufl. Reinbek bei Hamburg. (Rowohlt's Enzyklopädie, 55694).
- Graßmann, Antjekathrin (1989): Die Herrenfähre. In: Senat der Hansestadt Lübeck (Hg.): Israelsdorf - Gothmund - Karlshof - Herreninsel. Beiträge zur Geschichte der Siedlungen. Lübeck. S. 91–94.
- Hans Lehmann KG (HLM) (o. J.): Terminals. o.O. Online verfügbar unter <http://www.hans-lehmann.de/hafenbetrieb/terminals.html>, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- Hansestadt Lübeck (2009): Integriertes Stadtentwicklungskonzept. Anlagenband 1: Analyse zum ISEK. Lübeck.
- Hansestadt Lübeck (2014): Auszug - Antrag aus der Bürgerschaft vom 28. November 2013: Verlässlichkeit auf der Herreninsel. Lübeck. Online verfügbar unter http://www.luebeck.de/stadt_politik/buergerinfo/bi/to20.asp?TOLFDNR=1017045&options=4, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- Hansestadt Lübeck - Der Bürgermeister (o. J.a): Die Verwaltung - Welche Funktionen hat sie? Lübeck. Online verfügbar unter http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/verwaltung/, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- Hansestadt Lübeck - Der Bürgermeister (o. J.b): Terminal Seelandkai. Lübeck. Online verfügbar unter <http://www.luebeck.de/tourismus/sightseeing/sehenswuerdigkeiten/haefen/seelandkai.html>, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- Hansestadt Lübeck - Der Bürgermeister (2015): Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck 2014. Lübeck.
- Hansestadt Lübeck, Fachbereich - Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung (2015): Flächennutzungsplan für das Gebiet der Hansestadt Lübeck. incl. Ortsteil Krummesse (Lübecker Stadtgebiet). Stand: 29.07.2015 - 104. Änderung / Berichtigung. Lübeck.
- Hansestadt Lübeck, Fachbereich Wirtschaft & Liegenschaften, Senator Schindler, Sven (2013a): Herreninsel Antwort auf Anfrage BM Wegner, VO/2013/00892. Lübeck (VO/2013/00931). Online verfügbar unter http://www.luebeck.de/stadt_politik/buergerinfo/bi/___tmp/tmp/45081036154934405/154934405/01018464/64.pdf, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- Herrentunnel Lübeck GmbH & Co. KG (o. J.a): Maut. o.O. Online verfügbar unter <http://herrentunnel.de/index.php/public/page/id/17>, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- Herrentunnel Lübeck GmbH & Co. KG (o. J.b): Weitere Informationen für Herreninselbesucher. o. O. Online verfügbar unter <http://herrentunnel.de/index.php/public/page/id/21>, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- IHK Schleswig-Holstein (2010): Die Lübecker Häfen auf dem Weg in die Zukunft. Kiel. Online verfügbar unter https://www.ihk-schleswig-holstein.de/blob/swhihk24/standortpolitik/verkehrsinfrastruktur/wasserstrassen/1369346/5e4067a93cba3739f747240f4ac9e509/haefen_luebeck-data.pdf, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- isu - Immissionsschutz, Städtebau, Umweltplanung (2005): Mischgebiete in der Bauleitplanung - geplanter Konflikt oder Mittel zur Konfliktminimierung? In: isu aktuell (1), S. 1–4. o. O. Online verfügbar unter http://www.i-s-u.de/uploads/media/isu_aktuell_1_2005.pdf, zuletzt geprüft am 07.08.2016.

5 Quellenverzeichnis

- Klüver, Nathalie (2007): Lübecker Prestigebau: Tunnelflop bringt Maut-Fans in Bedrängnis. Hg. v. Spiegel Online. Lübeck. Online verfügbar unter <http://www.spiegel.de/wirtschaft/luebecker-prestigebau-tunnelflop-bringt-maut-fans-in-bedraengnis-a-508539.html>, zuletzt aktualisiert am 04.10.2007, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- Künzel, Cosima (2016): Zum Jahresanfang: Mehr Arbeitslose als im Vormonat. Lübeck/Eutin. Online verfügbar unter <http://www.in-online.de/Lokales/Luebeck/Zum-Jahresanfang-Mehr-Arbeitslose-als-im-Vormonat>, zuletzt aktualisiert am 03.02.2016, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- LAIRM CONSULT GmbH (2004): Schalltechnische Untersuchung zum Planfeststellungsverfahren „Ausbau des Seelandkais in Lübeck-Siems zum 'Con-Ro-Terminal'“. Hammoor.
- LAIRM CONSULT GmbH (2008): Lärmtechnische Stellungnahme zum möglichen Nachtbetrieb am Seelandkai in Lübeck Siems. Hammoor.
- Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) (o. J.a): Die LHG stellt sich vor. o. O. Online verfügbar unter <http://www.lhg.com/index.php?id=5>, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) (o. J.b): Die Terminals der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH. o. O. Online verfügbar unter <http://www.lhg.com/index.php?id=6>, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) (o. J.c): Terminal Seelandkai. o. O. Online verfügbar unter <http://www.lhg.com/?id=22>, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- Maercker, Herbert (2001): Planungsrechtliche und immissionsrechtliche Konflikte zwischen städtischen und Hafennutzungen am Beispiel des Hafenlärms. In: Rainer Lagoni (Hg.): Beiträge zum deutschen und europäischen Seehafenrecht. Münster: Lit (Schriften zum See- und Hafenrecht, Bd. 7).
- Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein (MELUR) (Hg.) (2015): Hochwasserrisikomanagementplan (Art. 7) für die FGE Schlei/Trave. Berichtszeitraum 2011-2015. o. O.
- Müller, Uwe (1986): St. Gertrud : Chronik eines vorstädtischen Wohn- und Erholungsgebietes. Lübeck: Archiv der Hansestadt Lübeck (Kleine Hefte zur Stadtgeschichte, Heft 2).
- Norm DIN 18005-1 Beiblatt 1, 05.1987: Schallschutz im Städtebau.
- Schier, Siegfried (1982): Die Aufnahme und Eingliederung von Flüchtlingen und Vertriebenen in der Hansestadt Lübeck. Eine sozialgeschichtliche Untersuchung für die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bis zum Ende der 50er Jahre. Lübeck. (Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Reihe B, Bd. 7).
- Seelhoff, Ingwer (1995): 850 Jahre Geschichte Lübecks - 850 Jahre Geschichte einer Hafenstadt. In: Senat der Hansestadt Lübeck (Hg.): Lübeck plant und baut (58). Lübeck.
- Siedlergemeinschaft Herreninsel (SGH) (o. J.a): Unterlagen zur Ausstellung über die Herreninsel. Lübeck.

5 Quellenverzeichnis

- Siedlergemeinschaft Herreninsel (SGH) (o. J.b): Archiv. Lübeck.
- Staatliches Umweltamt Itzehoe, Außenstelle Lübeck (2008): Lärmtechnische Stellungnahme zum möglichen Nachtbetrieb am Seelandkai in Lübeck-Siems sowie zur Kündigung der Grundstücksmietverträge auf der Herreninsel. Lübeck.
- tagesschau.de (2016): Mehr Arbeitslose, aber positiver Ausblick. o. O. Online verfügbar unter <http://www.tagesschau.de/wirtschaft/arbeitslosenzahlen-januar-101.html>, zuletzt aktualisiert am 02.02.2016, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- Vermessungs- und Katasterverwaltung Schleswig-Holstein (2013). Herreninsel. o. O.
- Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck (2006): Herrenbrücke. Online verfügbar unter <http://www.wsa-hl.wsv.de/wasserstrassen/bauwerke/archiv/herrenbruecke/index.html>, zuletzt aktualisiert am 12.04.2013, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- Ulrich, Jörg (2016): Russland-Sanktionen aus Sicht der Wirtschaft. In: *Wirtschaft zwischen Nord- und Ostsee*, 2016 (7370). Online verfügbar unter <https://www.ihk-schleswig-holstein.de/share/flip/Kiel/April2016/files/assets/common/downloads/files/Kiel-April-2016.pdf>, zuletzt geprüft am 07.08.2016.
- Zastrow, Josephine von (2015): Wohnen auf der Herreninsel: Die Politiker wollen Klarheit. Online verfügbar unter <http://www.ln-online.de/Lokales/Luebeck/Buergerschaft/Wohnen-auf-der-Herreninsel-Die-Politiker-wollen-Klarheit>, zuletzt aktualisiert am 30.01.2015, zuletzt geprüft am 07.08.2016.

6 Anhang

Anhang 1: Flächenhafte Darstellung der gewerblichen Immissionen (alle Betriebe) im Untersuchungsgebiet, Beurteilungszeitraum Tag.....	64
Anhang 2: Flächenhafte Darstellung der gewerblichen Immissionen (alle Betriebe) im Untersuchungsgebiet, Beurteilungszeitraum Nacht.....	65
Anhang 3: Hochwasserrisikokarten für die Herreninsel.....	66
Anhang 4: Hochwassergefahrenkarten für die Herreninsel.....	68
Anhang 5: Auszug aus dem Katasterplan für die Herreninsel.....	70

Anhang 1: Flächenhafte Darstellung der gewerblichen Immissionen (alle Betriebe) im Untersuchungsgebiet, Beurteilungszeitraum Tag (LAIRM CONSULT GMBH 2004)



Seelandkai Lübeck
Lärmuntersuchung zum Planänderungsverfahren
Anlage A3

Flächenhafte Darstellung der gewerblichen Immissionen (alle Betriebe) im Untersuchungsgebiet, Beurteilungszeitraum Tag
Höhe: 5,3 m ü.G.

Legende

< 35.0 dB
> 35.0 dB
> 40.0 dB
> 45.0 dB
> 50.0 dB
> 55.0 dB
> 60.0 dB
> 65.0 dB
> 70.0 dB
> 75.0 dB
> 80.0 dB
> 85.0 dB

Zeichn.-Nr.:	Datum	Name	Aufgestellt / Freigabe Lübeck, den
bearb.			
gez.			
Maßstab:			
1 : 5.000			
HL 691-			

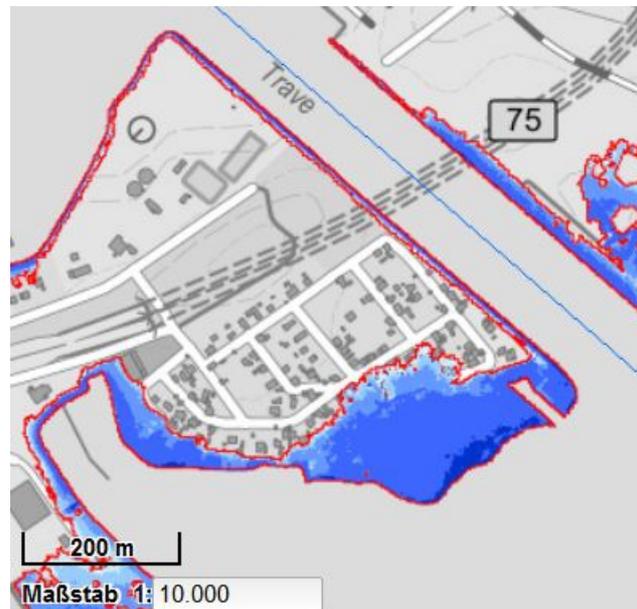
Datei: modell_erg_durch_DFDS_2.cna / Druckdatum: Hammoor, den 28.10.04

Anhang 3: Hochwasserrisikokarten für die Herreninsel (MELUR 2015)

Legende



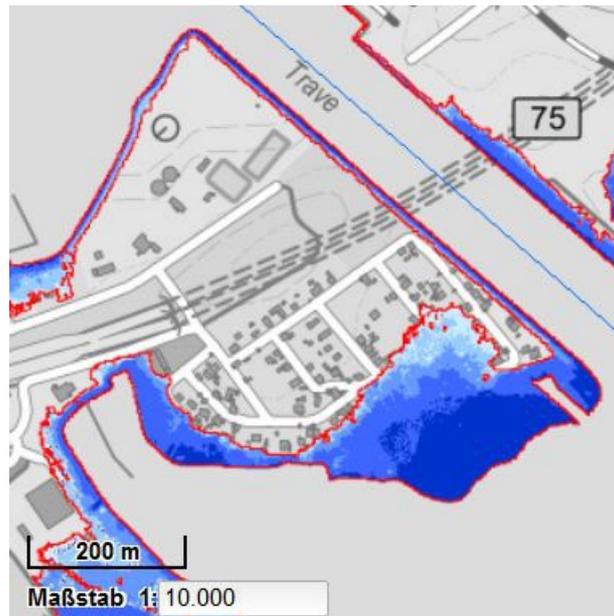
HW₂₀



HW₁₀₀



HW₂₀₀



Anhang 4: Hochwassergefahrenkarten für die Herreninsel (MELUR 2015)

Legende



HW₂₀



HW₁₀₀



HW₂₀₀



Anhang 5: Auszug aus dem Katasterplan für die Herreninsel (VERMESSUNGS- UND KATASTERVERWALTUNG SCHLESWIG-HOLSTEIN 2013)

