

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 13/0893
6013 - Team Stadtplanung			Datum: 05.09.2013
Bearb.:	Herr Thomas Röhl	Tel.: 209	öffentlich
Az.:	6013/Herr Thomas Röhl -lo		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	05.09.2013	Anhörung

Beantwortung der Fragen von Herrn Detlev Grube und der Hinweise von Herrn Dr. N. Pranzas aus dem AfStuV vom 15.08.2013 zur Vorlage B 13/0753: Bebauungsplan Nr. 303, "Süderweiterung Herold-Center"

Fragen von Herrn Detlev Grube

Frage 1

Welche konkreten Kosten entstehen der Stadt Norderstedt durch das Bauvorhaben z.B. hinsichtlich der Anpassung öffentlicher (Verkehrs-)Infrastruktur oder des Ausgleichs von Baumfällungen, wer trägt diese und wo sind sie ggf. im Haushalt verortet?

Antwort der Verwaltung

Die Abwicklung der zusätzlichen Verkehre durch die Realisierung des 1. und auch des 2. BA ist über das vorhandene Straßennetz leistungsgerecht möglich. Ein Aus- bzw. Umbau ist nicht erforderlich. Zur Optimierung der Verkehrsabläufe auf der Berliner Allee wird aber empfohlen, die verkehrsabhängige Steuerung anzupassen. Hier könnten ggf. Kosten anfallen. Ob diese von der Stadt oder dem Investor zu zahlen sind, muss aber noch geklärt werden. Einzig erforderlich wird die Verlagerung der Taxenplätze, die im Zuge der Neugestaltung des ZOB Garstedt provisorisch in der Einfädelspur Berliner Allee nach Norden untergebracht wurden. Diese könnten ggf. auf den derzeitigen Parkplatzflächen auf der Westseite Berliner Alle untergebracht werden. Kostenrelevant sind diese Maßnahmen nicht.

Zur Sicherung der Befahrung des Anlieferbereiches mit Sattel- und Lastzügen ist die vorhandene Anbindung aufzuweiten. Da dies eine unmittelbare Folge der Erweiterung des Centers ist, werden die Kosten hierfür aber von dem Investor zu tragen sein.

In Verbindung mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 303 werden allerdings Kosten für die im rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 180 Norderstedt festgesetzten, zukünftig fortfallenden Straßenbäume fällig. Gemäß der Begründung werden von den Ersatzpflanzungen mit 21 Bäumen den Kerngebietsflächen (zulasten des Investors) und 13 Bäume den öffentlichen Verkehrsflächen als Eingriffsverursacher zugeordnet.

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeister
-------------------	-----------------------	---------------	--	---------------------	-------------------

Kosten für eine Baumpflanzung in der freien Landschaft können mit 1.000 € je Baum angenommen werden. Für 13 Bäume entfallen dann ca. 13.000 € auf die Stadt Norderstedt.

Frage 2

Gemäß Unterlagen (z. B. S. 17 f., 3.4; S.27 ff., 4.4) werden die Lärm-Immissionsgrenzwerte an der Berliner Allee und der Ochsenzoller Straße gemäß BImSchV für allgemeine Wohngebiete nachts „deutlich überschritten“, die der Lärmbelastung tags und nachts gemäß der Leitwerte der Norderstedter Lärminderungsplanung „weit überschritten“. Die Prognose geht für 2025 von einem Verkehrszuwachs von 5 % aus, womit „die gesundheitlichen Auswirkungen durch den Straßenverkehr nicht abnehmen werden.“ (S. 28 unten)

Durch welche konkreten Maßnahmen mit welchem Ergebnis/Ziel (in dB (A)) wird ein Schutz der Anwohner/innen vor Lärmimmissionen erreicht?

Antwort der Verwaltung

Wie in der Begründung zum Bebauungsplan sowie dem Umweltbericht bereits ausgeführt, sind das Plangebiet und sein Umfeld bereits stark durch Lärmimmissionen vorbelastet. An den straßenzugewandten Fassaden der Gebäude an der Berliner Allee und der Ochsenzoller Straße erreichen die Lärmbelastungen tags 65 bis 70 dB(A), nachts 55 bis 62 dB(A). Die Zielwerte des Leitbilds der Norderstedter Lärminderungsplanung von 65 dB(A) tags und 55 dB (A) nachts für den Gesundheitsschutz, von 55 dB(A) für einen ungestörten Aufenthalt im Freien und von 45 dB(A) nachts für einen ungestörten Schlaf werden überschritten. Die durch die Rechtsprechung normierte Grenze von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts wird jedoch weitgehend eingehalten (siehe Sanierungspflichten durch enteignungsgleiche Lärmbelastungen).

Es ist zu berücksichtigen, dass diese Belastungen bereits heute bestehen, unabhängig von der Realisierung der Erweiterung des Herold-Centers. Wie in der Begründung ausgeführt, kommt es durch die zusätzlichen Verkehre aufgrund der Nutzungen im Plangebiet an den Gebäuden in der Berliner Allee und der Ochsenzoller Straße zu geringen Zuwächsen von 0,1 - 0,2 dB(A) im Bereich gesundheitsgefährdender Belastungen. An der östlich des Kerngebiets am Stich der Ochsenzoller Straße gelegenen Wohnbebauung könnten die Lärmbelastungen je nach Höhe der realisierten Bebauung durch die Abschirmung sogar gemindert werden.

Auch die im Umweltbericht beschriebene Zunahme der Verkehrsbelastung um 5 % resultiert nicht aus den im Plangebiet zu realisierenden Nutzungen, sondern ist Folge der allgemeinen Verkehrsentwicklung. Eine Einflussnahme auf die Verkehrsentwicklung kann nicht auf der Ebene des Bebauungsplans geleistet werden, sondern muss Gegenstand der Verkehrsentwicklungs- und Lärminderungsplanung der Stadt Norderstedt sein: Wie im Umweltbericht ausgeführt, sieht der am 15.07.2008 von der Stadtvertretung beschlossene Lärmaktionsplan eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 nach Einzelfallprüfung für die Ochsenzoller Straße (nur nachts) und einen stadtgestalterischen Umbau für beide maßgeblichen Straßenabschnitte vor. Daneben sind Fördermaßnahmen für den Fuß- und Radverkehr und den ÖPNV vorgesehen, um zumindest einen Teil der Pkw-Fahrten auf den Umweltverbund zu verlagern. Diese Zielsetzung soll im Plangebiet durch die Anlage geeigneter Infrastruktur (z. B. überdachte Fahrradabstellanlagen an zentraler Stelle) und die Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr unterstützt werden.

Die höchsten Lärmbelastungen sind im Bereich der Kreuzung Berliner Allee / Ochsenzoller Str. zu verzeichnen, an der die LSA durch einen Kreisels ersetzt werden soll. Schalltechnisch ist die Aufhebung einer LSA von Vorteil, da der Beurteilungspegel dann um 3 dB(A) sinkt. Dies ist jedoch abhängig von der zukünftigen Geometrie des Kreisels (Heranrücken der Fahrbahn an die Wohnbebauung).

Konkrete Planungen für einen stadt- oder straßengestalterischen Umbau für die anschließenden maßgeblichen Straßenabschnitte der Ochsenzoller Straße und Berliner Allee liegen aktuell nicht vor. Der Entwurf des gerade fortzuschreibenden LAP 2013 - 2018 enthält den Vorschlag, einen Schutzstreifen auf der Westseite der Berliner Allee in Kombination mit Aufstellbereichen an den Kreuzungen nach Einzelfallprüfung als Sofortmaßnahme vorzusehen, um die dortige unzureichende Radverkehrssituation zu verbessern. Die Einzelfallprüfung für die Geschwindigkeitsreduzierung auf der Ochsenzoller Str. soll erst durchgeführt werden, wenn die Umbaumaßnahmen am Knoten Ochsenzoll abgeschlossen sind, die den Verkehrsfluss auf diesem Abschnitt noch stören (zweite Priorität). Da die einzelnen Maßnahmen nicht konkret projektiert sind, ist ihre Wirkung zum heutigen Zeitpunkt nicht in dB(A) zu beziffern.

Frage 3

Welche Änderungen hinsichtlich der Verkehrsbewegungen bis 2025 ergeben sich in Abhängigkeit der Bereitstellung der Kfz-Stellplätze bei

- a) 100 Stellplätzen
- b) 150 Stellplätzen
- c) 200 Stellplätzen
- d) Abschaffung des kostenlosen Parkens in der Tiefgarage (P+R)

Antwort der Verwaltung

Grundsätzlich erfolgt die Abschätzung der künftig auftretenden Verkehrsmengen über die Verkaufsfläche und die örtliche Situation. Ob und inwieweit sich eine Reduzierung der Stellplatzanzahl auf die Verkehrsfrequenzen auswirken würde, müsste sehr detailliert untersucht werden. Dabei ist der maßgeblichste Aspekt, wie hoch die Auslastung der Stellplatzanlage in den jeweiligen Zeitfenstern ist. Ist eine Stellplatzanlage z. B. nur gering ausgelastet, hätte eine Reduzierung der Stellplatzanzahl keine Auswirkungen. Hat man dagegen eine sehr hoch ausgelastete Stellplatzanlage und reduziert dann die Anzahl, könnte der Bedarf nicht mehr gedeckt werden und der Kunde würde dann entweder

- einen Stellplatz im Umfeld suchen,
- ggf. auf andere Verkehrsmittel umsteigen oder aber
- das Center nicht mehr anfahren.

In jedem Fall würde der gesamte Einzelhandelsstandort unter der Verknappung von Parkraum an Attraktivität für die Kunden verlieren und somit dem eigentlichen Ziel der Stärkung des Standortes im Wettbewerb zu anderen Versorgungszentren außerhalb des Stadtgebietes widersprechen.

Gleiches gilt für einen etwaigen Entfall von kostenlosen P & R-Stellplätze. Auswirkungen einer Bewirtschaftung von P & R-Stellplätzen müssten ebenfalls detaillierter untersucht werden. Grundsätzlich ist jedoch festzuhalten, dass die Förderung des Umweltverbundes und damit auch von P & R-Stellplätzen ein Anliegen der Stadt Norderstedt ist.

Frage 4

Welche Kaufkraftwanderungen zwischen den Zentren Schmuggelstieg, Ochsenzoll und Herold-Center entstehen durch die geplante Maßnahme?

Antwort der Verwaltung

Zur generellen Einordnung der Bedeutung der Erweiterung sind vorab folgende Aussagen zu treffen:

- Die Stadt Norderstedt hat im Flächennutzungsplan 2020 ein Leitbild für die zukünftige Einzelhandelsentwicklung festgeschrieben. Im Hinblick auf die „Zentralörtliche Funktion“ der Stadt Norderstedt wird folgendes Leitziel formuliert: „Stärkung der zentralörtlichen Funktion in Norderstedt-Mitte und Garstedt (Herold-Center). Erhalt und Stärkung der historischen Ortsteilzentren und Ausbau dezentraler Nahversorgungseinheiten. Beschränkung des großflächigen Einzelhandels auf nicht zentrenrelevante Sortimente an dezentralen aber verkehrsgünstigen Standorten.“
- Um diese Ziele, die mit den Zielen der Raum- und Landesplanung übereinstimmen, zu realisieren, wurde das Zentrenkonzept mit Hauptzentren (A), Quartierszentren (B), Nachbarschaftszentren (C) und einem zentralen Standortbereich entlang der Ulzburger Straße in den FNP 2020 aufgenommen. Das Herold-Center hat als A-Zentrum die Funktion ein breites Einzelhandelsangebot mit gesamtstädtischer und überörtlicher/regionaler Bedeutung vorzuhalten. Das geplante Erweiterungsvorhaben ist geeignet, diese Funktionalität des Herold-Centers langfristig zu sichern und entspricht somit den Zielen des Flächennutzungsplanes der Stadt Norderstedt.
- Die Erweiterung des Herold-Centers ist ein wichtiger Beitrag dazu, das Verkaufsflächenangebot an den ausgewiesenen zentralen Versorgungsstandorten zu konzentrieren und einer weiteren Zersiedelung des Einzelhandelsangebotes innerhalb der Stadt Norderstedt an dezentralen Standorten entgegenzuwirken.
- Darüber hinaus ist die Erweiterung des Herold-Centers eine notwendige Maßnahme zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes gegenüber den überregional bedeutenden Agglomerationen AEZ und Dodenhof in Kaltenkirchen.

Auf Basis des aktuellen Kenntnisstandes lassen sich folgende Antworten auf die konkrete Fragestellung geben:

- Konkrete Kaufkraftwanderungen lassen sich erst berechnen nach Vorliegen einer Mieterstruktur, da unterschiedliche Branchen und Mieter zu jeweils anderen Kaufkraftwanderungen führen.
- Eine Branchenüberschneidung zwischen den angesprochenen Zentren: Schmuggelstieg und Ochsenzoll und der geplanten Herold-Center-Erweiterung gibt es vor allem im Nahversorgungsbereich. Nach dem jetzigen Kenntnisstand ist es geplant, einen Lebensmittel-Vollsortimenter im Erweiterungsbau anzusiedeln. Nach unserer Erfahrung ist davon auszugehen, dass es in diesem Zusammenhang zu Anbieterverlagerungen innerhalb des Herold-Centers kommen wird, da Einkaufszentren in der Regel keine zwei größeren Lebensmittelmärkte aufweisen. Vor diesem Hintergrund kann die zusätzlich entstehende Lebensmittel-Verkaufsfläche, die Grundlage für die Berechnung von Kaufkraftwanderungen ist, noch nicht festgelegt werden.
- Insgesamt ist dem Herold-Center eine gesamtstädtische und überörtliche/regionale Bedeutung zuzuordnen, so dass der Nahversorgungsaspekt mit Gütern des täglichen Bedarfs durch die wohnortnahen Quartierszentren ausgeübt wird. Das Lebensmittelangebot eines überregionalen Einkaufszentrums dient somit primär der Sortimentsabrundung und erst im zweiten Schritt der Nahversorgung der direkt angrenzenden Wohnbevölkerung. Die wohnortnahen Quartierszentren wie Schmuggelstieg und Ochsenzoll weisen somit nur ein begrenztes Wettbewerbsverhältnis zu dem überregional ausstrahlenden Herold-Center auf.
- Im Hinblick auf mögliche Kaufkraftwanderungen ist auch zu berücksichtigen, dass das Quartierszentrum Schmuggelstieg durch die geplanten Verkaufsflächenvergrößerungen an Attraktivität und Nahversorgungskompetenz gewinnen wird.
- Ebenfalls vergrößert wird das Nahversorgungsangebot im Bereich U-Bahnhof Ochsenzoll. In dem neu entstehenden Komplex des Autohauses Wichert soll ein Nahversorgungsmarkt angesiedelt werden.

- Insgesamt weist die Nahversorgungssituation in den Quartierszentren Schmuggelstieg und Ochsenzoll gute Entwicklungsperspektiven auf.
- Auf Basis der dargestellten Rahmenbedingungen des Wettbewerbsverhältnisses zwischen den Nahversorgungszentren Schmuggelstieg/Ochsenzoll und dem überregional wirksamen Herold-Center ist nach unserer Einschätzung davon auszugehen, dass es nicht zu wesentlichen Beeinträchtigungen für die Nahversorgungszentren durch die Erweiterung kommen wird.

Hinweise Dr. N. Pranzas

Hinweis 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.

Antwort der Verwaltung

Sowohl in der Begründung als auch im Umweltbericht wird bereits dargestellt, dass sich die Verkehrsbelastung durch das Vorhaben um 1.450 Fahrten pro Tag mit dem ersten Bauabschnitt und weitere 1.160 Fahrten pro Tag mit dem zweiten Bauabschnitt erhöhen wird. Es ist jedoch zutreffend, dass dieser Anstieg insgesamt differenzierter dargestellt werden kann. In die Begründung und den Umweltbericht können wie gewünscht Angaben zur vorhandenen Gesamtbelastung, der zu erwartenden Steigerung, zum Schwerlastverkehr und zur Verteilung der Verkehre über den Tag aufgenommen werden.

Hinsichtlich der Gesamtverkehrsbelastung kann ergänzend ausgeführt werden:

- Derzeit wird der südlich des Plangebiets gelegene Knoten Berliner Allee / Ochsenzoller Straße täglich durch etwa 20.700 Kfz frequentiert, davon etwa 1.700 in der Spitzenstunde zwischen 16:30 und 17:30 Uhr. Der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt bei 5,3 % über 24 Stunden und 3,3 % in der Spitzenstunde.
- Der Knoten Berliner Allee / Zufahrt Karstadt wird täglich durch etwa 15.400 Kfz frequentiert, davon etwa 1.300 in der Spitzenstunde zwischen 15:15 und 16:15 Uhr. Der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt bei 5,1 % über 24 Stunden und 3,4 % in der Spitzenstunde.
- Der nördlich des Plangebiets gelegene Knoten Berliner Allee / Birkenallee / Anbindung ZOB wird täglich durch etwa 14.500 Kfz frequentiert, davon etwa 1.200 in der Spitzenstunde zwischen 16:30 und 17:30 Uhr. Der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt bei 6,5 % über 24 Stunden und 4,3 % in der Spitzenstunde.
- Der nördlich des gesamten Einzelhandelskomplexes gelegene Knoten Berliner Allee / Kohfurth / Am Birkenhof / Schumannstraße wird täglich durch etwa 17.100 Kfz frequentiert, davon etwa 1.500 in der Spitzenstunde zwischen 16:15 und 17:15 Uhr. Der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt bei 3,1 % über 24 Stunden und 2,3 % in der Spitzenstunde.
- Aufgrund von Motorisierungs- und Mobilitätswüchsen wird eine Steigerung des allgemeinen Verkehrsaufkommens von 5 % bis 2025 angesetzt (Tagesverkehr sowie in den Spitzenstunden). Diese Annahme ist angelehnt an das Verkehrskonzept Norderstedt-Garstedt.2 In der fünfprozentigen Steigerung sind die Entwicklungen im Umfeld des Plangebiets wie beispielsweise die Realisierung des Wohngebietes „Garstedter Dreieck“ sowie die Verlängerung der Berliner Allee in Richtung Norden berücksichtigt.

Hinsichtlich der Angaben zur Verkehrsentwicklung aufgrund des Vorhabens kann ergänzend in die Begründung und den Umweltbericht aufgenommen werden:

- Die Verkehrsbelastung durch das Bauvorhaben wird sich um 1.450 Fahrten pro Tag im ersten Bauabschnitt und weitere 1.160 Fahrten pro Tag im zweiten Bauabschnitt erhöhen.
- Auf den Schwerlastverkehr entfallen davon im ersten Bauabschnitt 1,4 % der Fahrten und im zweiten Bauabschnitt 4,3 % der Fahrten.
- In der Spitzenstunde zwischen 18:00 und 19:00 Uhr entstehen 200 Fahrten bzw. 140 Fahrten im ersten bzw. zweiten Bauabschnitt.
- Auf den Schwerlastverkehr entfallen davon in der Spitzenstunde zwischen 18:00 und 19:00 Uhr im ersten Bauabschnitt 0,5 % der Fahrten und im zweiten Bauabschnitt 1,6 % der Fahrten.
- Im Zeitraum zwischen 22:00 und 06:00 Uhr sind nur zwei Fahrten im ersten Bauabschnitt und vier Fahrten im zweiten Bauabschnitt zu erwarten.
- Rechnerisch ist der Schwerlastanteil in diesem Zeitraum deutlich höher. Im ersten Bauabschnitt sind 24,5 % aller Fahrten zwischen 22:00 und 06:00 Uhr Schwerlastverkehr, im zweiten Bauabschnitt 30,6 %.

Die schalltechnische Untersuchung vom 25.02.2013 beschreibt auch den durch die Erweiterung des Herold-Centers ausgelösten Lkw-Verkehr in Umfang und zeitlicher Abfolge. Als Ergebnis gibt sie entsprechende Vorgaben für die Beschränkung der Anlieferungszeiten bzw. Gestaltung der Anlieferungszone vor. Darauf verweist der Umweltbericht bzw. beruhen die Festsetzungen des B-Planes.

Hinweis 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.

Antwort der Verwaltung

Seit August 2010 wird die 22. BImSchV durch die 39. BImSchV ersetzt. Sie enthält für Stickstoffdioxid die bereits bekannten Immissionsgrenzwerte. Daher haben sich keine Änderungen für die Aussagen des 2008 erstellten Gutachtens der Fa. METCON für Stickstoffdioxid ergeben. Stickstoffdioxid ist der für Norderstedt zu betrachtende maßgebliche Luftschadstoff. Das Gutachten basiert auf der gemäß F-Planung prognostizierten Verkehrsentwicklung in Norderstedt (20.500 Kfz/d), berücksichtigte also auch die geplante Entwicklung des Herold-Centers.

Passus müsste erweitert werden um 39. BImSchV bzw. ersetzt werden s. unten:

4.1.6 Schutzgut Luft

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Das im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) für den Flächennutzungsplan FNP 2020 erstellte Gutachten zur Abschätzung der aktuellen und zukünftigen Luftqualitätsgüte Norderstedts gemäß 22./ 39. BImSchV vom 20. März 2008 (Fa. METCON) weist trotz der hohen Verkehrsbelastung aufgrund der guten Durchlüftungsverhältnisse keinen möglicherweise kritischen Straßenabschnitt aus. (Seit August 2010 wird die 22. BImSchV durch die 39. BImSchV ersetzt. Sie enthält für Stickstoffdioxid die bereits bekannten Immissionsgrenz-

werte.)

Prognose ohne Durchführung der Planung

Aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme ist mit einer Steigerung der verkehrsbedingten Immissionen zu rechnen, die allerdings unterhalb der Grenzwerte liegen werden.

Prognose mit Durchführung der Planung (bau-, anlage-, betriebsbedingte Auswirkungen)

Es sind keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten.

Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen

Die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes und damit zur Reduzierung der Pkw-Fahrten durch die Kunden des erweiterten Geschäftsbereiches und der VHS-Nutzung würden ebenfalls der Luftqualität zu Gute kommen.

Einschätzung/Bewertung der verbleibenden Auswirkungen (positiv/negativ)

Der Luftschadstoffgehalt, insbesondere an NO₂ und Feinstaub, wird aufgrund des auch in Zukunft hohen Verkehrsaufkommens auf der Ochsenzoller Straße und Berliner Allee erhöht sein, jedoch die gültigen Grenzwerte der 39. BImSchV vermutlich nicht überschreiten.

Hinweis 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 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 umfangreich 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.

Antwort der Verwaltung

Grundsätzlich ist zu betonen, dass Grenz- oder Richtwerte, die zum Schutz angrenzender Nutzungen vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht überschritten werden dürfen, für die Bauleitplanung normativ nicht festgelegt sind. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und der TA Lärm werden lediglich hilfsweise herangezogen. Sie stellen daher keine absoluten Grenzen dar, sondern sind der Abwägung zugänglich.

Wie im Umweltbericht ausgeführt, entsteht der Anstieg der gewerblich induzierten Lärmbelastung von etwa 1 dB(A) tags und 10 dB(A) nachts aufgrund des ersten Bauabschnitts. Dieser ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, so dass für diese Lärmbelastung im Rahmen des Planverfahrens auch keine Minderungsmaßnahmen getroffen und keine Abwägung vorgenommen werden kann. Die Daten wurden lediglich aufgenommen, um die lärmtechnische Situation vollständig abzubilden. Im zweiten Bauabschnitt, für den mit dem Bebauungsplan Nr. 303 „Erweiterung Herold-Center nach Süden“ die planungsrechtlichen Voraussetzung geschaffen werden sollen, liegt die Zunahme der Lärmbelastung an den relevanten Wohngebäuden im Umfeld hingegen bei maximal 1 - 2 dB(A). Für die Wohnbebauung südöstlich der Europaallee verbessert sich die Lärmsituation am Tag sogar (weniger 3 dB(A)), da die Anlieferung und Entsorgungsstation abgeschirmt und die Haustechnik erneuert wird. Sowohl in der Begründung als auch im Umweltbericht werden die Maßnahmen genannt, die zur Reduzierung der Lärmbelastung erforderlich sind. Aufgrund der nur geringen Zunahme bzw. Abnahme der Lärmbelastung ist die Abwägung damit ausreichend.

Die lediglich hilfsweise für die Beurteilung von Lärmbelastungen durch Verkehr herangezogene 16. BImSchV trifft eigentlich Regelungen zum Schutz vor Verkehrslärm beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen. Im Rahmen des Planverfahrens kommt es nicht zum Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche, so dass diese Regelungen der 16. BImSchV rechtlich nicht anwendbar sind. Relevant sind lediglich die Immissionsgrenzwerte.

Eine kumulative Betrachtung unterschiedlicher Lärmquellen im Rahmen der Bauleitplanung ist nicht üblich. Ebenso ist es nicht üblich und durch die vorhandenen, hilfsweise herangezogenen Regelwerke TA Lärm und 16. BImSchV nicht abgedeckt, im Rahmen einer Lärmtechnischen Untersuchung und daraus folgend auch in der Abwägung den im Zusammenhang mit einer Vorhabenrealisierung entstehenden. Baustellenlärm beschränkt sich auf einen vergleichsweise kurzen Zeitraum, in dem die zusätzliche Belastung durch die Anwohner und gewerblichen Anlieger generell hinzunehmen ist. Dieser wird über die allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen und der 32. BImSchV (Maschinenlärmschutzverordnung) geregelt. Die Kontrolle obliegt dem LLUR Lübeck, die den Einhalt überwacht und im Rahmen der Baugenehmigung beteiligt wird.