

Flecken Bardowick

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 56

„P+ R Ost“

einschließlich Teiländerung des Bebauungsplans Nr. 5

Teil I: Städtebaulicher Teil

Stand: Beschluss zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung, 24.04.2024

Auftragnehmer und Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Bauassessor Gerd Kruse

M.Sc. Mona Borutta

Inhalt:

1.	Planungsanlass und Verfahren	3
2.	Lage des Plangebiets / Bestand	3
3.	Planungsvorgaben	4
3.1.	Ziele der regionalen Raumordnung.....	4
3.2.	Wirksamer Flächennutzungsplan.....	6
3.3.	Landschaftsplan	6
3.4.	Vorhandene Bebauungspläne.....	6
3.5.	Denkmalschutz / Archäologie	7
3.6.	Kampfmittel	8
3.7.	Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszone	8
4.	Planinhalt	9
4.1.	Art der baulichen Nutzung.....	9
4.2.	Maß der baulichen Nutzung	9
4.3.	Überbaubare Grundstücksfläche, Fläche für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten	10
4.4.	Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	10
4.5.	Straßenverkehrsfläche	10
4.6.	Sichtschutz	10
5.	Erschließung	10
6.	Ver- und Entsorgung.....	11
6.1.	Brandschutz	11
6.2.	Oberflächenwasser	11
6.3.	Altlastenstandorte oder Altlastenverdachtsflächen	11
7.	Immissionsschutz	11
7.1.	Lärm.....	11
7.2.	Störfallbetriebe	13
8.	Umweltbericht	13
9.	Flächen und Kosten	13

Anlage 1: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 33, LÄRMKONTOR GmbH, Hamburg, 26.05.2021

1. Planungsanlass und Verfahren

Anlass für die Aufstellung dieses Bebauungsplans (B-Plans) ist die Notwendigkeit der Steuerung und Begrenzung der baulichen Entwicklung im Plangebiet sowie eine gewünschte Erweiterung des Parkplatzes für Park+Ride (P+R) südlich der Bahnhofstraße und östlich der BAB 39.

Die Erweiterung der P+R-Angebots im Bereich des Bahnhofs Bardowick ist notwendig, da es aufgrund des zunehmenden Parkdrucks durch Pendler*innen, die dort in die Bahn umsteigen, zu Parkplatzproblemen kommt.

Das Gebiet war seit Oktober 2017 mit einer Veränderungssperre gemäß §§ 14 Abs. 1, 16 Abs. 1 und 17 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB) in Verbindung mit den §§ 10 und 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) belegt, diese ist mittlerweile jedoch ausgelaufen.

Das Plangebiet war ursprünglich Teil des Bebauungsplan Nr. 33 „P+R Nord und Ilmer Weg“, welcher im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt wird. Im Laufe des Verfahrens wurde das Plangebiet getrennt, da für die Errichtung einer P+R-Anlage eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist. Damit ist das beschleunigte Verfahren für diesen Teilbereich nicht mehr anwendbar und das Plangebiet wurde zweigeteilt.

2. Lage des Plangebiets / Bestand

Das Plangebiet im Südwesten der Ortslage Bardowick umfasst ca. 2,17 ha. Das Plangebiet umfasst die Fläche südlich der Bahnhofstraße, nördlich der Kreisstraße K 32 (Bahnhofstraße / Vögeler Weg, Überführung) und östlich der Autobahn BAB 39.

Parallel zur BAB 39 verläuft auch die Bahnstrecke Hamburg-Hannover und in direkter Nähe der Haltepunkt Bardowick. Südwestlich des Geltungsbereichs grenzen Böschungen an, hier quert der Vögeler Weg (K 32) die Autobahn und Bahngleise und ist daher in diesem Abschnitt bereits höher gelegen. In der Verlängerung der Bahnhofstraße befindet sich eine Fußgängerunterführung der Autobahn und der Bahngleise. Im Bereich der Unterführung, am Ende der Bahnhofstraße, sind einige P+R-Parkplätze vorhanden.

Im Geltungsbereich befinden sich außerdem entlang der Bahnhofstraße eine P+R-Anlage, geschossige Wohngebäude sowie Gewerbeeinheiten. Südlich schließt sich eine Brachfläche an, hier soll eine zusätzliche P+R-Anlage entstehen.



Abb. 1 Luftbild mit Lage des Plangebietes, ohne Maßstab, Quelle. LGLN 2021

3. Planungsvorgaben

3.1. Ziele der regionalen Raumordnung

Nach § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Lüneburg aus dem Jahr 2003 in der Fassung der zweiten Änderung aus dem Jahr 2016 wird der Flecken Bardowick als Grundzentrum mit den Schwerpunktaufgaben der Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten dargestellt. Dargestellt ist die BAB 39 als Autobahn sowie die Bahnstrecke Hamburg-Hannover samt Haltpunkt Bardowick. Auch der südlich der Strecke gelegene P+R Parkplatz ist abgebildet. Der Vögeler Weg (K32) ist als Hauptverkehrsstraße mit regionaler Bedeutung dargestellt. Eine bedarfsgerechte Dimensionierung des Park-and-Ride-Platzes an der SPNV-Haltestelle Bardowick deckt sich mit den Zielen der Raumordnung (4.1.2 03 Regionales Raumordnungsprogramm 2003 in der Fassung der 1. Änderung 2010 (RROP)).

Der Kreisausschuss hat in seiner Sitzung am 19.12.2022 den 1. Entwurf Regionalen Raumordnungsprogrammes 2025 beschlossen (Entwurf RROP 2025). Hierzu wurde vom Anfang 2023 ein Beteiligungsverfahren durchgeführt. Im vorliegenden RROP-Entwurf ist die angestrebte räumliche und strukturelle Entwicklung des Landkreises für einen zehnjährigen Zeitraum dargelegt. Im 1. Entwurf der Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms 2025 ist das Plangebiet als zentrales Siedlungsgebiet festgelegt. Im Sinne der Verknüpfung der Verkehrssysteme untereinander gemäß 4.1.2 01 RROP ist zu

gewährleisten, dass Umstiegsmöglichkeiten und Parkmöglichkeiten für den Busverkehr und den Radverkehr gegeben sind. Dabei ist der Lärmschutz der Bevölkerung sicherzustellen (2.1 18 RROP).

Der Bebauungsplan beabsichtigt die Festsetzung als Mischgebiet, Straßenverkehrsfläche sowie Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit dem Ziel, eine Park-and-Ride-Anlage (P+R) zu errichten. Somit steht die Aufstellung dieses B-Plans den Zielen der Raumordnung nicht entgegen.

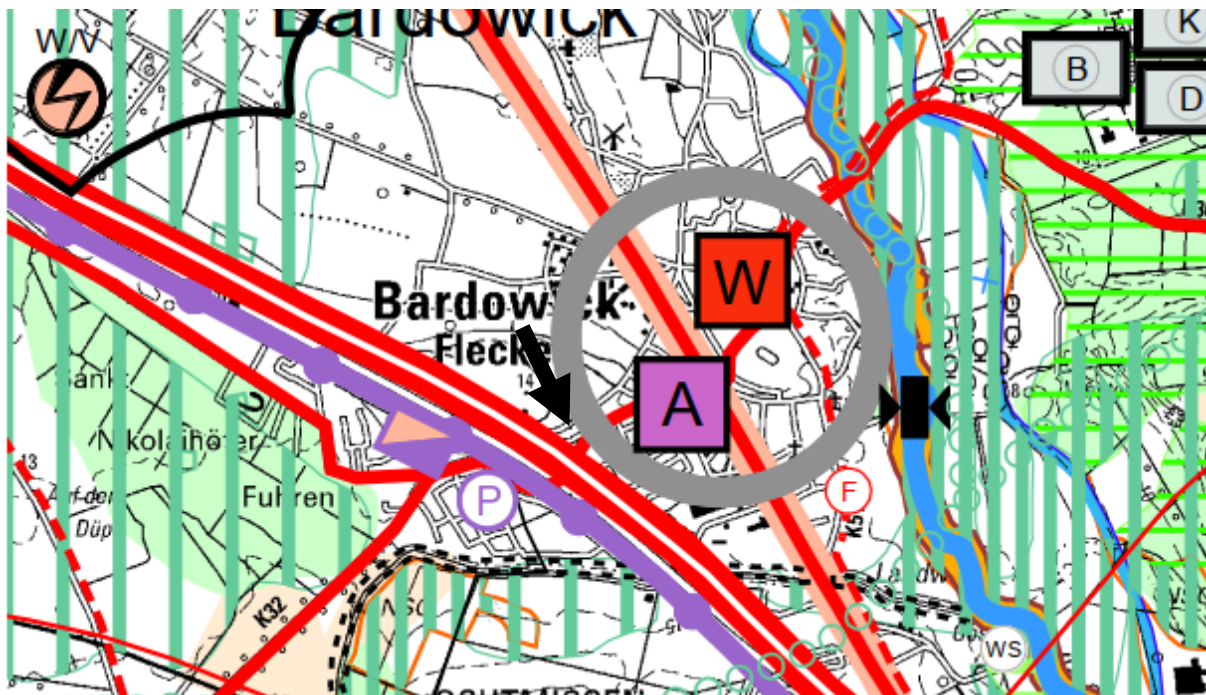


Abb. 2 Ausschnitt aus dem RROP 2003 mit Lage des Plangebiets in der Fassung von 2016 (mit Pfeil markiert, ohne Maßstab)



Abb. 3 Ausschnitt aus dem 1. RROP Entwurf 2025 mit Lage des Plangebiets in der Fassung vom Dezember 2022 (mit Pfeil markiert, ohne Maßstab)

3.2. Wirksamer Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im wirksamen Flächennutzungsplan der Samtgemeinde Bardowick bereits überwiegend entsprechend der bestehenden bzw. geplanten Nutzung dargestellt. Teilweise werden die Gebietsabgrenzungen im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans jedoch konkretisiert. Beispielsweise ist die Grenzziehung auf der geplanten P+R-Anlage und gemischter Baufläche im FNP etwas anders als im B-Plan. Da der FNP nicht parzellenscharf ist, sind kleinere Abweichungen üblich und zu vernachlässigen (P+R-Anlage und westlicher Teil der gemischten Bauflächen).

Da jedoch grundsätzlich auch auf gemischten Bauflächen eine Errichtung von Parkplätzen zulässig ist, kann die Festsetzung P+R-Parkplatz aus der Darstellung „gemischte Baufläche“ im FNP entwickelt werden. Der B-Plan ist damit insgesamt aus dem FNP entwickelt, eine Änderung des FNP ist nicht erforderlich.

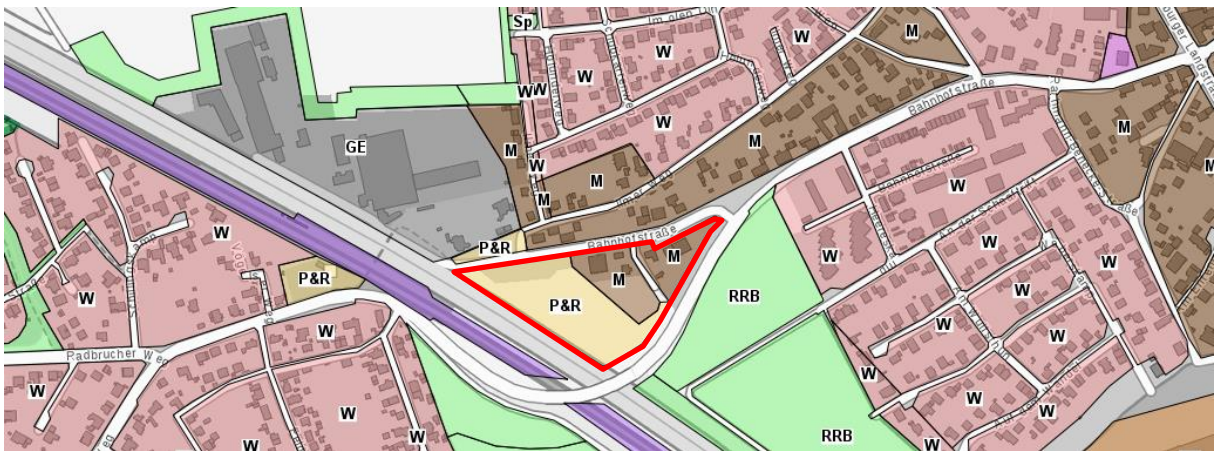


Abb. 4 Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan mit Lage des Plangebiets, ohne Maßstab

3.3. Landschaftsplan

Für die Samtgemeinde Bardowick liegt eine Aktualisierung des Landschaftsplans vom 01.08.2021 vor. Die Bahnhofstraße wird als überregionale Erholungsroute bzw. regionaler Erholungsweg dargestellt. Kleinteilige Freiflächen werden als Verbindungsfläche /-elemente für den Biotopverbund dargestellt. Die Zielkonzeption des Landschaftsplans trifft keine weiteren oder konkreteren Aussagen zum Plangebiet. Die Planung ist mit dem Zielen des Landschaftsplans vereinbar.

3.4. Vorhandene Bebauungspläne

Nordöstlich des Geltungsbereiches befindet sich der B-Plan Nr. 5 (1966) inkl. der Anpassungen der 1. und 2. Änderung. Der hiermit aufgestellte Bebauungsplan Nr. 56 überplant hierbei den B-Plan Nr. 5 im Bereich der Kreuzung der Bahnhofstraße und der Überführung. Der Zuschnitt des alten B-Plan Nr. 5 lässt darauf schließen, dass die Einmündung anders als im B-Plan Nr. 5 geplant umgesetzt wurde. Der Fahrbahnverlauf wurde mit dem Bau der Überführung geändert, der B-Plan jedoch nicht angepasst. Die Festsetzungen des B-Plans Nr. 5 werden für den Bereich des hier aufgestellten B-Plans Nr. 56 aufgehoben.

Nördlich des Geltungsbereichs grenzt der B-Plan Nr. 33 an (in Aufstellung befindlich). Dieser setzt nördlich der Bahnhofstraße Misch- und Wohngebiete fest.

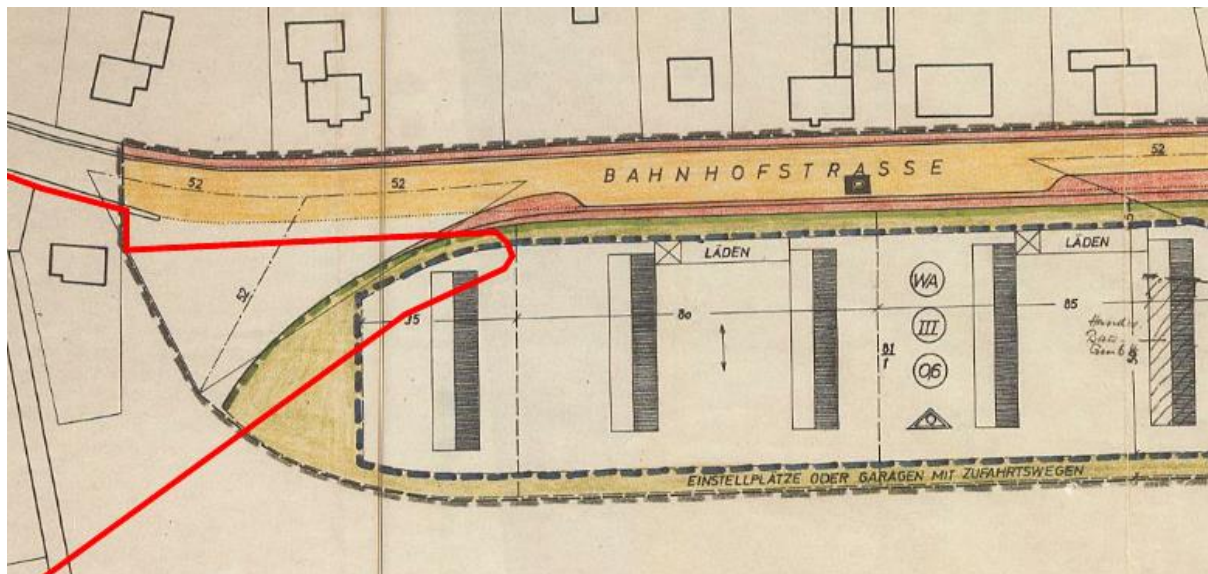


Abb. 5 Ausschnitt aus dem B-Plan Nr.5, nicht genordet, Geltungsbereich B-Plan Nr. 56 rot umrandet, ohne Maßstab

3.5. Denkmalschutz / Archäologie

Das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung Archäologie sowie die Untere Bodenbehörde des Landkreises weisen auf Folgendes hin:

Die Planungen liegen am Rande der historischen Ortslage Bardowick, die denkmalpflegerisch und archäologisch als hochsensibles Gebiet gewertet wird. Im betroffenen Gebiet ist mit dem Auftreten von Kulturdenkmalen zu rechnen, da im Umfeld mehrere archäologische Fundstellen bekannt sind (Fundstreuungen, Einzelfunde).

Daher ist mit archäologischen Strukturen im Boden zu rechnen. Aus denkmalfachlicher Sicht ist es daher erforderlich, den Erdarbeiten Ausgrabungen voranzustellen, durch die die archäologischen Überreste dokumentiert, ausgegraben und geborgen werden. Die archäologischen Arbeiten müssen durch einen Sachverständigen durchgeführt werden.

Um eine zügige Bearbeitung der Belange der archäologischen Denkmalpflege zu gewährleisten, sollte der Vorhabenträger mit ausreichender Vorlaufzeit einen Gesprächstermin mit dem NLD Lüneburg, Abteilung Archäologie, vereinbaren. So können mitunter erhebliche Verzögerungen durch archäologische Untersuchungen vermieden werden.

Des Weiteren wird auf die Anzeigepflicht von Bodenfunden (§ 14 Abs. 1 und 2 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG)) hingewiesen. Sachen oder Spuren, bei denen Anlass gegeben ist, dass sie Kulturdenkmale sind (Bodenfunde), sind unverzüglich einer Denkmalbehörde, der Gemeinde oder einem Beauftragten für archäologische Denkmalpflege (§ 22 NDSchG) anzuzeigen. Sie sind bis zum Ablauf von vier Werktagen unverändert zu lassen und vor Gefahren für die Erhaltung zu schützen.

3.6. Kampfmittel

Das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, Regionaldirektion Hameln – Hannover, Kampfmittelbeseitigungsdienst weist darauf hin, dass für das Plangebiet ein allgemeiner Verdacht auf Kampfmittel vorliegt. Die Fläche wurde nicht geräumt und bisher keine Luftbildauswertung oder Sondierung durchgeführt. Daher wird eine Luftbildauswertung empfohlen.

Es ist anzumerken, dass damit kein konkreter Verdacht auf Kampfmittel ausgesprochen wird. Eine Untersuchung auf Kampfmittel ist in Niedersachsen nicht erforderlich. Im Rahmen dieser Satzung und auch im Bauantragsverfahren sind keine weiteren Untersuchungen oder Maßnahmen erforderlich.

Möglicherweise werden jedoch Tiefbauunternehmen vor Beginn von Erdarbeiten eine Bescheinigung über die Kampfmittelfreiheit fordern. Eine entsprechende Untersuchung kann durch den Bauwilligen beim Kampfmittelbeseitigungsdienst beantragt werden. Wegen der langen Vorlaufzeit empfiehlt sich eine rechtzeitige Beauftragung.

Gemäß § 7 Abs. 2 des Niedersächsischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung (Nds. SOG) sind die Grundstückseigentümer für die Kampfmittelfreiheit und die Gefährdungen bei Baumaßnahmen verantwortlich. Die Beantragung der Auswertung des Grundstücks auf Kampfmittelbefund obliegt somit den Grundstückseigentümern und sollte ggf. rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten durchgeführt werden.

Sollten bei Erdarbeiten Landkampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen etc.) gefunden werden, ist umgehend die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst des LGLN (Regionaldirektion Hameln - Hannover) zu benachrichtigen.

3.7. Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszone

Entlang der BAB A 39 sind die Regelungen des § 9 Bundes-Fernstraßengesetz (FStrG) zu beachten.

Die Autobahn GmbH des Bundes weist auf Folgendes hin:

„1. Längs der Autobahn dürfen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 Meter, gemessen vom äußeren befestigten Rand der Fahrbahn, nicht errichtet werden, § 9 Abs. 1 FStrG. Einer möglichen Unterschreitung der 40-Meter-Grenze wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens pauschal nicht zugestimmt und bedarf der konkreten Prüfung im Einzelfall (§ 9 Abs 8 FStrG). Hochbau im Sinne des Gesetzes ist jede bauliche Anlage, die mit dem Erdboden verbunden ist und über die Erdgleiche hinausragt. Das gilt z.B. auch für die Aufstellung von Containern, die nur durch ihre eigene Schwere ortsfest auf dem Erdboden ruhen und gilt auch entsprechend für Aufschüttungen oder Abgrabungen größeren Umfangs.

2. Gemäß § 9 Abs. 2 FStrG bedürfen bauliche Anlagen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn sie längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 Meter und längs der Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bis zu 40 Meter, gemessen vom äußeren befestigten Rand der Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden.

3. *Konkrete Bauvorhaben (auch baurechtlich verfahrensfreie Vorhaben) im Bereich der Anbauverbots- und Beschränkungszonen bedürfen der Genehmigung/Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes.*

4. *Anlagen der Außenwerbung in Ausrichtung auf die Verkehrsteilnehmer der Bundesfernstraßen in einer Entfernung bis zu 40 m vom Rand der befestigten Fahrbahn sind grundsätzlich unzulässig; in einer Entfernung von 40 bis 100 m vom Rand der befestigten Fahrbahn bedürfen sie – auch an der Stätte der Leistung – einer gesonderten Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes. Auf § 33 StVO wird verwiesen. Die Errichtung von Werbeanlagen unterliegt ebenso der Genehmigung oder Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes.*

5. *Einfriedung - § 9 und 11 FStrG: § 11 Abs. 2 FStrG ist zu beachten. Einfriedungen in nicht massiver Ausführung (also keine Mauerwerks- oder Betonelemente) werden im straßenrechtlichen Sinne nach Bundesfernstraßengesetz (FStrG) unter § 11 Abs. 2 betrachtet. Demgemäß dürfen Anpflanzungen, Zäune, Stapel, Haufen und andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene Einrichtungen angelegt werden, wenn sie die Verkehrssicherheit (konkret) nicht beeinträchtigen und sind anzeigepflichtig. Massive Einfriedungen sind Hochbauten im Sinne von § 9 Absatz 1 FStrG und sind in der Anbauverbotszone nicht zulässig.“*

Ebenfalls fordert die Autobahn GmbH Vorgaben zu Anpflanzungen zu beachten. Die Erreichbarkeit für Wartung und Pflege der Lärmschutzwand muss gewährleistet werden.

Entlang der K 32 sind die Regelungen des § 24 Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG) bezüglich baulicher Anlagen zu beachten. Ein Parkplatz kann unter Umständen je nach Art der Planung bzw. geplanten Ausstattung i. S. v. § 24 NStrG einen Hochbau darstellen. Das gilt ebenso für Werbeanlagen als bauliche Anlagen außerhalb der Ortsdurchfahrten.

Das Planvorhaben wird im Zuge des Baugenehmigungseinholung mit dem Fernstraßen-Bundesamtes sowie mit dem Straßenbaulastträger der Kreisstraße abgestimmt.

4. Planinhalt

4.1. Art der baulichen Nutzung

Im östlichen Planbereich werden Mischgebiete festgesetzt. Durch die starke Emissionsbelastung sowie die gute verkehrliche Anbindung ist hier weiterhin die Ansiedlung von Gewerbebetrieben gewünscht. Die vorhandene Wohnnutzung ist auch in einem Mischgebiet zulässig.

4.2. Maß der baulichen Nutzung

In den Mischgebieten entlang der Bahnhofstraße wird eine GRZ von 0,4 festgesetzt, da hier eine dichtere Bebauungsstruktur als in der Umgebung vorhanden ist, bereits vermehrt Gewerbebetriebe ansässig sind und sich weitere ansiedeln sollen. Gemäß der vorhandenen Bebauung wird eine zweigeschossige Bebauung festgesetzt.

4.3. Überbaubare Grundstücksfläche, Fläche für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten

Die Baugrenzen als Baufeldausweisungen werden mit jeweils 3 m Abstand zur Straßenverkehrsfläche und zu den Grundstücksgrenzen festgesetzt.

Die westliche Baugrenze Richtung Autobahn und Überquerung wird auf den vorhandenen Bestand reduziert, da hier die hohen Lärmimmissionen zusätzliche Wohnbebauung unverträglich erscheinen lassen.

In den Mischgebieten sind pro Grundstück nur eine Zu- / Ausfahrt in einer Breite von max. 4,00 m sowie ein Zugang in einer Breite von max. 1,50 m zulässig. Bei einer Zusammenlegung von Zufahrt und Zugang darf die Breite max. 5,00 m betragen. Damit sollen Gruppen von privaten Stellplätzen verhindert werden, die in Senkrechtaufstellung direkt vom Grundstück auf die Straße fahren. Insbesondere beim Rückwärtsausparken stellt dies ein Sicherheitsrisiko für Fußgänger*innen dar.

4.4. Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Südlich der Bahnhofstraße und an den Vögeler Weg angrenzend soll eine zusätzliche P+R-Fläche entstehen. Diese bietet Platz für etwa 270 Parkplätze und soll die vorhandene P+R-Flächen nordöstlich und südwestlich der Autobahn und Bahnstrecke ergänzen. Möglich ist auch die Errichtung eines Parkhauses. Daher wird die Fläche als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Park+Ride und Parkhaus“ festgesetzt.

4.5. Straßenverkehrsfläche

Das Flurstück 159, welches in Besitz der Gemeinde ist, wird als Straßenverkehrsfläche festgesetzt, um die bestehende Erschließung der angrenzenden Grundstücke über das Flurstück zu sichern. Das Flurstück ist bereits entsprechend gewidmet.

4.6. Sichtschutz

Zwischen P+R-Anlage sowie der unmittelbar angrenzenden Wohnbebauung trifft der Bebauungsplan vorsorgliche Festsetzungen zugunsten des Sichtschutzes. Innerhalb der 5 m breiten Fläche für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind Sichtschutzpflanzungen zu errichten, um eine mögliche Blendung des P+R-Verkehrs in die angrenzenden Gebiete zu verhindern. Alternativ ist die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen zulässig (z.B. Lärmschutzwall), solange diese ebenfalls Sichtschutz bieten.

5. Erschließung

Die verkehrliche Erschließung des Gebietes erfolgt über die Bahnhofstraße. Eine wesentliche Fuß- und Rad-Verbindung stellt die Unterführung der Autobahn und Bahntrasse dar.

6. Ver- und Entsorgung

Da es sich im Bereich der Mischgebiete um eine Bestandüberplanung handelt, ist die Trinkwasserversorgung, die Abwasser- und Abfallentsorgung bereits geregelt.

6.1. Brandschutz

Es handelt sich um ein besiedeltes Gebiet. Wesentliche bauliche Erweiterungen sind durch den B-Plan nicht möglich. Die Löschwasserversorgung ist derzeit gesichert. Je nach Ausgestaltung der P+R-Anlage, z.B. Parkhaus, sind ggf. weitere Nachweise für die Löschwasserversorgung im Rahmen der Genehmigung zu erbringen.

6.2. Oberflächenwasser

Aus Gründen des Gewässerschutzes und zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft, ist im Plangebiet unbelastete Regenwasser auf den Grundstücken breitflächig (dezentral) über die belebte Bodenzone zu versickern. Der Einbau von Sickerschächten ist unzulässig. Durch die Verpflichtung zur Versickerung wird ein naturnaher und nachhaltiger Umgang mit dem anfallenden Oberflächenwasser sichergestellt. Eine Brauchwassernutzung des Regenwassers ist zulässig, um den sparsamen Umgang mit dem Gut Wasser zu unterstützen.

Die Versickerungsfähigkeit wurde im Vorfeld des nördlich angrenzenden B-Plan 23 (2006) über ein Bodengutachten grundsätzlich nachgewiesen.

Für die P+R-Anlage sind im Rahmen der Genehmigung entsprechende Entwässerungsnachweise zu erbringen.

6.3. Altlastenstandorte oder Altlastenverdachtsflächen

Altlastenstandorte oder Altlastenverdachtsflächen sind im Plangebiet nicht bekannt. Sollten während der Erdarbeiten vor Ort Bodenverunreinigungen, unnatürliche Bodenverfärbungen oder Abfallablagerungen festgestellt werden, so sind diese dem Landkreis Lüneburg anzuzeigen und die Arbeiten bis auf weiteres einzustellen.

7. Immissionsschutz

7.1. Lärm

Für das Plangebiet wurde eine Schalltechnische Untersuchung (Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 33 „P+R Nord und Ilmer Weg“ des Flecken Bardowick, LÄRMKONTOR GmbH, Hamburg, 26.05.2021, als Anlage 1 angefügt) durchgeführt.

Die Schalltechnische Untersuchung trifft Aussagen für die Plangebiete des B-Plans Nr. 33 und Nr. 56. Die Schalltechnische Untersuchung kommt für das Gebiet des B-Plan Nr. 56 zu folgendem Ergebnis:

Verkehrslärm

„Die Orientierungswerte der DIN 18005 der jeweiligen Gebietsnutzung werden im Großbereich des Plangebietes im Tag- und Nachtzeitraum überschritten und in Teilen auch der Grenzwert der 16. BImSchV. Im Nahbereich zur Bundesautobahn A39 bzw. der Bahnstrecke Hamburg – Hannover – Hamburg und der Kreisstraße K32 wird die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags erreicht und von 60 dB(A) nachts in Teilen überschritten.

Es ist somit eine Beeinträchtigung durch Lärm zu erwarten, auf welche die Planung reagieren muss. Hierbei wird auch teilweise, die für Außenwohnbereiche kritische Lärmschwelle von 65 dB(A) überschritten. Außenbereiche sollten daher nicht ohne weitere Schallschutzeinrichtungen zur Straße ausgerichtet werden.

Im Bereich des planungsrechtlichen Bestands ist der bauleitplanerische Handlungsspielraum stark eingengt. In der Rechtsprechung anerkannt ist in diesen Fällen, dass eine sachgerechte Abwägung auch „unterhalb“ der Anforderungen, wie sie an eine Neuplanung gestellt werden können, gegeben ist. Dieser städtebauliche Missstand ist mit bauleitplanerischen Mitteln zu lösen. Es ist für den Bereich der Bestandswohnbebauung im gesundheitsgefährdenden Bereich an der Bahnhofsstraße K32 und Ecke Ilmer Weg / Bahnhofsstraße die Überlegung anzustellen, wie für die Zeitspanne des Bestandes der Gebäude gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden können. Zunächst muss geprüft werden, ob in den jeweiligen betroffenen Gebäuden Schallschutz entsprechend den maßgeblichen Außenlärmpegeln der DIN 4109 („Schallschutz im Hochbau“) vorhanden ist, welcher im Innenraum gesunde Wohnverhältnisse garantiert. Sind diese Voraussetzungen gegeben, dann erscheint es ausreichend, dies in der Begründung des B-Plans aufzunehmen. Problematisch wird es, wenn die Überprüfung ergibt, dass der Schallschutz nicht auf die maßgeblichen Außenlärmpegel der DIN 4109 abgestellt ist, d.h. im Innenraum keine gesunden Wohnverhältnisse anzunehmen sind.“

Zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Bebauungsplan gegenüber dem Verkehrslärm wurden daher die in der schalltechnischen Untersuchung empfohlenen Festsetzungen zum Schallschutz für Neubau und Modernisierung übernommen.

P+R

„Die Prüfung der Einwirkung der P+R-Anlage hat gezeigt, dass an den maßgeblichen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV im Tagzeitraum eingehalten, jedoch im Nachtzeitraum sowohl im Prognose Nullfall als auch im Prognose Planfall überschritten werden.

Die Pegelerhöhung vom Prognose Nullfall zum Prognose Planfall beträgt im Tagzeitraum bis zu 1 dB und im Nachtzeitraum bis zu 0,4 dB.

Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags wird nicht erreicht. Jedoch wird am Gebäude in der Bahnhofstraße 75A die nächtliche Gesundheitsgefährdungsschwelle von 60 dB(A) um bis zu 1 dB im Null- wie im Planfall überschritten.

Die Pegelerhöhung vom Prognose-Nullfall zum Prognose-Planfall am Gebäude in der Bahnhofstraße 75A, unter Berücksichtigung von Maximalannahme für die Nutzung der P+R Anlage, beträgt im Nachtzeitraum bis zu 0,1 dB und ist somit nicht spürbar. Somit ist im Bebauungsplan abzuwägen, ob die nicht spürbare Mehrbelastung für die Nachbarschaft durch die geplante Erweiterung der P+R Anlage an der Bahnhofsstraße in Bardowick hinzunehmen ist.“

Die Lage in Nähe zum Bahnhofseingang sowie Anbindungsmöglichkeit an das übergeordnete Straßennetz (K 32) bietet sich für die Errichtung bzw. Erweiterung der P+R-Anlage an. Durch die Vergrößerung des P+R-Angebots wird die Nutzung des Bahnhofes attraktiver und somit der Umweltverbund gestärkt. Somit wird – an anderer Stelle - die (Lärm)-Belastung durch Reduzierung des PKW-Verkehrs abnehmen.

Die Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe zum geplanten P+R ist bereits durch den Verkehr der BAB, K 32 und Bahnstraße belastet. Laut Schalltechnischer Untersuchung kommt es zu einer nicht spürbaren Mehrbelastung. Unter Berücksichtigung der Vorteile des Ausbaues des P+R sind diese daher hinnehmbar.

Im Rahmen der weiteren Planung ist zu prüfen, ob weitere bauliche Maßnahmen möglich sind, welche die P+R-Nutzung und die angrenzende Bebauung voneinander abgrenzt.

7.2. Störfallbetriebe

Im Plangebiet sind keine sog. Störfallbetriebe vorhanden und werden durch die Bauleitplanung auch nicht vorbereitet.

Auch in der Umgebung sind keine solcher Betriebe vorhanden, auf die Rücksicht zu nehmen wäre. Störfallbetriebe sind Bereiche oder Betriebe, in denen mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird (im Sinne des Artikels 3 Nummer 10 der Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates (ABl. L 197 vom 24.7.2012, S. 1)).

8. Umweltbericht

Siehe Teil II der Begründung.

9. Flächen und Kosten

Flächen

Das Plangebiet dieses Bebauungsplans hat eine Größe von insgesamt rund 21.700 m², davon werden rund 6.450 m² als Mischgebiet, rund 650 m² als Straßenverkehrsfläche und rund 14.600 m² als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Park+Ride/Parkhaus festgesetzt.

Kosten

Die Kosten für die Aufstellung Bebauungsplans werden vom Flecken Bardowick getragen.

Weiter in Teil II der Begründung