

Bebauungsplan Nr. 303 Norderstedt „Erweiterung Herold-Center nach Süden“

Hinweise der Fraktion „Die LINKE Norderstedt“ zum Umweltbericht (Vorlage-Nr.:B 13/0753)

Die Süd-Erweiterung des Herold-Centers tangiert zahlreiche öffentliche, wirtschaftliche und umweltschutzrelevante Belange. Daher ist im anstehenden Bebauungsplanverfahren eine umfassende planerische Auseinandersetzung und Abwägung hinsichtlich der im Rahmen der Bauleitplanung zu beachtenden Belange erforderlich. Insbesondere ist dabei auf die Verkehrsbelastung und die daraus resultierenden Aspekte des Immissionsschutzes einzugehen.

Der städtebauliche Wille der Stadt Norderstedt zur Durchführung des Bauleitplanverfahrens für die Süd-Erweiterung des Herold-Centers im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB leitet sich aus der primären städtebaulichen Zielsetzung zur Sicherung des vorhandenen leistungsstarken Zentrums mit mittelzentraler Funktion und dessen Stärkung gegenüber der zunehmenden regionalen Konkurrenz ab. Dieser Zielsetzung stehen planungsbedingte Belastungen der Nachbarschaft und Umwelt, wie Verkehrszunahme, Lärm und Luftschadstoffe, Bodenversiegelung u.a. gegenüber. Daraus ergibt sich für das Bebauungsplanverfahren die Notwendigkeit den Nachweis zu führen, dass die Erweiterung mit den Zielen des Umweltschutzes vereinbar sein muss. Daher ist es erforderlich, auf der Basis der formulierten städtebaulichen Zielsetzungen eine Bewertungs- und Beurteilungsgrundlage für die im Rahmen der Bauleitplanung gem. § 1 Abs. 7 BauGB zu erfolgende Abwägung aller von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange zu erarbeiten. Dies ist bisher im Umweltbericht nicht umfänglich genug erfolgt und sollte aus Sicht der Fraktion „Die LINKE Norderstedt“ nachgeholt bzw. ergänzt werden.

Im Einzelnen sind es die folgenden Punkte:

Verkehrsbelastung

Es ist zu verdeutlichen, dass sich die zukünftige Verkehrsbelastung ausgehend von der derzeitigen Situation aus der Realisierung von 2 Bauabschnitten stufenweise um 1.450 Fahrten pro Tag (1.BA) und 1.160 Fahrten pro Tag (2.BA) erhöhen wird. Nach unserer Auffassung ist hier die zukünftige Verkehrsbelastung wesentlich differenzierter darzustellen. So fehlen Angaben zur zukünftigen Gesamtbelastung und zum zu erwartenden Schwerlastverkehr (insbesondere Lieferverkehr). Auch sind keine Angaben zur Verteilung der Verkehre über den Tag zu entnehmen. Diese Angaben sind erforderlich, da sie die Grundlage für die künftige Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe darstellt.

Luftschadstoffe

Der Umweltbericht enthält keinerlei Angaben zur veränderten Luftschadstoffbelastung. Insbesondere sind die Vorgaben der 39. BImSchV zu benennen und es ist darzustellen, ob es mit der durch die Süderweiterung verursachten Verkehrszunahme zu einer Beeinträchtigung der in der 39. BImSchV enthaltenen Vorgaben zur Luftreinhaltung kommt.

Lärm

Das Thema Lärm ist unterteilt in Straßenverkehrslärm und Gewerbelärm. Rechtliche Grundlagen sind dazu die 16. BImSchV sowie die TA Lärm. Die Einhaltung dieser rechtlichen Vorgaben durch die Planung ist zunächst eine notwendige Bedingung für die Wirksamkeit des Bebauungsplans. Allerdings zeigen die vorliegenden lärmtechnischen Untersuchungen, dass die Planung die einschlägigen Grenz- und Immissionsrichtwerte gerade noch einzuhalten vermag. So kann die Planung zwar die Immissionsrichtwerte der TA Lärm einhalten, an einzelnen Immissionsorten ist zukünftig aber mit einer Zunahme der Lärmbelastung für die Anwohner um 10 dB(A) zu rechnen (Hinweis: eine Erhöhung von 3 dB(A) entspricht in etwa einer Verdoppelung der Lärmbelastung). Nach unserer Auffassung ist aber die Belastung mit Immissionen, die die gesetzlichen Grenz-, Richt- oder Orientierungswerte gerade noch einhält, ein Belang der von der Planung Betroffenen, der in der Abwägung zu berücksichtigen ist. Der Hinweis, dass die Immissionsrichtwerte eingehalten werden ist für die Beurteilung im Bauleitverfahren unserer Auffassung nach nicht ausreichend.

Ein Hinweis auf die zukünftige Lärmbelastung in dem Gebiet geben die in §1 der 16. BImSchV genannten Angaben im Hinblick auf wesentliche Änderungen von öffentlichen Straßen. Danach gilt als wesentliche Veränderung, wenn der Beurteilungspegel des Straßenlärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Im Umweltbericht wird von einem ermittelten Beurteilungspegel von bis zu 70 dB(A) am Tag und bis zu 62 dB(A) in der Nacht gesprochen. Damit wären die Voraussetzungen für eine wesentliche Veränderung im Falle von Baumaßnahmen an der Straße erfüllt.

Weiterhin sind wir der Auffassung, dass das Thema Lärm im Umweltbericht noch nicht umfänglich genug bearbeitet worden ist. Es fehlen Angaben zum Baustellenlärm sowie eine kumulative Betrachtung der vorgenannten Lärmquellen. Letzteres ist auch für die vorzunehmende Abwägung sämtlicher öffentlicher und wirtschaftlicher Belange von Bedeutung.