



**Gemeinde Lindwedel  
Landkreis Heidekreis**

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 19  
"Karosserie & Lackierzentrum Bhf. Hope"**

**mit örtlicher Bauvorschrift  
über Gestaltung**

**BEGRÜNDUNG**

**Vorentwurf**

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB

Frühz. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öff. Belange gem. § 4 (1) BauGB

**Stand: 01.10.2018**

---

Bearbeitung:

 H&P Ingenieure  
Laatzen / Soltau

<b>INHALTSVERZEICHNIS</b>	<b>Seite</b>
<b><u>Teil A:</u></b>	<b>4</b>
<b>1 Rechtsgrundlagen</b>	<b>4</b>
<b>2 Einleitung</b>	<b>4</b>
2.1 Verfahren	5
2.2 Allg. Ziele und Zwecke / voraussichtliche Auswirkungen der Planung	5
2.3 Konzeptplanung	6
<b>3 Übergeordnete Planungsvorgaben</b>	<b>7</b>
3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	7
3.2 Raumordnerische Vorgaben	8
3.3 Belange benachbarter Gemeinden	9
3.4 Sonstige Planungen und Rahmenbedingungen	9
3.5 Standortwahl / Alternativstandorte	9
<b>4 Umfang und Erfordernis der Festsetzungen</b>	<b>10</b>
4.1 Beschreibung / Lage des Geltungsbereiches und seiner Umgebung	10
4.2 Art und Maß der baulichen Nutzung	12
4.2.1 Art der baulichen Nutzung	12
4.2.2 Maß der baulichen Nutzung	14
4.3 Örtliche Bauvorschriften	15
4.4 Immissionsschutz	15
4.5 Verkehrserschließung	16
4.6 Ver- und Entsorgung	16
4.7 Grünordnung, Kompensation und Artenschutz	17
<b>5 Städtebauliche Werte</b>	<b>18</b>
<b><u>Teil B: VEP / Durchführungsvertrag</u></b>	<b>19</b>
<b>6 Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP)</b>	<b>19</b>
<b>7 Durchführungsvertrag</b>	<b>20</b>
<b><u>Teil C:</u></b>	<b>21</b>
<b>1 Umweltbericht</b>	<b>21</b>
1.1 Einleitung / Rahmenbedingungen	21
1.2 Inhalte und wichtigste Ziele des Bebauungsplanes	21
1.3 Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen und Fachplänen	22
1.4 Basisszenario / Nichtdurchführung der Planung	23
1.5 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	23
1.6 Prüfkriterien gem. Anlage 1 2 b aa bis hh zum BauGB	27
1.7 Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung	29
1.8 Bilanzierung	30

1.9	Kompensation	30
1.10	Anderweitige Planungsmöglichkeiten (Ziele und Standort)	30
1.11	Technische Verfahren / Überwachung / Schwierigkeiten	31
1.12	Allgemeinverständliche Zusammenfassung	32
1.13	Quellenangaben:	33
<b>Teil C:</b>		<b>34</b>
<b>2</b>	<b>Abwägung und Beschlussfassung</b>	<b>34</b>

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
Abbildung 1: Lageplan Hallenerweiterung im Änderungsbereich (Büro Cattau Baugesellschaft MBH, 09.2018 (Wedemark)) .....	6
Abbildung 2: Auszug aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Samtgemeinde Schwarmstedt (unmaßstäblich, Plangebiet markiert) .....	7
Abbildung 3: Übersicht Lage des Plangebietes (unmaßstäblich, Plangebiet markiert).....	11
Abbildung 4: Blick auf die geplante Erweiterungsfläche.....	12
Abbildung 5: LSG H 00028 „Warmeloher Heide“ der Region Hannover in der Umgebung des Plangebietes (Plangebiet markiert) .....	22

<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
Tabelle 1: Bilanzierung des Eingriffsraumes gem. „Arbeitshilfe zur Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung“ des Niedersächsischen Städtetags (2013) .....	17
Tabelle 2: Bilanzierung des Eingriffsraumes gem. „Arbeitshilfe zur Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung“ des Niedersächsischen Städtetags (2013) .....	30

### **Anlagen**

Anlage 1: DEKRA Automobil GmbH, Hamburg: Prognose von Schallimmissionen,  
15.08.2018, Projektnummer: 551225745

## Teil A:

### **1 Rechtsgrundlagen**

Der vorliegende vorhabenbezogene Bebauungsplan (B-Plan) wird aufgrund folgender Rechtsvorschriften aufgestellt:

- Baugesetzbuch, BauGB, in Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634),
- Baunutzungsverordnung, BauNVO, in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786).
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV) vom 18.12.1990 (BGBl. I 1991 S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.05.2017 (BGBl. I. S. 1057).

### **2 Einleitung**

Die baulichen Anlagen des im Plangebiet bestehenden Karosserie & Lackierbetriebs sowie ein südlich angrenzendes Wohnhaus mit Lagermöglichkeiten liegen derzeit im planungsrechtlichen Außenbereich. Für die gewerbliche Nutzung als Karosserie & Lackierbetrieb bestehen umfangreiche Baugenehmigungen (Lackierkabine etc.). Im Zuge der Planung sollen dem ortsansässigen Betrieb Entwicklungs- und Erweiterungsmöglichkeiten am bestehenden Betriebsstandort ermöglicht werden.

Vom Büro Cattau Baugesellschaft MBH (Wedemark) wurde ein Lageplan ausgearbeitet, der die aktuellen Erweiterungsplanungen des Lackierbetriebes beinhaltet. Demnach soll eine Hallenerweiterung an die bestehenden Gebäude auf der nordöstlich angrenzenden Zierrasenfläche / Freifläche erstellt werden. Die Bestandsgebäude bleiben in ihrer ursprünglichen Form erhalten. Diese werden lediglich intern umstrukturiert.

Für das hier vorliegende Bebauungsplanverfahren betrachtet die Gemeinde eine Durchführung nach § 12 BauGB mit Vorhabenbezug als geboten, weil a) die Planung einem konkreten, standortansässigen Vorhaben dient und auch keinerlei andere gewerbliche Nutzungen dort vorgesehen sind und auch nicht langfristig vorgesehen sein sollen und weil b) die beengten örtlichen Rahmenbedingungen bzw. die standörtlichen Auswirkungen (Lärm) über einen konkreten Ansiedlungsvorschlag besser berücksichtigt werden können.

Demgemäß wird dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan ein Vorhaben- und Erschließungsplan zugeordnet, der den Stand der Vorhabenplanung abbildet – siehe dazu näher Teil B dieser Begründung. Dabei ist ausschließlich der eigentliche Karosserie & Lackierbetrieb Bestandteil des Vorhaben- und Erschließungsplans (VEP), da nur für diesen konkrete Planungen vorliegen. Das südlich gelegene Gebäude ist nicht unmittelbar dem Betrieb zugeordnet und es werden dort Lagernutzungen und Wohnnutzung durchgeführt, jedoch keine typischen Nutzungen eines Karosserie & Lackierbetriebs. Dieser südliche Teil ist nicht Gegenstand des Vorhaben- und Erschließungsplanes.

Im wirksamen Flächennutzungsplan werden das Plangebietes selbst, sowie die direkt umgebenen Flächen als Außenbereich dargestellt (Flächen für die Landwirtschaft). Die Straße „Am Bahnhof“ wird als „sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ dargestellt. Im Straßenverlauf wird eine „Abwasserdruckleitung“ dargestellt. Die Bahnstrecke wird als „Bahnanlage“ dargestellt.

Nördlich, westlich und südlich setzt sich der planungsrechtliche Außenbereich weiter fort. Östlich setzen sich Flächen für Wald weiter fort.

Der Flächennutzungsplan wird im Rahmen der parallel in Bearbeitung befindlichen 37. Änderung des FNP der Samtgemeinde Schwarmstedt als gewerbliche Baufläche dargestellt.

Mit der Bearbeitung des Verfahrens wurde die H&P Ingenieure GbR, Laatzen / Soltau, beauftragt.

## 2.1 Verfahren

Die Gemeinde Lindwedel hat sich für die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans nach § 12 BauGB entschieden, weil das hier geplante Baukonzept hinsichtlich seiner Auswirkungen und mit Blick auf die Immissionssituation konkreter Regelungen bedarf, die über den in sonstigen Bebauungsplänen festgesetzten Festsetzungsrahmen auf Basis von § 9 BauGB hinausgehen, und mit dem Vorhabenträger somit im Durchführungsvertrag verbindliche Regelungen auf Basis des Vorhaben- und Erschließungsplans (VEP) und der Vorhabenbeschreibung getroffen werden können. Gegenstand der Satzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans werden sein:

Blatt 1:

- Festsetzungsplan mit zeichnerischen und textlichen Festsetzungen,
- Präambel und Verfahrensvermerke.

Blatt 2:

- VEP,
- exemplarische Ansicht(en),
- Vorhabenbeschreibung.

Der südliche Teil des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplanes ist nicht Gegenstand des Vorhaben- und Erschließungsplanes. Hier handelt es sich um eine mischgebietstypische Nutzung, bei der eine Beschreibung durch einen Vorhaben- und Erschließungsplan nicht notwendig ist.

## 2.2 Allg. Ziele und Zwecke / voraussichtliche Auswirkungen der Planung

### Ziele und Zwecke

Die im vorhergehenden Abschnitt genannten allgemeinen Ziele werden konkretisiert bzw. ergänzt durch folgende Ziele:

- Schaffung der planungsrechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen für eine Entwicklungs- und Erweiterungsmöglichkeit für einen ortsansässigen Karosserie & Lackierbetrieb am bestehenden Betriebsstandort,
- Sinnvolle Neuordnung und Organisation des bestehenden Betriebsstandortes,
- Langfristige Sicherung von Arbeitsplätzen in der Gemeinde Lindwedel,
- Nutzung der vorhandenen Erschließungsanlagen,
- Vermeidung von Beeinträchtigungen schutzwürdiger Wohnnutzungen durch den Gewerbelärm,

- Eingliederung der Anlagen in Natur und Landschaft durch eine wirksame Eingrünung.

### Auswirkungen

Im Ergebnis lässt die Planaufstellung folgende Auswirkungen erwarten:

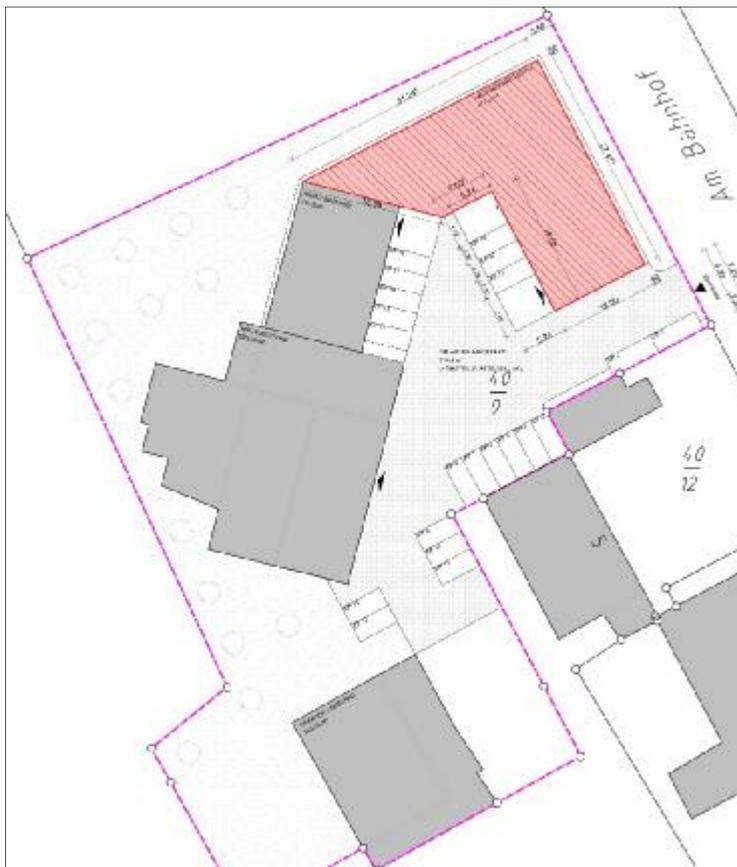
- Inanspruchnahme einer kleinflächigen Außenbereichsfläche (Zierrasenfläche / Freifläche) in direktem Anschluss an die vorhandenen Nutzungen,
- verkehrliche und betriebliche Emissionen,
- Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild.

## 2.3 Konzeptplanung

Für die Planung liegt ein Lageplan vom Büro Cattau Baugesellschaft MBH (Wedemark), siehe Abb. 1, vor. Demnach soll durch einen Hallenanbau / Hallenanbau eine notwendige Erweiterung des Betriebes erfolgen. Intern soll eine Neuordnung und Neuorganisation der Betriebsabläufe erfolgen. Somit kann die Grundlage für ein wirtschaftliches Fortbestehen des Betriebes in Zukunft geschaffen werden.

Der Anbau soll im Bereich der Zierrasenflächen an der Straße „Am Bahnhof“ auf ca. 480 m<sup>2</sup> entstehen.

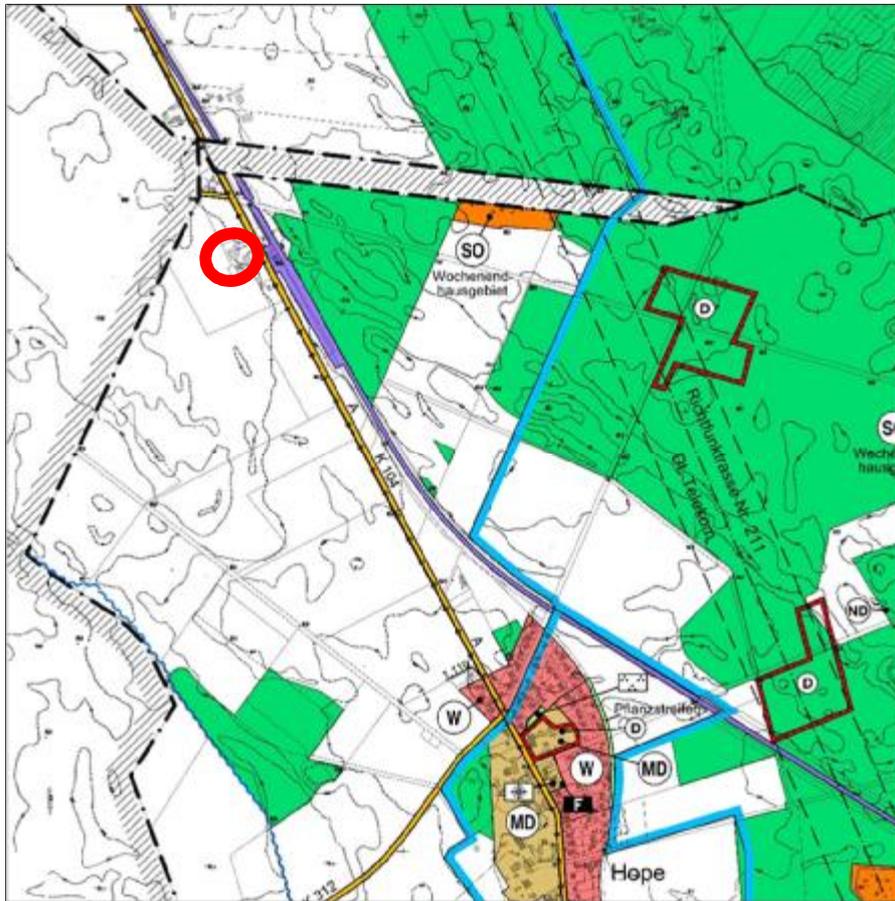
**Abbildung 1: Lageplan Hallenerweiterung im Änderungsbereich (Büro Cattau Baugesellschaft MBH, 09.2018 (Wedemark))**



## 3 Übergeordnete Planungsvorgaben

### 3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Abbildung 2: Auszug aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Samtgemeinde Schwarmstedt (unmaßstäblich, Plangebiet markiert)



Die baulichen Anlagen des im Plangebiet bestehenden Karosserie & Lackierbetriebs liegen derzeit im planungsrechtlichen Außenbereich gem. § 35 BauGB. Für die derzeitige Nutzung liegen umfangreiche Baugenehmigungen vor (Lackierkabine etc.).

Im wirksamen Flächennutzungsplan werden das Plangebietes selbst, sowie die direkt umgebenen Flächen als Außenbereich dargestellt (Flächen für die Landwirtschaft). Die Straße „Am Bahnhof“ wird als „sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ dargestellt. Im Straßenverlauf wird eine „Abwasserdruckleitung“ dargestellt. Die Bahnstrecke wird als „Bahnanlage“ dargestellt.

Nördlich, westlich und südlich setzt sich der planungsrechtliche Außenbereich weiter fort. Östlich setzen sich Flächen für Wald weiter fort.

Der Flächennutzungsplan wird im Rahmen der parallel in Bearbeitung befindlichen 37. Änderung des FNP der Samtgemeinde Schwarmstedt als gewerbliche Baufläche dargestellt.

## 3.2 Raumordnerische Vorgaben

Für die Raumordnung maßgebende Ziele und Grundsätze sind zu entnehmen:

- dem Landesraumordnungsprogramm, LROP 2017 sowie dem
- Regionalen Raumordnungsprogramm, RROP, des Landkreises Heidekreis 2015 (Entwurf)

Nach Punkt 1.1.1 07 des LROP (2017) sollen die ländlichen Regionen, wozu Lindwedel (Hope) zählt, sowohl mit ihren gewerblich-industriellen Strukturen als auch als Lebens-, Wirtschafts- und Naturräume mit eigenem Profil erhalten und so weiterentwickelt werden, dass sie zur Innovationsfähigkeit und internationalen Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Wirtschaft dauerhaft einen wesentlichen Beitrag leisten können. Die Entwicklung der ländlichen Regionen soll darüber hinaus gefördert werden, um insbesondere kleinen und mittleren Unternehmen ein geeignetes Umfeld bieten zu können. Diesen Zielsetzungen entspricht die Planung in außerordentlichem Maße, da sie die langfristige Standortsicherung eines örtlichen Betriebes zum Ziel hat.

Die Planung entspricht ebenfalls den Zielsetzungen des LROP 2017 in Abschnitt 1.1.1 05, dass in allen Teilräumen eine Steigerung des wirtschaftlichen Wachstums und der Beschäftigung erreicht werden soll. Bei allen Planungen und Maßnahmen sollen daher die Möglichkeiten der Innovationsförderung, der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, der Erschließung von Standortpotenzialen und von Kompetenzfeldern ausgeschöpft werden und insgesamt zu einer nachhaltigen Regionalentwicklung beitragen.

Weitere besondere Darstellungen sind für den Änderungsbereich dem LROP 2017 nicht zu entnehmen. Die nordöstlich verlaufende Bahnstrecke wird als „Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke“ dargestellt.

Seitens des RROP 2015 wird das Plangebiet selbst mit folgender Ausweisung belegt:

- Vorbehaltsgebiet Erholung
- Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft aufgrund hohen Ertragspotenzials.

### Hierzu ist festzuhalten:

Die Ausweisung des „Vorbehaltsgebietes Landwirtschaft“ und des „Vorbehaltsgebietes Erholung“ wird durch die vorliegende Planung insgesamt nur sehr kleinflächig in Anspruch genommen. Darüber hinaus handelt es sich auch zum Teil um eine Bestandssicherung, mit einer kleinflächigen Erweiterung. Die Standortsicherung des Betriebes und die Sicherung des Bestandes bewertet die Samtgemeinde hier vorrangig. Erhebliche Einschränkungen der Schutzziele der Vorbehaltsgebiete sind daher nicht zu erwarten.

Keiner weitergehenden Regelungen bedarf es zum Belang Einzelhandel, der als Gewerbe aller Art grundsätzlich auch in einem Gewerbegebiet zulässig wäre, solange er unterhalb der Schwelle der Großflächigkeit bleibt. Das LROP 2017 wie auch der Entwurf RROP 2015 definieren ausführlich die landesplanerischen Ziele, die im Rahmen von Neuansiedlungen im Bereich von großflächigen Einzelhandelsprojekten zu berücksichtigen sind und die in der Folge oftmals auch zu Regelungen in Bebauungsplänen führen (in Gewerbegebieten ist dabei insb. das Problem der Agglomeration anzusprechen). Der Entwurf des RROP 2015 empfiehlt dementsprechend, in Bebauungsplänen Einzelhandel auch unterhalb der Großflächigkeit generell in GE- und GI-Gebieten auszuschließen. Dem folgt die Gemeinde Lindwedel: Einzelhandelsbetriebe sind im Plangebiet generell unzulässig und nicht Teil des Bebauungsplanes.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass die Planung mit den Belangen der Raumordnung und Landesplanung zu vereinbaren ist.

### **3.3 Belange benachbarter Gemeinden**

Belange der Bauleitplanung benachbarter Gemeinden werden durch dieses Verfahren vorbehaltlich der Ergebnisse der nachbarkommunalen Abstimmung nicht berührt, § 2 Abs. 2 BauGB.

### **3.4 Sonstige Planungen und Rahmenbedingungen**

#### Altlasten / Bodenschutz

Im Plangebiet selbst und in der näheren Umgebung sind keine Altablagerungen oder Altlastenverdachtsflächen vorhanden, die zu möglichen Beeinträchtigungen der geplanten Nutzungen führen können. Der Kartenserver des LBEG stellt für das Plangebiet keine Verdachtsflächen dar.<sup>1</sup>

Bei Bekanntwerden von Anzeichen einer möglichen schädlichen Bodenverunreinigung ist die Untere Bodenschutzbehörde, Landkreis Heidekreis, unverzüglich einzuschalten. Dies könnten z.B. Vergrabungen (Hausmüll, Bauschutt usw.) oder organoleptische Auffälligkeiten des Bodens (Verfärbungen, Geruch usw.) sein.

#### Denkmalschutz

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans besteht die Möglichkeit des Auftretens archäologischer Bodenfunde. Auf das Niedersächsische Denkmalschutzgesetz, NDSchG, § 6, „Erhaltungspflicht“, § 13 „Erdarbeiten“ und § 14 „Bodenfunde“ wird besonders hingewiesen. Archäologische Bodenfunde unterliegen der Meldepflicht. Sie sind bei Zutagetreten durch Baumaßnahmen unverzüglich bei der Unteren Denkmalschutzbehörde, Landkreis Heidekreis, anzuzeigen.

In der Umgebung befindet sich das alte Bahnhofsgebäude, welches unter Denkmalschutz steht. Durch die Festsetzung von ÖBVs wird dieser Umgebungsnutzung Rechnung getragen.

### **3.5 Standortwahl / Alternativstandorte**

Angesichts der bereits vorhandenen Nutzungen und der betrieblichen Strukturen am Standort sind sich wesentlich unterscheidende Lösungen im Sinne einer Standortalternative nicht gegeben. Durch die Erweiterung des Bestandes am bestehenden Standort können weitere Außenbereichsflächen geschont werden.

Die vollständige Betriebsverlagerung des Lackierbetriebes, etwa nach Lindwedel in das Gewerbegebiet „Südlich der Bahn“ oder nach Buchholz (Aller) in das Gewerbegebiet „Schwarzer Berg“, mag zwar aus lärmtechnischer und städtebaulicher Sicht wünschenswert sein, jedoch verkennt eine derartige Forderung die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit eines Kleinbetriebes, wie er hier ansässig ist. Bereits die geplanten Erweiterungen am Standort stellen eine erhebliche Investition dar – eine Verdrängung des Betriebs nach außerhalb würde dessen Existenz gefährden. Daher sieht die Gemeinde Lindwedel die örtliche Erweiterung, sprich die hier vorliegende Bauleitplanung, als erforderlich an, auch und vor allem, da – wie in diesem

<sup>1</sup> [http://www.lbeg.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation\\_id=600&article\\_id=72321&psmand=4](http://www.lbeg.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=600&article_id=72321&psmand=4)

Verfahren nachweisbar – die städtebauliche wie auch lärmtechnische Integration in die Umgebung gelingt.

Etwaige Varianten bezüglich der betriebsinternen Organisation sind in der verbindlichen Bauleitplanung zu behandeln, jedoch scheinen die im Lageplan, siehe Abschnitt 2.3, abgebildeten Entwicklungsflächen im Bestreben, einen kompakten Betriebsstandort zu entwickeln, sinnfällig und auch mit Blick auf mögliche Eingriffe in Natur und Landschaft begründbar. Es wird lediglich ein kleinflächiger, direkt an das Betriebsgelände angrenzender Bereich (Zierrasenfläche / Freifläche) des Außenbereichs durch die Erweiterung in Anspruch genommen.

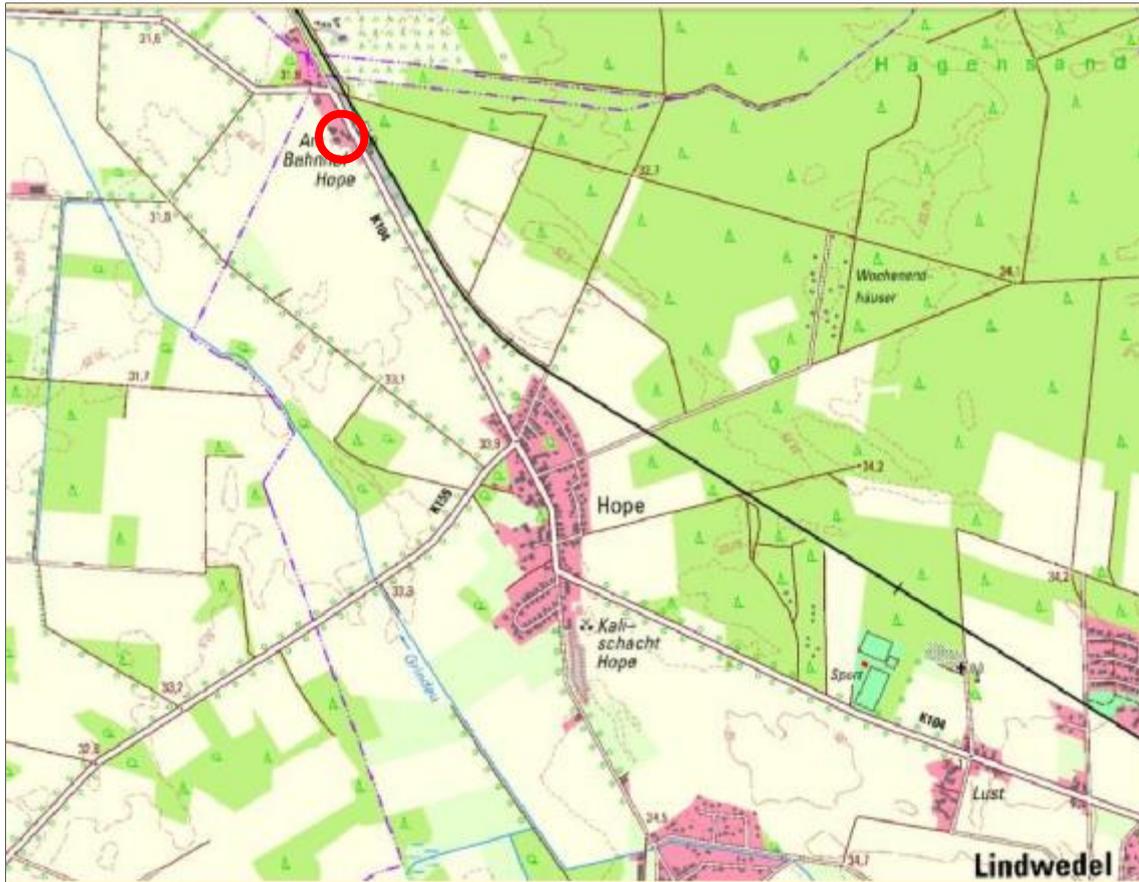
## **4 Umfang und Erfordernis der Festsetzungen**

### **4.1 Beschreibung / Lage des Geltungsbereiches und seiner Umgebung**

Das Plangebiet umfasst insgesamt eine Fläche von rd. 0,5 ha und liegt im Bereich des Ortsteiles Bahnhof Hope der Gemeinde Lindwedel und umfasst den Betriebsstandort und geplante Erweiterungsfläche eines ansässigen Karosserie & Lackierbetriebes.

Die Zufahrt zu dem Betrieb erfolgt von Osten von der Straße „Am Bahnhof“. Die Umgebung des Plangebietes wird geprägt von weiteren gewerblichen Nutzungen (Heidelbeerplantage, Heidebäcker) und Wohnnutzungen. Südlich und westliche setzen sich Ackerflächen weiter fort.

Abbildung 3: Übersicht Lage des Plangebietes (unmaßstäblich, Plangebiet markiert)<sup>2</sup>



Folgendes Bild gibt einen Eindruck von der geplanten Erweiterungsfläche im Plangebiet:

<sup>2</sup> <http://www.landkreis-verden-navigator.de/>

Abbildung 4: Blick auf die geplante Erweiterungsfläche<sup>3</sup>



## 4.2 Art und Maß der baulichen Nutzung

### 4.2.1 Art der baulichen Nutzung

Als Art der baulichen Nutzung wird ein Gewerbegebiet (GE) gem. § 8 BauNVO und ein Mischgebiet gem. § 6 BauNVO festgesetzt. Der Vorhaben- und Erschließungsplan beschränkt sich auf die Festsetzungen des Gewerbegebietes.

#### **Gewerbegebiet (GE) gem. § 8 BauNVO:**

Allgemein zulässig sind:

- Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe,
- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude.

Unzulässig sind:

- Tankstellen,
- Anlagen für sportliche Zwecke,
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke,
- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbegebiet zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind.
- Vergnügungsstätten,
- Einzelhandelsbetriebe,
- Anlagen, die einen Betriebsbereich im Sinne von § 3 Abs. 5a BImSchG (sog. „Störfallbetriebe“ bilden oder Teil eines solchen Betriebsbereiches wären.

Zur Begründung: Die Festsetzungen zum Nutzungskatalog sollen dem bereits ansässigen Betrieb eine zukünftige gewerbliche Nutzung an dem etablierten Standort ermöglichen. Es

<sup>3</sup> Quelle: Eigene Bilder

soll eine, der Umgebungsnutzung angepasste, gewerbliche Nutzung der Gebäude ermöglicht werden. Der Vorhaben- und Erschließungsplan beschränkt sich auf die Festsetzungen des Gewerbegebietes.

Im Gewerbegebiet (GE) sind Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, allgemein zulässig. Somit wird eine gewerbliche Nutzung, planungsrechtlich zulässig.

Insgesamt sollen im Plangebiet besonders emissionsintensive Betriebe ausgeschlossen werden, und zwar nicht nur in Bezug auf deren Lärmverhalten (was bereits durch die lärmtechnischen Regelungen erreicht wird), sondern auch in Bezug auf sonstige Emissionen (Gerüche, Stäube etc.). Daher werden so genannte „Störfallbetriebe“ (Betriebe und Anlagen mit Betriebsbereichen i. S. v. § 3 Abs. 5 a BImSchG der Abstandsklasse I – IV des Leitfadens „Empfehlung für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und der schutzbedürftigen Gebiete im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BImSchG“ der Kommission für Anlagensicherheit.) ausgeschlossen.

Darüber hinaus sind auch Einzelhandelsbetriebe, siehe vorne Ausführungen zur Raumordnung, im Plangebiet unzulässig, da für den Einzelhandel zudem anderweitige, zentralere bzw. bereits entsprechend eingeführte Flächen in der Gemeinde Lindwedel im zur Verfügung stehen.

Gleiches gilt für Anlagen für kirchliche, kulturelle soziale und gesundheitliche Zwecke und Vergnügungsstätten. Darüber hinaus entsprechen Tankstellen nicht den städtebaulichen Zielsetzungen für den Standort. Nicht betroffen davon sind etwaige „Betriebstankstellen“, die als Nebenanlagen weiterhin genehmigungsfähig bleiben.

Generell ausgeschlossen werden ebenfalls Bordelle oder bordellähnliche Betriebe, welche städtebaulich zu den Gewerbebetrieben (nicht zu Vergnügungsstätten) gezählt werden, da verhindert werden soll, dass im Gebiet milieuartige Strukturen auftreten. Gleiches gilt für Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbegebiet zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind.

Der südliche Teil des Plangebietes wird aufgrund seiner Nutzung als Mischgebiet (MI) festgesetzt.

### **Mischgebiet (MI). § 6 BauNVO**

Allgemein zulässig sind:

- Wohngebäude,
- Geschäfts- und Bürogebäude,
- Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige Gewerbebetriebe.

Ausnahmsweise zulässig sind:

- Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Nicht Bestandteil des Bebauungsplanes sind:

- Einzelhandelsbetriebe,
- Gartenbaubetriebe,
- Tankstellen,
- Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO.

Zur Begründung: Im Bereich des festgesetzten Mischgebietes befindet sich ein Gebäude, welches zum Teil zu Wohnzwecken genutzt wird und zum Teil zu Lagerzwecken des Lackierbetriebes. Dieser Nutzungsdurchmischung wird durch die Festsetzung eines Mischgebietes Rechnung getragen. In diesem Bereich sind mischgebietstypische Nutzungen, wie Schank- und Speisewirtschaften oder Betriebe des Beherbergungsgewerbes zulässig. Ferner sind sonstige nicht störende Gewerbebetriebe im Sinne § 4 (3) BauNVO zulässig, was mit der Bestandsnutzung korrespondiert. Einzelhandelsbetriebe, Gartenbaubetriebe und Tankstellen werden ausgeschlossen wegen ihres Flächenanspruchs bzw. ihres zu erwartenden Zielverkehrsaufkommens, ebenso wie Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO. Diese werden aufgrund ihrer milieubedingten Störungen ausgeschlossen.

#### **4.2.2 Maß der baulichen Nutzung**

##### **Gewerbegebiet:**

###### Versiegelung

Es wird für das Plangebiet im Bereich des GE-Gebietes eine GRZ von 0,8 + 50 % Überschreitung für Nebenanlagen festgesetzt. Damit wird eine standortgerechte Ausnutzung des Plangebietes in Hinblick auf die geplanten und bestehenden Nutzungen erreicht.

###### Höhenentwicklung

Die maximale Gebäudehöhe wird im Bereich des GE-Gebiets auf 42,50 m ü. N.N. festgelegt (8,00 m über vorhandenen Gelände). Die zulässige bauliche Höhe kann durch untergeordnete und / oder technische Bauteile (Lichtschächte, Lüftungsanlagen etc.) mit Grundflächen bis max. 20 m<sup>2</sup> bis zu 3,0 m überschritten werden.

###### Baugrenzen

Die überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen werden gemäß § 23 (1) BauNVO durch Baugrenzen festgelegt. Die überbaubaren Flächen orientieren sich zum einen an den vorhandenen baulichen Anlagen, sowie zum anderen an den geplanten baulichen Anlagen.

###### Bauweise

Für das GE- Gebiet wird eine offene Bauweise festgesetzt.

##### **Mischgebiet:**

###### Versiegelung

Es wird für das Plangebiet im Bereich des MI-Gebietes eine GRZ von 0,4+ 50 % Überschreitung für Nebenanlagen festgesetzt. Damit wird der Bestandsnutzung Rechnung getragen.

###### Höhenentwicklung

Die maximale Höhenentwicklung im Mischgebiet (MI) wird auf I Vollgeschoss begrenzt.

###### Baugrenzen

Die überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen werden gemäß § 23 (1) BauNVO durch Baugrenzen festgelegt. Die überbaubaren Flächen orientieren sich zum einen an den vorhandenen baulichen Anlagen.

###### Bauweise

Für das MI- Gebiet wird eine offene Bauweise festgesetzt.

### 4.3 Örtliche Bauvorschriften

Die örtlichen Bauvorschriften beschränken sich auf Regelungen zu Werbeanlagen, da insbesondere diese oftmals besonders negative Auswirkungen auf die Umgebung haben, auch und gerade in Gewerbegebieten. Zielsetzung der Vorgaben ist es, die Auswirkungen der Werbeanlagen auf die Umgebung zu minimieren, gleichzeitig jedoch angesichts der geplanten Nutzungen ein notwendiges Maß an Flexibilität zu gewährleisten. Es wird geregelt:

- Ø Hinweisschilder und Werbeanlagen sind nur an der Stätte der Leistung als selbstleuchtende oder angestrahlte Anlagen zulässig. Wechselwerbung und Wechsellicht als Beleuchtung sind nicht zulässig.
- Ø Als Beleuchtung sind ausschließlich geschlossene Natriumdampf-Hochdrucklampen, Spektralbereich von 570 bis 630 nm, oder vergleichbar insektenfreundliche Lampen zulässig. Alternativ sind LEDs zulässig.
- Ø Werbeanlagen an Gebäuden dürfen die zulässige Gebäudehöhe nicht überragen.
- Ø Verstöße gegen diese örtliche Bauvorschrift sind Ordnungswidrigkeiten, § 80 Abs. 3 NBauO, die mit einer Geldbuße gem. § 80 Abs. 5 NBauO geahndet werden.

Wechselndes und bewegtes Licht führt in besonderem Maße zu Aufmerksamkeit bzw. Ablenkung unter dem Gesichtspunkt der Einfügung in die Umgebung und des empfindlichen Ortsbildes. Durch die Vorgabe von insektenfreundlichen Lampen wird ein unerlässlicher Beitrag zum Artenschutz (Insekten) geleistet.

### 4.4 Immissionsschutz

Von der DEKRA Automobil GmbH Industrie, Bau und Immobilien, Niederlassung Hamburg wurde unter der Projektnummer 551225745 ausgearbeitet. Als Ergebnis kann Folgendes festgehalten werden.

Die Ermittlung der Beurteilungspegel erfolgte auf Grundlage der TA-Lärm und Anhand von ermittelten Emissionsansätzen.

An den maßgeblichen Immissionsorten IO 1 (Am Bahnhof 5a) und am Immissionspunkt IO 2 (Am Bahnhof 7a) wird der Immissionsrichtwert der TA-Lärm für Mischgebiete von IRW = 60 dB(A) um mind. 1 dB unterschritten. Auch der zulässige Wert für kurzzeitige Geräuschspitzen wird im Tageszeitraum an den maßgeblichen Immissionsorten unterschritten.

Voraussetzung ist hier die Einhaltung der Nutzungsannahmen, dass im Bereich der Tore (Bestand und Planung) während der Betriebszeiten die geräuschintensiven Tätigkeiten so auszuführen sind, dass ein mittlerer Schalldruckpegel im Bereich der

bestehenden Betriebshallen von  $L_p \leq 75$  dB(A) (2 Tore) und

im Bereich der geplanten Hallenerweiterung von  $L_p \leq 80$  dB(A) (1 Tor)

nicht überschritten wird. Ferner ist im Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00) Uhr keine Betriebsnutzungen zulässig. Dies wird entsprechend textlich festgesetzt und somit gesichert.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> DEKRA Automobil GmbH, Hamburg: Prognose von Schallimmissionen, 15.08.2018, Projektnummer: 551225745

Die genauen Ausführungen und die zum Ansatz gebrachten Ermittlungsansätze sind der Anlage 1 zu entnehmen.

## **4.5 Verkehrserschließung**

### Äußere Erschließung

Die übergeordnete Erschließung der Flächen erfolgt im Osten des Plangebietes an die Gemeindestraße „Am Bahnhof“. Infolge der kleinflächigen Betriebserweiterung und Umstrukturierung der bestehenden Gebäude und Nutzungen ist nicht mit einem erheblichen Mehrverkehr zu rechnen. Die angrenzende Straße stellt sich als ausreichend dimensioniert dar, die Verkehre aufzunehmen. Weitere Maßnahmen zur Ertüchtigung sind nicht erkennbar.

### Plangebietsinterne Erschließung

Die Notwendigkeit für etwaige Regelungen zur internen Erschließung ist derzeit nicht erkennbar.

## **4.6 Ver- und Entsorgung**

### **Regelungen für den Wasserhaushalt**

Anfallendes Regenwasser von Dachflächen sowie anfallendes Oberflächenwasser auf den befestigten Flächen (GE- und MI- Gebiet) ist örtlich zu versickern. Zu diesem Zweck wird im Nordwesten eine Fläche für Versorgungsanlagen festgesetzt. Dies vollzieht sich bereits derzeit.

### **Löschwasser / Ver- und Entsorgung**

Ausreichende Löschwassermengen gemäß DVGW-Arbeitsblatt W 405 sind durch das im Baugebiet vorgesehene Wasserversorgungsnetz in der vom Regelwerk genannten Mindestmenge für den heranzuziehenden Bereitstellungszeitraum zu gewährleisten. Es sind angesichts der geplanten Nutzungen von einer Menge von mind. 1.600 l/min über mindestens 2 h Benutzungsdauer, erreichbar von jeder baulichen Anlage in max. 300 m Entfernung vorzuhalten.

Ein Brandschutzkonzept muss im Zuge der konkreten Vorhabenplanung ausgearbeitet werden. Die Brandbekämpfung erfolgt zentral durch die Samtgemeinde Schwarmstedt.

Die Abfallentsorgung ist durch die Abfallwirtschaft Heidekreis gewährleistet. Die Erreichbarkeit des Plangebietes über die angrenzende Straße „Am Bahnhof“ ist problemlos möglich.

Das Plangebiet ist bereits an die bestehenden Einrichtungen zur Ver- und Entsorgung angeschlossen.

## 4.7 Grünordnung, Kompensation und Artenschutz

### Kompensation

Tabelle 1: Bilanzierung des Eingriffsraumes gem. „Arbeitshilfe zur Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung“ des Niedersächsischen Städtetags (2013)

Bestand				Planung			
Biotop	Fläche	WE	Wert	Biotop	Fläche	WE	Wert
X (versiegelte Flächen GE-Gebiet)	1.955	0	0	GE ( GRZ 0,8 = 3.295 m <sup>2</sup> x 0,8)	2.636	0	0
Freiflächen	1.630	1	1.630	Freiflächen (3.295 m <sup>2</sup> x 0,2)	659	1	659
X (versiegelte Flächen MI-Gebiet)	203	0	0	darin: Pflanzflächen	(329)	2,5	822
Freiflächen	810	1	810	MI ( GRZ 0,4 + Überschreitung für Nebenanlagen= 1.013 m <sup>2</sup> x 0,6)	608	0	0
				Freiflächen (1.013 m <sup>2</sup> x 0,4)	405	1	405
				darin: Pflanzflächen	(149)	2,5	372
Verkehrsfläche	584	0	0	Verkehrsfläche	584	0	0
				Flächen für Ver- und Entsorgung	290	1	290
<b>Gesamt</b>	<b>5.182</b>		<b>2.440 WE</b>	<b>Gesamt</b>	<b>5.182</b>		<b>2.548 WE</b>
<b>Planung – Bestand = 2.548 – 2.440 = 108 Werteinheiten</b>							

Durch die Planung ist, unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der Eingrünungsmaßnahmen, mit einer positiven Bilanz von 108 Werteinheiten zu rechnen. Eine weitere Kompensation ist nicht erforderlich. Die Eingriffe können über die Maßnahmen (Eingrünung, Begrenzung der Versiegelung) im Geltungsbereich ausgeglichen werden.

### Pflanzungen

Im Gewerbegebiet und im Mischgebiet sind in den zeichnerisch festgesetzten Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen Baum-Strauch-Hecken gemäß der textlichen Festsetzungen zu pflanzen. Somit kann in Richtung freie Landschaft eine wirksame Eingrünung des Gewerbegebietes und des Mischgebietes erreicht werden.

### Artenschutz

Zum Belang des Artenschutzes ist anzuführen, dass sich die Erweiterungsflächen als intensiv genutzte Zierrasenflächen darstellen. Diese grenzen zudem direkt an den Betrieb an. Für die Arten des Offenlandes stellen sich die Flächen insofern als wenig attraktiv dar. Ein Brutbestand besonders oder streng geschützter Arten ist auf den Zierrasenflächen direkt im Plangebiet daher nicht zu erwarten.

Aufgrund des Flächenzuschnitts und dem geringen Umfang des Plangebietes, ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der regionalen Populationen nicht zu erwarten.

Es ist davon auszugehen, dass Fledermäuse das Plangebiet als Jagdgebiet nutzen. Nach Umsetzung der Planung können die Fledermäuse auf angrenzende Flächen ausweichen. Die im Plangebiet befindlichen Gebäude bleiben im Zuge der Planung erhalten.

Unter Beachtung von Vermeidungsmaßnahmen (schonende Bauausführung und Bauzeitenregelung) sind im Hinblick auf die geplanten bzw. zu erwartenden Eingriffe kein Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG zu erwarten.

Weitere Ausführungen zum Thema Grünordnung, Kompensation und Artenschutz enthält der Umweltbericht.

## **5 Städtebauliche Werte**

*NN*

## Teil B: VEP / Durchführungsvertrag

### **6 Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP)**

Der Vorhabenträger beauftragte das Büro Cattau Baugesellschaft MBH (Wedemark), mit der Erarbeitung der Hochbauplanungen. Diese waren Grundlage für den VEP, der durch das Büro H&P-Ingenieure GbR, Laatzen, zusammengestellt und vorgelegt wurde. Der VEP ist Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, siehe bereits vorne Abschnitt 2 dieser Begründung.

#### Nutzung:

Auf dem Flurstück 40/9 in der Straße Am Bahnhof 7 in Lindwedel ist die Erweiterung einer Karosserie & Lackierwerkstatt geplant. Die Firma Karosserie & Lackierzentrum Goetze GmbH wird als GmbH betrieben. Das Unternehmen beschäftigt sich mit Karosseriebau, Lackierungen und der Reparatur von Unfallschäden. Das Gebäude Am Bahnhof 7 soll Richtung Nordosten um einen nicht unterkellerten Anbau erweitert werden. Hier werden neue Büroflächen und neue Hebebühnenplätze sowie Prüfeinrichtungen für Lacke und Licht entstehen. Die vorhandene BGF von 842,49 m<sup>2</sup> soll um 477 m<sup>2</sup> auf 1319,49 m<sup>2</sup> erweitert werden. Die Höhe der neuen Halle wird ca. 4 m ab OKG betragen und somit wird es sich hier um keinen Sonderbau handeln.

#### Verkehrliche Erschließung:

Das Vorhaben wird über die bestehenden Straßen und Einfahrten erschlossen.

#### Gestaltungskonzept:

Der neue Hallenteil wird Außenwände aus Sandwichelementen bekommen. Diese gedämmte Fassadenkonstruktion soll farblich an das Farbkonzept der Karosserie- & Lackierzentrum Goetze GmbH angepasst werden, so dass das Gesamtbild erhalten bleibt. Es werden keine Leuchtreklamen an die neue Fassade montiert. Die bestehende Werbesäule wird weiterhin genutzt. Der neue Teil des Daches soll, wie der bestehende Teil, eine Eindeckung aus Trapezblech (Sandwichpaneele) in Form und Farbe entsprechend der vorhandenen Dacheindeckung erhalten. Das Gebäude bleibt eingeschossig und entspricht auch nach der Erweiterungsmaßnahme der Gebäudeklasse 3. Die tragenden Außenwände werden aus einer Stahlständerkonstruktion hergestellt, nichttragende Innenwände in einer Trockenbauweise bzw. als KS-Mauerwerk ausgeführt. Die Sohlplatte wird aus Stahlbeton hergestellt und wird in Teilbereichen wärmegeklämt. Der Beton wird bei der Herstellung so bearbeitet, dass er als Endbelag genutzt werden kann. Die Fassade wird aus gedämmten Alu-Sandwichplattenverkleidung im Farbton Graumetallic ausgeführt. Als Fenster werden weiße Kunststoffprofile mit einer Dreifachverglasung verbaut. Das Dach der Erweiterung wird als Stahlkonstruktion mit einer Eindeckung aus Trapezblech (Sandwichpaneele) hergestellt. Die Dachflächen haben eine Neigung von voraussichtlich 11°. Die Versorgung (Strom, Heizung) wird weiterhin über die vorhandenen Leitungen und Anlagen erfolgen. Eine Abwasserentsorgung ist nicht vorgesehen. Das Entwässerungssystem des Bestands wird nicht verändert oder erweitert. Das Regenwasser der neuen Dach- und Pflasterfläche wird in einer Rigole auf dem Grundstück versickert. Die Erfüllung der Vorgaben des Erneuerbare-Energie-Wärmegesetzes (EEWärmeG) wird durch entsprechende Maßnahmen sichergestellt. Durch die Erweiterungsmaßnahme entsteht ein Mehrbedarf an Stellplätzen. Diese werden auf dem Grundstück nachgewiesen.<sup>5</sup>

Auf den Vorhaben- und Erschließungsplan wird hingewiesen: Dieser enthält neben einem Lageplan mit Bestand und Erweiterung auch Ansichten des Vorhabens.

<sup>5</sup> Büro Cattau Baugesellschaft MBH, 09.2018 (Wedemark)

Zum VEP gehört eine Vorhabenbeschreibung, die entsprechend auch auf dem VEP zu finden ist. Die Vorhabenbeschreibung enthält neben den vorstehenden Aussagen zur Konstruktion Aussagen zur weiteren Gestaltung, z.B. der Materialwahl der Fassaden. Die schriftlichen Inhalte der Vorhabenbeschreibung sind insofern verbindlich. Dagegen sei an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Ansichten auf dem VEP zwar den aktuellen Planungsstand darstellen und soweit auch das gestalterische Grundkonzept berücksichtigen, aber bis zur Bauantragstellung kleinere Anpassungen nicht ausgeschlossen werden können. Die Ansichten sind insofern nicht abschließend verbindlich.

## 7 Durchführungsvertrag

Auf Grundlage des VEP sowie der Vorhabenbeschreibung wird der Durchführungsvertrag geschlossen. Da der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 19 „Karosserie & Lackierzentrum Bhf. Hope“ Festsetzungen enthält, die über die im VEP festgelegten Maßnahmen hinausgehen, wird durch die textliche Festsetzung § 2 geregelt, dass gemäß § 12 Abs. 3a BauGB in Anwendung des § 9 Abs. 2 BauGB im Gebiet VEP nur Vorhaben zulässig sind, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet.

Im Durchführungsvertrag mit der Gemeinde Lindwedel wird der Vorhabenträger insbesondere folgende Verpflichtungen verbindlich eingehen:

- Durchführungsverpflichtung für das Bauvorhaben,
- Durchführung der Planung analog VEP und Vorhabenbeschreibung im Rahmen der B-Plan-Festsetzungen,
- Berücksichtigung gestalterischer Vorgaben (Fassade: Farben und Materialien, Werbeanlagen, Grünplanung, etc.),
- Erschließungsmaßnahmen in Zusammenhang mit dem Bauvorhaben, soweit geboten, auch bezüglich ggf. erforderlicher Maßnahmen der Ver- und Entsorgung,
- Vollständige Kostenübernahme.

Der Durchführungsvertrag wird bis zum Satzungsbeschluss abgeschlossen. Änderungen des Durchführungsvertrages oder der Abschluss eines neuen Durchführungsvertrages sind gemäß § 12 Abs. 3 a BauGB zulässig.

## **Teil C:**

# **1 Umweltbericht**

## **1.1 Einleitung / Rahmenbedingungen**

Die baulichen Anlagen des im Plangebiet bestehenden Karosserie & Lackierbetriebs und das südlich angrenzende Wohnhaus mit Lagermöglichkeiten liegen derzeit im planungsrechtlichen Außenbereich gem. § 35 BauGB. Für die derzeitige Nutzung liegen umfängliche Baugenehmigungen vor. Im Zuge der Planung sollen einem ortsansässigen Karosserie & Lackierbetrieb Entwicklungs- und Erweiterungsmöglichkeiten am bestehenden Betriebsstandort ermöglicht werden. Somit können die Betriebsabläufe optimiert werden und somit der Standort gesichert werden. Das südlich gelegene Gebäude ist nicht unmittelbar dem Betrieb zugeordnet und es werden dort Lagernutzungen und Wohnnutzung durchgeführt, jedoch keine typischen Nutzungen eines Karosserie & Lackierbetriebs.

Es wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan gem. § 12 BauGB, für den Bereich der Lackiererei, aufgestellt.

Für das Bauleitplanverfahren ergeben sich im Überblick vor allem folgende umweltrelevante Fragestellungen:

- Auswirkungen (Immissionen) auf benachbarte Nutzungen (Wohnnutzung),
- Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere,
- Auswirkungen auf das Landschaftsbild infolge der Ortsrandlage,
- Auswirkungen auf Boden und Wasser.

## **1.2 Inhalte und wichtigste Ziele des Bebauungsplanes**

Die baulichen Anlagen des im Plangebiet bestehenden Karosserie & Lackierbetriebs sowie ein südlich angrenzendes Wohnhaus mit Lagermöglichkeiten liegen derzeit im planungsrechtlichen Außenbereich. Für die gewerbliche Nutzung als Karosserie & Lackierbetrieb bestehen umfängliche Baugenehmigungen. Im Zuge der Planung sollen dem ortsansässigen Karosserie & Lackierbetriebs Entwicklungs- und Erweiterungsmöglichkeiten am bestehenden Betriebsstandort ermöglicht werden. Darüber hinaus soll in dem südlich gelegen Bestandsgebäude sowohl eine gewerbliche Nutzung als auch eine Wohnnutzung durch die Planung zulässig sein.

Mit der vorliegenden Planung sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Sicherung und für eine kleinflächige Erweiterung des Karosserie & Lackierbetriebs am bestehenden Standort geschaffen werden. Das Plangebiet umfasst 0,5 ha.

Zu diesem Zweck wird ein Gewerbegebiet (GE) im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzt. Die räumliche Erweiterung erfolgt auf der direkt angrenzenden Zierrasenfläche / Freifläche. Ferner wird eine wirksame Eingrünung des Plangebietes festgesetzt. Im südlichen Bereich wird ein Mischgebiet (MI) festgesetzt. Dieser Bereich ist nicht Gegenstand des Vorhaben- und Erschließungsplanes. Hier handelt es sich um eine mischgebietstypische Nutzung, bei der eine Beschreibung durch einen Vorhaben- und Erschließungsplan nicht notwendig ist.

## 1.3 Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen und Fachplänen

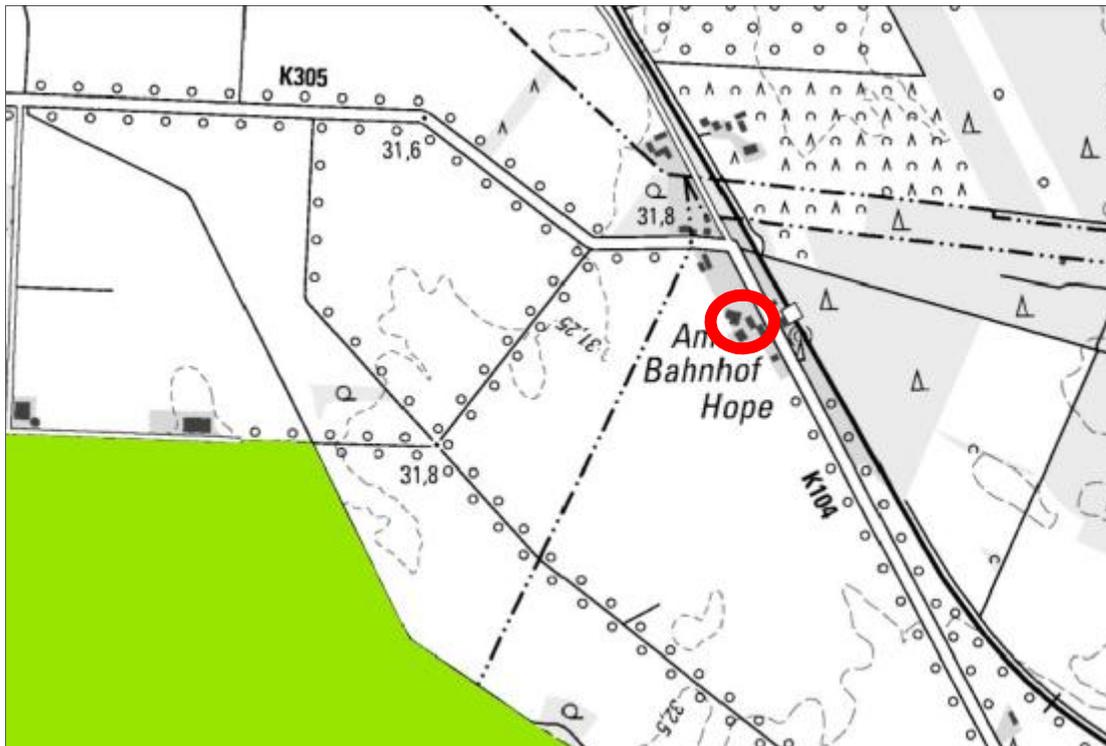
### Fachgesetze

#### Besonders geschützte Teile von Natur und Landschaft

Das Plangebiet liegt außerhalb von Landschaftsschutzgebieten und Naturschutzgebieten. Das nächste Landschaftsschutzgebiet LSG H 00028 „Warmeloher Heide“ der Region Hannover befindet sich in ca. 850 m Entfernung. Aufgrund des Abstandes ist mit keinen Beeinträchtigungen der Schutzziele zu rechnen.

Sonstige Schutzgebiete finden sich nicht im Umfeld des Plangebietes.

**Abbildung 5: LSG H 00028 „Warmeloher Heide“ der Region Hannover in der Umgebung des Plangebietes (Plangebiet markiert)**



#### Europäisches Schutzgebietsnetz "Natura 2000" / Europäische Lebensraumtypen

In der Umgebung des Plangebietes befinden sich keine europäisch geschützten Lebensraumtypen.

#### Wasserschutzgebiete / Heilquellenschutzgebiete/Überschwemmungsgebiete gem. WHG

Im Plangebiet sind keine Schutzgebiete vorhanden.

### Fachplanungen

#### Landschaftsrahmenplan

Der Landschaftsrahmenplan des Landkreises Heidekreis stellt im Rahmen der Karte „Arten und Biotope“ für das Plangebiet eine sehr geringe Bedeutung dar. Die „Landschaftsbildeinheit“ wird als mittel beurteilt und es wird südöstlich des Plangebietes ein „Sendeturm“ dargestellt. Es wird kein Hinweis auf „besondere Werte von Böden“ gegeben. Im Rahmen der Karte „Stoffretention“ wird für das Plangebiet keine besondere Angabe gemacht. Die Karten

„Zielkonzept“ und „Zielkonzept / Verbundsystem“ stellen für das Plangebiet ebenfalls keine besonderen Vorgaben dar.

#### Landschaftsplan

Ein Landschaftsplan liegt für die Gemeinde Lindwedel nicht vor.

### **1.4 Basisszenario / Nichtdurchführung der Planung**

Die Flächen des Plangebietes stellen sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt bereits überwiegend mit baulichen Anlagen und versiegelten Flächen geprägt dar. Die Flächen des Erweiterungsbereiches werden intensiv als Zierrasenflächen / Freiflächen genutzt. Die Bedeutung für den Naturhaushalt stellt sich als gering dar.

Beim Verzicht auf die Planung, sprich der Nullvariante, müsste sich die vorhandene Nutzung im Rahmen ihres genehmigten Bestandes bewegen. Eine Inanspruchnahme insbesondere der Freiflächen (Zierrasenflächen) wäre nicht möglich. Die Sicherung und Entwicklung des bestehenden Betriebsstandortes wäre somit ebenfalls nicht möglich. Die Zierrasenflächen würden weiterhin intensiv gemäht / genutzt werden.

### **1.5 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**

#### **Schutzgut Mensch / Gesundheit**

##### Beschreibung:

Die Flächen des Plangebietes umfassen Flächen, die bereits als Betriebsstandort eines Karosserie & Lackierbetriebs genutzt werden. Die Erweiterungsflächen werden durch Zierrasenflächen geprägt. Südlich befindet sich schutzwürdige Wohnbebauung. Für die Erholung der Bewohner spielt die Fläche aufgrund der bereits derzeit ausgeführten Nutzung keine Rolle.

Von der DEKRA Automobil GmbH Industrie, Bau und Immobilien, Niederlassung Hamburg wurde unter der Projektnummer 551225745 eine „Prognose von Schallimmissionen“ ausgearbeitet.

##### Bewertung:

Da es sich bei der vorliegenden Planung um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, wird durch die vorliegende schalltechnische Untersuchung dargelegt, dass an den maßgeblichen Immissionsorten IO 1 (Am Bahnhof 5a) und am Immissionspunkt IO 2 (Am Bahnhof 7a) der Immissionsrichtwert der TA-Lärm für Mischgebiete von IRW = 60 dB(A) um mind. 1 dB unterschritten wird. Auch der zulässige Wert für kurzzeitige Geräuschspitzen wird im Tageszeitraum an den maßgeblichen Immissionsorten unterschritten.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Immissionsrichtwerte, unter Beachtung der Nutzungsannahmen, an den nächstgelegenen schutzwürdigen Gebäuden eingehalten werden.<sup>6</sup>

Während der Bauphase ist mit temporären Lärmimmissionen durch z.B. Baufahrzeuge und Baumaschinen zu rechnen.

<sup>6</sup> DEKRA Automobil GmbH, Hamburg: Prognose von Schallimmissionen, 15.08.2018, Projektnummer: 551225745

### Ergebnis:

Für die Gesundheit, das Wohlbefinden, die Erholung und das Wohnumfeld des Menschen besteht nach derzeitigem Kenntnisstand kein erhebliches Risiko aus der geplanten Nutzung.

## **Schutzgüter Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt**

### Beschreibung:

Das Plangebiet wird durch bestehende Gebäude, versiegelte Flächen und Freiflächen (Zierrasenflächen) geprägt. Der Erweiterungsbereich stellt sich als Zierrasenfläche dar. Insgesamt ist das Plangebiet durch die vorhandenen Nutzungen bereits anthropogen erheblich überprägt.

### Bewertung:

Während der Bauphase ist mit temporären Störungen durch Lärmimmissionen zu rechnen. Ferner wird durch den Bau- und Betrieb Freiflächen (Zierrasenflächen) in Anspruch genommen und es werden Gebäude und Nebenanlagen errichtet, die als Lebensraum für Pflanzen und Tiere weitgehend unbedeutend sein werden. Die Erweiterungsflächen stellen sich als intensiv genutzte Zierrasenflächen dar. Diese grenzen zudem direkt an den Betrieb an. Für die Arten des Offenlandes stellen sich die Flächen insofern als wenig attraktiv dar. Ein Brutbestand besonders oder streng geschützter Arten ist auf den Zierrasenflächen direkt im Plangebiet daher nicht zu erwarten.

Aufgrund des Flächenzuschnitts und dem geringen Umfang des Plangebietes, ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der regionalen Populationen nicht zu erwarten.

Es ist davon auszugehen, dass Fledermäuse das Plangebiet als Jagdgebiet nutzen. Nach Umsetzung der Planung können die Fledermäuse auf angrenzende Flächen ausweichen. Die im Plangebiet bestehenden Gebäude bleiben im Zuge der Planung erhalten.

Unter Beachtung von Vermeidungsmaßnahmen (schonende Bauausführung und Bauzeitenregelung) ergeben sich im Hinblick auf die geplanten bzw. zu erwartenden Eingriffe keine Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG.

### Ergebnis:

Aus dem Verlust der Lebensraumpotenziale bei der Überbauung von Flächen mit Gebäuden und Nebenanlagen sowie Zufahrten resultiert ein allgemeines Risiko für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen. Unter Beachtung der Vermeidungsmaßnahmen werden nach derzeitigem Kenntnisstand keine Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG berührt.

## **Schutzgut Boden / Fläche**

### Beschreibung:

Im Plangebiet steht ein Gley-Podsol an.<sup>7</sup>

Der Boden erfüllt im Sinne des Gesetzes:

- § eine natürliche Funktion als Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen und Bodenorganismen,
- § er ist Bestandteil des Naturhaushalts, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen,

<sup>7</sup> <http://nibis.lbeg.de/cardomap3/> - BÜK 1:50.000

- § er fungiert als Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften, insbesondere auch zum Schutz des Grundwassers,
- § und er erfüllt Funktionen als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte.

Der Geltungsbereich befindet sich außerhalb von Suchräumen für schutzwürdige Böden und das standortbezogene ackerbauliche Ertragspotenzial wird mit gering angegeben.<sup>8</sup>

Altlablagerungen und Rüstungsaltslasten sind im Plangebiet nicht bekannt.<sup>9</sup>

#### Bewertung:

Im Plangebiet sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine Bodenkontaminationen vorhanden, die zu einer Beeinträchtigung der geplanten Nutzung führen können. Durch die Planung werden die o.g. Funktionen des Bodens nur auf einer kleinteiligen Fläche, welche sich unmittelbar in Siedlungsnähe befindet, beeinträchtigt. Der Großteil der Fläche wird bereits als Siedlungsfläche genutzt. Aufgrund der kleinteiligen Erweiterung eines bestehenden Betriebsstandortes stellen sich mögliche Alternativen als nicht zielführend dar. Mit der Erschließung eines neuen Standortes würden sich die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden erheblich höher darstellen. Zur Vermeidung wird zusätzlich die zulässige Versiegelungsrate (GRZ) im Rahmen der Festsetzungen begrenzt. Im Plangebiet ist der Boden bereits in Teilen durch die intensive menschliche Nutzung (Siedlungsfläche) und den damit verbundenen Versiegelungen überprägt. Die unversiegelten Zierrasenflächen, sind ebenfalls stark durch menschliche Nutzung überprägt (Stoffeinträge etc.). Durch die Planung sollen Teile des Plangebietes, die bisher als Zierrasenflächen genutzt wurden, einer baulichen Nutzung zugeführt werden (Betriebsphase).

Während der Bauphase ist mit temporären Verdichtungen des Bodens durch Baumaschinen zu rechnen.

#### Ergebnis:

Aus der Umlagerung und Versiegelung der Böden mit baulichen Anlagen, Wegen etc. resultiert im Bereich der Zierrasenflächen ein allgemeines Risiko für das Schutzgut Boden.

### **Schutzgut Wasser**

#### Beschreibung:

Im Plangebiet befinden sich keine Oberflächengewässer.

Das Plangebiet liegt außerhalb von Schutzgebieten gem. Wasserhaushaltsgesetz.

Die bisher bereits versiegelten Flächen haben für die natürliche Grundwassersituation eine geringe Bedeutung. Die Zierrasenflächen weisen eine allgemeine Bedeutung auf.

#### Bewertung:

Durch die im Bereich der versiegelten Flächen verlorene Wasseraufnahmemöglichkeit des Bodens besteht die Gefahr, dass sich ein erhöhter Oberflächenabfluss auf die Vorflut einstellt (Betriebsphase). Daher ist das auf den versiegelten Flächen anfallende Oberflächenwasser örtlich zu versickern.

Während der Bauphase ist nicht mit darüber hinaus gehenden Beeinträchtigungen zu rechnen.

<sup>8</sup> <http://nibis.lbeg.de/cardomap3/> - Suchräume für schutzwürdige Böden, ackerbauliches Ertragspotenzial

<sup>9</sup> <http://nibis.lbeg.de/cardomap3/> - Altlasten

#### Ergebnis:

Aus der Planung resultiert ein allgemeines Risiko für das Schutzgut Boden infolge der Versiegelungen mit Gebäuden, Nebenanlagen und Wegen.

### **Schutzgüter Luft und Klima**

#### Beschreibung:

Die Flächen haben aufgrund der bereits bestehenden Nutzung und der teilweise versiegelten Flächen keine wesentliche Bedeutung für den Klimaschutz. Die unversiegelten Zierrasenflächen / Freiflächen stellen sich lediglich als kleinflächig dar.

#### Bewertung:

Aufgrund der Vorbelastung der und Lage der Fläche, sind mit der geplanten Bebauung im Plangebiet keine Veränderungen der vorhandenen Luftqualität, z.B. durch Schadstoffeinträge, verbunden (Betriebsphase). Durch die kleinflächige Inanspruchnahme der Zierrasenflächen ist nicht mit einer erheblichen Veränderung des Geländeklimas zu rechnen.

Während der Betriebsphase ist mit temporären Immissionen von Baufahrzeugen zu rechnen.

#### Ergebnis:

In der Umweltprüfung wird aufgrund des nicht vorhandenen Risikos auf weitergehende Untersuchungen verzichtet.

### **Schutzgut Landschaftsbild**

#### Beschreibung:

Das Plangebiet wird durch die bestehenden baulichen Anlagen des Karosserie & Lackierbetriebs und die dazugehörigen Freiflächen (Zierrasenflächen) geprägt.

Im Landschaftsrahmenplan des Landkreises Heidekreis (2013) wird das Plangebiet in der Karte „Landschaftsbild“ mit einer mittleren Bedeutung dargestellt.

#### Bewertung:

Insgesamt hat das Plangebiet, welcher zum Teil bereits durch die baulichen Anlagen geprägt wird, eine allgemeine Bedeutung für das Landschaftsbild, ebenso auch die kleinflächige Zierrasenfläche. Im Zuge der hier vorliegenden Planung wird eine wirksame Eingrünung des Plangebietes festgesetzt (Betriebsphase). Während der Bauphase ist mit temporären Beeinträchtigungen durch den Baustellenbetrieb zu rechnen.

#### Ergebnis:

Unter Berücksichtigung der Wertigkeit der Landschaft sowie von Minimierungsmaßnahmen, (Eingrünung des Plangebietes) ist für das Schutzgut Landschaftsbild keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten.

### **Schutzgut Kultur und Sachgüter**

#### Beschreibung:

Das Vorkommen von Kultur- und Sachgütern im Plangebiet oder der näheren Umgebung ist nicht bekannt. Eine Freilegung archäologischer Fundstellen ist jedoch nicht auszuschließen. Sollten bei Erdarbeiten archäologische Funde auftreten, ist das weitere Vorgehen mit dem Landkreis Heidekreis abzustimmen.

### Bewertung:

Während der Bauphase ist eine Freilegung archäologischer Fundstellen nicht ausgeschlossen. Während der Betriebsphase ist eine Freilegung nicht zu erwarten.

### Ergebnis:

Im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes besteht allgemein die Möglichkeit des Auftretens archäologischer Bodenfunde. Auf das Niedersächsische Denkmalschutzgesetz, NDSchG, § 6 „Erhaltungspflicht“, § 13 „Erdarbeiten“ und § 14 „Bodenfunde“ wird besonders hingewiesen. Bodenfunde unterliegen der Meldepflicht. Sie sind bei Zutage treten durch Baumaßnahmen unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde, Landkreis Heidekreis, anzuzeigen.

## **Wechselwirkungen (Natura 2000 Erhaltungsziele und Schutzzweck)**

### Beschreibung / Bewertung:

Die Schutzgüter stehen in einem stark vernetzten und komplexen Wirkungsgefüge zueinander. Hierbei beeinflussen sie sich in unterschiedlichem Maß.

### Ergebnis:

Aus komplexen Wechselwirkungen, welche über die bereits im Rahmen der Schutzgüter beschriebenen Wechselwirkungen und der Erhaltungsziele und den Schutzzweck der Natura 2000 Gebiete hinausgehen, resultieren keine nachteiligen Umweltauswirkungen.

## **1.6 Prüfkriterien gem. Anlage 1 2 b aa bis hh zum BauGB**

Im Folgenden werden die möglichen erheblichen Auswirkungen gemäß der Prüfkriterien bei Durchführung der Planung und während der Bau- und Betriebsphase beschrieben.

- aa.)** Es ist mit Versiegelungen und Bodenbewegungen durch den Bau von weiteren baulichen Anlagen zu rechnen. Ein Abriss von Gebäuden ist im Zuge der vorliegenden Planung derzeit nicht geplant. Durch das Vorhandensein der Gebäude und baulichen Anlagen ist mit keinen darüber hinausgehenden erheblichen Auswirkungen zu rechnen.
- bb.)** Natürliche Ressourcen werden durch den Bau neuer baulicher Anlagen in Anspruch genommen. Hier sind Auswirkungen auf Fläche, Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen zu erwarten. Durch die Kleinflächigkeit des Vorhabens ist nicht mit Auswirkungen auf die biologische Vielfalt zu rechnen. Die Auswirkungen sind bis zu einem Rückbau der baulichen Anlagen nicht reversibel.
- cc.)** Da es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, können konkreten Angaben zur der Art und Menge an Emissionen und Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung bereits weitestgehend getroffen werden. Durch die derzeit geplante Nutzung als Karosserie & Lackierbetrieb lassen nach derzeitigem Kenntnisstand keine Rückschlüsse auf problematische Emissionen schließen. Die schalltechnische Untersuchung legt dies für das Plangebiet und den vorhandenen und geplanten Betrieb dar.
- dd.)** Da es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, ist die Art und Menge der erzeugten Abfälle und Ihre Beseitigung und Verwertung bereits weitestgehend abzusehen. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird davon ausgegangen, dass durch die Nutzung als Karosserie & Lackierbetrieb keine Rückschlüsse auf problematische Abfälle zu schließen sind.

- ee.)** Das Risiko für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe oder die Umwelt (durch z.B. Unfälle oder Katastrophen) ist auf nach derzeitigem Kenntnisstand als gering zu betrachten. Das Risiko auf das kulturelle Erbe wird durch einen Hinweis auf die Meldepflicht bei Bodenfunden minimiert. Unfälle und Katastrophen sind, unter Annahme der Nutzung als Karosserie & Lackierbetrieb, für gering zu erachten.
- ff.)** Das Plangebiet befindet sich außerhalb von Gebieten mit spezieller Umweltrelevanz. Es sind dadurch keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten. Darüber hinaus sind zum derzeitigen Kenntnisstand keine bestehenden Umweltprobleme oder kumulierende Vorhaben in der näheren Umgebung bekannt. Erhebliche Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu erwarten.
- gg.)** Die Auswirkungen der geplanten Vorhaben auf das Klima (zum Beispiel Treibhausgasemissionen) sind aufgrund der Kleinflächigkeit des Vorhabens und der Vorbelastung nach derzeitigem Kenntnisstand als gering zu beschreiben.
- hh.)** Es ist nach derzeitigem Kenntnisstand davon auszugehen, dass die eingesetzten Stoffe für den Bau- und Betrieb der zukünftigen Nutzungen dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Eine Prüfung kann konkret erst auf Ebene des Bauantragsverfahrens erfolgen.

Generell gilt, dass aufgrund der Kleinflächigkeit des Geltungsbereichs und der teilweisen Bestandsüberplanung etwaige Auswirkungen bei der Durchführung der Planung, wie auch der Bau- und Betriebsphase, im Abgleich zum Status-Quo, nicht erheblich zu sein scheinen.

### **Artenschutzrechtliche Belange**

Zum Belang des Artenschutzes ist anzuführen, dass sich die Erweiterungsflächen als intensiv genutzte Zierrasenflächen darstellen. Diese grenzen zudem direkt an den Betrieb an. Direkt östlich verläuft die Straße „Am Bahnhof“. Für die Arten des Offenlandes stellen sich die Flächen insofern als wenig attraktiv dar. Ein Brutbestand besonders oder streng geschützter Arten ist auf den Zierrasenflächen direkt im Plangebiet daher nicht zu erwarten.

Aufgrund des Flächenzuschnitts und dem geringen Umfang des Plangebietes, ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der regionalen Populationen nicht zu erwarten.

Es ist davon auszugehen, dass Fledermäuse das Plangebiet als Jagdgebiet nutzen. Nach Umsetzung der Planung können die Fledermäuse auf angrenzende Flächen ausweichen. Die im Plangebiet befindlichen Gebäude bleiben nach derzeitigem Kenntnisstand im Zuge der Planung erhalten.

Unter Beachtung von Vermeidungsmaßnahmen (schonende Bauausführung und Bauzeitenregelung) sind im Hinblick auf die geplanten bzw. zu erwartenden Eingriffe kein Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG zu erwarten.

### **Zusammenfassende Bewertung**

Durch die hier vorliegende Planung sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine kleinflächige Erweiterung eines Karosserie & Lackierbetriebes am bestehenden Standort geschaffen werden. Die aus der Durchführung der Planung voraussichtlich resultierenden nachteiligen Umweltauswirkungen beziehen sich auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden und Wasser und werden durch folgende Faktoren hervorgerufen:

- Verlust von Zierrasenflächen / Freiflächen,
- Verlust von Bodenlebensräumen von Tieren und Pflanzen,
- Verlust von Boden und Bodenfunktionen aus der Versiegelung des Bodens und der damit verbundene Verlust der Bodenfunktionen und Eingriffe in die natürliche Grundwassersituation.

Bezüglich des Schutzgutes (Landschaftsbild) werden zur Vermeidung von erheblichen Auswirkungen Minimierungsmaßnahmen ergriffen (Eingrünung).

## **1.7 Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung**

Zur Einbindung des Plangebietes und zur Vermeidung von erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild, wird an der westlichen und nördlichen Plangebietskante eine wirksame Eingrünung festgesetzt. Diese wird mit Bäumen und Heistern bepflanzt (siehe textliche Festsetzungen).

Darüber hinaus wird die zulässige Versiegelung im B-Plangebiet begrenzt und es wird eine örtliche Versickerung festgesetzt.

Ferner werden die im Plangebiet bereits befindlichen Nutzungen / Betriebsabläufe insofern optimiert, sodass eine großflächige Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen minimiert werden kann.

## 1.8 Bilanzierung

Tabelle 2: Bilanzierung des Eingriffsraumes gem. „Arbeitshilfe zur Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung“ des Niedersächsischen Städtetags (2013)

Bestand				Planung			
Biotop	Fläche	WE	Wert	Biotop	Fläche	WE	Wert
X (versiegelte Flächen GE-Gebiet)	1.955	0	0	GE ( GRZ 0,8 = 3.295 m <sup>2</sup> x 0,8)	2.636	0	0
Freiflächen	1.630	1	1.630	Freiflächen GE (3.295 m <sup>2</sup> x 0,2)	659	1	659
X (versiegelte Flächen MI-Gebiet)	203	0	0	darin: Pflanzflächen	(329)	2,5	822
Freiflächen	810	1	810	MI ( GRZ 0,4 + Überschreitung für Nebenanlagen= 1.013 m <sup>2</sup> x 0,6)	608	0	0
				Freiflächen MI (1.013 m <sup>2</sup> x 0,4)	405	1	405
				darin: Pflanzflächen	(149)	2,5	372
Verkehrsfläche	584	0	0	Verkehrsfläche	584	0	0
				Flächen für Ver- und Entsorgung	290	1	290
<b>Gesamt</b>	<b>5.182</b>		<b>2.440 WE</b>	<b>Gesamt</b>	<b>5.182</b>		<b>2.548 WE</b>
<b>Planung – Bestand = 2.548 – 2.440 = 108 Werteinheiten</b>							

Durch die Planung ist, unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der Eingrünungsmaßnahmen, mit einer positiven Bilanz von 108 Werteinheiten zu rechnen. Eine weitere Kompensation ist nicht erforderlich. Die Eingriffe können über die Maßnahmen (Eingrünung, Begrenzung der Versiegelung) im Geltungsbereich ausgeglichen werden.

## 1.9 Kompensation

Es ist nach derzeitigem Kenntnisstand keine externe Kompensation erforderlich.

## 1.10 Anderweitige Planungsmöglichkeiten (Ziele und Standort)

Angesichts der bereits vorhandenen Nutzungen und der betrieblichen Strukturen am Standort sind sich wesentlich unterscheidende Lösungen im Sinne einer Standortalternative nicht gegeben. Durch die Erweiterung des Bestandes am bestehenden Standort können weitere Außenbereichsflächen geschont werden.

Die vollständige Betriebsverlagerung des Karosserie & Lackierbetriebes, etwa nach Lindwedel in das Gewerbegebiet „Südlich der Bahn“ oder nach Buchholz (Aller) in das Gewerbegebiet „Schwarzer Berg“, mag zwar aus lärmtechnischer und städtebaulicher Sicht wünschenswert sein, jedoch verkennt eine derartige Forderung die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit eines Kleinbetriebes, wie er hier ansässig ist. Bereits die geplanten Erweiterungen am

Standort stellen eine erhebliche Investition dar – eine Verdrängung des Betriebs nach außerhalb würde dessen Existenz gefährden. Daher sieht die Gemeinde Lindwedel die örtliche Erweiterung, sprich die hier vorliegende Bauleitplanung, als erforderlich an, auch und vor allem, da – wie in diesem Verfahren nachweisbar – die städtebauliche wie auch lärmtechnische Integration in die Umgebung gelingt.

Etwaige Varianten bezüglich der betriebsinternen Organisation sind in der verbindlichen Bauleitplanung zu behandeln, jedoch scheinen die im Lageplan, siehe Abschnitt 2.3, abgebildeten Entwicklungsflächen im Bestreben, einen kompakten Betriebsstandort zu entwickeln, sinnfällig und auch mit Blick auf mögliche Eingriffe in Natur und Landschaft begründbar. Es wird lediglich ein kleinflächiger, direkt an das Betriebsgelände angrenzender Bereich (Zierrassenfläche / Freifläche) des Außenbereichs durch die Erweiterung in Anspruch genommen.

### **1.11 Technische Verfahren / Überwachung / Schwierigkeiten**

Die genannten Verfahren entsprechen dem Stand der Technik. Schwierigkeiten bei der Erhebung der Grundlagen haben sich nicht ergeben.

Die relevanten Umweltfolgen der Bebauungsplanfestsetzung sind im Umweltbericht überprüft worden, sodass hinreichend Beurteilungskriterien für eine umweltverträgliche Realisierung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes vorliegen. Es wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse sind im Rahmen der Planung mit eingeflossen.

Die Überwachung (Monitoring) der künftigen Kompensationsmaßnahmen und Pflanzungen erfolgt sinnvollerweise durch die Gemeinde Lindwedel, da diese infolge der räumlichen Nähe einen guten Überblick über die Maßnahmendurchführung hat. Zur Überwachung der Umweltauswirkungen gehört auch der Immissionsaspekt, sprich die Gemeinde sollte gegenüber etwaigen nachbarschaftlichen Beschwerden oder Rückmeldungen offen sein.

Die Kontrolle der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt, die bei der Durchführung der Bauleitplanung zu erwarten sind, sollte durch die Gemeinde Lindwedel erfolgen, um möglichst frühzeitig unvorhergesehene negative Auswirkungen zu ermitteln und um in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Auswirkungen zu ergreifen.

Schwierigkeiten bei der Datenermittlung oder vermeintliche Erkenntnislücken sind nach diesseitiger Ansicht nicht gegeben.

## 1.12 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

### Lage des Gebietes

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes umfasst insgesamt eine Größe von ca. 0,5 ha und wird geprägt von den baulichen Anlagen und Freiflächen eines bestehenden Karosserie & Lackierbetriebs, sowie durch Zierrasenflächen / Freiflächen. Im südlichen Bereich befindet sich ein angrenzendes Wohnhaus mit Lagermöglichkeiten.

Die Straße „Am Bahnhof“ verläuft nördlich des Plangebietes und bindet es somit an den örtlichen und überörtlichen Verkehr an.

### Ziele der Planung

Die baulichen Anlagen des im Geltungsbereich bestehenden Karosserie & Lackierbetriebs sowie des südlich gelegenen Wohnhauses mit Lagermöglichkeiten liegen derzeit im planungsrechtlichen Außenbereich gem. § 35 BauGB. Für die derzeitige Nutzung liegen umfangreiche Baugenehmigungen vor. Im Zuge der Planung sollen einem ortsansässigen Karosserie & Lackierbetrieb Entwicklungs- und Erweiterungsmöglichkeiten am bestehenden Betriebsstandort ermöglicht werden. Somit können die Betriebsabläufe optimiert werden und somit der Standort gesichert werden. Zu diesem Zweck wird im nördlichen Bereich ein Gewerbegebiet (GE) festgesetzt und im südlichen Bereich ein Mischgebiet (MI). Für das Gewerbegebiet wurde ein Vorhaben- und Erschließungsplan ausgearbeitet. Für das Mischgebiet wird darauf verzichtet, da es sich um eine typische Mischgebietsnutzung (Wohnen und Gewerbe) handelt.

### Auswirkungen auf die Schutzgüter

Die Belange angrenzender Schutzgebiete (LSG, NSG, Natura 2000) wurden geprüft. Auswirkungen sind nach derzeitigen Kenntnisstand nicht erkennbar.

Die mit dieser Planung geschaffenen baulichen Verdichtungsmöglichkeiten betreffen anthropogen geprägte Biotoptypen (Zierrasen / Freiflächen) und bereits bebaute Bereiche. Durch die regelmäßige Mahd und die unmittelbare Nähe zum Betriebsstandort und zur Gemeindestraße „Am Bahnhof“ ist mit Arten des Offenlandes (Brutvögel) nicht zu rechnen. Es ist anzunehmen, dass Fledermäuse das Plangebiet als Jagdgebiet nutzen. Diese können jedoch nach der Umsetzung der Planung auf Flächen in der Umgebung ausweichen und die diese als Jagdgebiet nutzen. Dennoch sollte die Baufeldräumung nach Möglichkeit im Zeitraum vom 01.10. bis 28. / 29. 02. stattfinden. Es wird zum derzeitigen Kenntnisstand davon ausgegangen, dass etwaige Belange des Artenschutzes im Sinne § 44 BNatSchG durch die Planung nicht betroffen sind.

Ebenso wurden die Lärmauswirkungen im Rahmen der Aufstellung des Vorentwurfes gutachterlich überprüft. Die Immissionsrichtwerte werden an den nächstgelegenen schutzwürdigen Gebäuden eingehalten. Voraussetzung ist hier die Einhaltung der Nutzungsannahmen im vorliegenden Gutachten.

Erhebliche Beeinträchtigungen sind beim Schutzgut Boden durch die Neuversiegelung im Bereich der Zierrasenflächen / Freiflächen zu erwarten. Durch die internen Pflanzmaßnahmen (Eingrünung und der Vorbelastungen) entsteht durch die Planung kein Kompensationsdefizit. Ein externer Ausgleich ist somit nicht erforderlich).

Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser werden durch die Begrenzung der zulässigen Versiegelung und der örtlichen Versickerung minimiert. Aufgrund der randlichen Eingrünung ist nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft zu rechnen.

### Planungsalternativen

Angesichts der bereits vorhandenen betrieblichen Strukturen am Standort, sind sich wesentlich unterscheidende Lösungen im Sinne einer Standortalternative nicht gegeben. Durch die Erweiterung am bestehenden Standort können Außenbereichsflächen geschont werden. Darüber hinaus stellen sich die Betriebsgröße und die wirtschaftliche Stärke des Betriebes als nicht ausreichend dar, um z.B. eine Verlagerung und Neubau in einem Gewerbegebiet in Schwarmstedt, vorzunehmen.

### **1.13 Quellenangaben:**

- Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (2017)
- Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Heidekreis 2015 (Entwurf)
- Flächennutzungsplan der Samtgemeinde Schwarmstedt
- NIBIS Kartenserver des Niedersächsischen Bodeninformationssystems NIBIS, 2018
- Umweltkarten Niedersachsen, Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz, 2018
- DEKRA Automobil GmbH, Hamburg: Prognose von Schallimmissionen, 15.08.2018, Projektnummer: 551225745

## Teil C:

### **2 Abwägung und Beschlussfassung**

#### Abwägung

*NN*

#### Beschlussfassung

Die vorliegende Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 19 „Karosserie & Lackierzentrum Bhf. Hope“ mit örtlicher Bauvorschrift über Gestaltung der Gemeinde Lindwedel inklusive Umweltbericht und Anlage(n) wurde in der heutigen Sitzung des Rates der Gemeinde Lindwedel beschlossen.

Schwarmstedt,

L. S.

Gemeindedirektor  
(Gehrs)

---

Im Auftrag der Gemeinde Lindwedel:  
H&P, Laatzen, Oktober 2018



Bericht- Nr.: 244-86/A42687/551225745-B01

Berichtsdatum: 15.08.2018

## Prognose von Schallimmissionen

**Auftraggeber:** H & P Ingenieure GbR  
Albert-Schweitzer-Straße 1  
30880 Laatzen

**Art der Anlage:** Autolackiererei  
(Bauleit- und Genehmigungsplanung)

**Standort:** Flur 1, Flurstück 40/14, Gemarkung Hope  
Gemeinde Lindwedel, Am Bahnhof 7

**Zuständige Behörde:** Gemeinde Lindwedel

**Projektnummer:** 551225745

**Durchgeführt von:** DEKRA Automobil GmbH  
Industrie, Bau und Immobilien  
Dipl.-Ing. (FH) Pit Breitmoser  
Essener Bogen 10  
D-22419 Hamburg  
Telefon: +49.40.23603-868  
E-Mail: pit.breitmoser@dekra.com

**Auftragsdatum:** 17.04.2018

**Berichtsumfang:** 21 Seiten Textteil und 7 Seiten Anhang

**Aufgabenstellung:** Schalltechnische Untersuchung zur Betriebserweiterung einer Autolackiererei in Lindwedel, Gemarkung Hope im Rahmen der Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Zusammenfassung	3
2 Beauftragung	5
3 Aufgabenstellung	5
4 Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen	5
5 Beschreibung der Situation	6
6 Beurteilungskriterien	7
6.1 DIN 18005 (Bauleitplanung)	7
6.2 TA Lärm	7
6.3 Immissionsorte, Gebietseinstufung, Richtwerte und zul. Geräuschspitzen	8
6.4 Vorbelastung	9
6.5 Anlagenzielverkehr	9
7 Geräuschimmissionen durch die Autolackiererei	10
7.1 Bau- und Betriebsbeschreibung	10
7.2 Berechnungsverfahren	11
7.3 Berechnungsvoraussetzungen und Eingangsdaten	15
7.4 Beurteilungspegel	17
7.5 Kurzzeitige Geräuschspitzen	18
8 Berücksichtigung einer zusätzlichen Gewerbefläche	18
9 Qualität der Untersuchung	20
10 Schlusswort	21

## Anhänge

1 Übersichtsplan / Lageplan inkl. Schallquellen	(2 Seiten)
2 Rasterlärmkarte (Tag) – Planung	(1 Seite)
3 Rasterlärmkarte (Tag) – Planung zzgl. nördl. GE	(1 Seite)
4 detaillierte Berechnungsergebnisse	(3 Seiten)

## 1 Zusammenfassung

In Lindwedel, Gemarkung Hope, ist die Betriebserweiterung der Autolackiererei am Standort „Am Bahnhof 7“ geplant. Im Rahmen der hierzu erforderlichen Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind die in der Nachbarschaft zu erwartenden Geräuschimmissionen zu prognostizieren und nach TA Lärm bzw. DIN 18005-1 (Beiblatt 1) zu beurteilen.

Die Ermittlung und Beurteilung der Geräuschimmissionen für den derzeitigen Planungsstand ist Abschnitt 7 zu entnehmen. Auf Basis der in Abschnitt 7.3 aufgeführten Berechnungsgrundlagen ergeben sich die in Abschnitt 7.4 sowie Anhang 2 dargestellten Beurteilungspegel.

Ergebnis ist, dass an den maßgeblichen Immissionsorten im Tageszeitraum der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Mischgebiete von  $IRW = 60 \text{ dB(A)}$  (= Orientierungswert der DIN 18005-1, Beiblatt 1) um mind.  $\Delta L = -1 \text{ dB}$  unterschritten wird.

Maßgebliche Geräuschquellen stellen die als durchgehend geöffnet berücksichtigten Hallentore dar. Daher sind geräuschintensive Nutzungen innerhalb der Betriebshallen so anzuordnen, dass im Bereich der Tore während der Betriebszeit ein mittlerer Schall-  
druckpegel von

bestehende Betriebshallen  $L_p \leq 75 \text{ dB(A)}$  (2 Tore)

geplante Hallenerweiterung  $L_p \leq 80 \text{ dB(A)}$  (1 Tor)

nicht überschritten wird.

Bei Immissionskonflikten aufgrund geräuschintensiverer Tätigkeiten in den Betriebshallen als in den Berechnungen angenommen sind die Hallentore (zeitweise) zu schließen.

Eine relevante Vorbelastung durch andere gewerbliche Nutzungen ist nicht zu berücksichtigen. (vgl. Abschnitt 6.4)

Die nach TA Lärm zulässigen Geräuschspitzen werden unterschritten.

Im Nachtzeitraum sollen keine Betriebsnutzungen stattfinden, so dass keine Beurteilung erforderlich ist.

Nördlich der Autolackiererei befindet sich eine Grünfläche, für die in zukünftigen Planverfahren auch eine Ausweisung als Gewerbefläche in Frage kommen könnte. In Abschnitt 8 dieser Untersuchung wurde festgestellt, dass keine grundsätzlichen schall-

technischen Bedenken gegen eine Darstellung als Gewerbefläche im Flächennutzungsplan bestehen. Hinsichtlich der möglichen Nutzungen dieser Gewerbefläche ist jedoch anzumerken, dass diese im Nachtzeitraum durch den Schutzanspruch der Wohnbebauung im Norden nur begrenzt geräuschintensive Betriebsvorgänge zulässt.

Eine abschließende immissionsschutzrechtliche Beurteilung bleibt der Genehmigungsbehörde vorbehalten.

## 2 Beauftragung

Am 17.04.2018 wurde die DEKRA Automobil GmbH von der H & P Ingenieure GbR aus 30880 Laatzen mit der Durchführung der vorliegenden, schalltechnischen Untersuchung beauftragt.

## 3 Aufgabenstellung

In Lindwedel, Gemarkung Hope, ist die Betriebserweiterung der Autolackiererei am Standort „Am Bahnhof 7“ geplant. Hierzu ist die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans beabsichtigt.

Im Rahmen der Bauleitplanung sind die in der Nachbarschaft zu erwartenden Geräuschimmissionen zu prognostizieren und nach TA Lärm bzw. DIN 18005-1 (Beiblatt 1) zu beurteilen.

## 4 Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen

- |     |                |  |
|-----|----------------|--|
| [1] | DIN 18005-1    | „Schallschutz im Städtebau“ (07/2002) Teil 1 „Grundlagen und Hinweise für die Planung“ (07/2002)<br>Beiblatt 1 zu DIN 18005 „Berechnungsverfahren Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung“ (05/1987)  |
| [2] | TA Lärm        | Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm; Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (08/1998) mit Ergänzung vom 01.06.2017, veröffentlicht im BAnz AT 08.06.2017 B5   |
| [3] | 16.BImSchV     | 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-Gesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16.BImSchV) (06/1990), zuletzt geändert am 18.12.2014   |
| [4] | RLS-90         | „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90“ des Bundesministers für Verkehr, Abt. Städtebau (1990)  |
| [5] | DIN ISO 9613-2 | „Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien“, Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren (10/1999)   |
| [6] | Studie         | „Technischer Bericht zur Untersuchung der Lkw- und Ladergeräusche auf Betriebsgeländen und Frachtzentren, Auslieferungslagern und Speditionen und Verbrauchermärkten sowie weiterer typischer Geräusche, insbesondere von Verbrauchermärkten“ Schriftenreihe des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie, Heft 3 (2005) |
| [7] | Studie         | „Parkplatzlärmstudie“ 2007 des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz, 6. überarbeitete Auflage (2007)   |
| [8] | Studie         | „Technischer Bericht zur Untersuchung der Lkw- und Ladergeräusche auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungslagern und Speditionen“, Hessisches Landesamt für Umwelt, Heft Nr. 192 (1995)   |

- [9] Studie Handwerk und Wohnen – bessere Nachbarschaft durch technischen Wandel – Vergleich der Studie des TÜV Rheinland 1993 / 2005 vom 26. September 2005
- [10] Unterlagen Kartenmaterial über das Geoinformationssystem „landmap“ der Landwirtschaftskammer Niedersachsen, basierend auf Karten von LGLN (2018)
- [11] Unterlagen Planzeichnung des Vorhabens (Stand 04/2018), erhalten durch den Auftraggeber
- Schalltechnische Berechnungen erfolgen mit der Schallausbreitungssoftware „SoundPLAN Version 7.4“ (Update: 23.02.2017).

## 5 Beschreibung der Situation

Das Grundstück der Autolackiererei umfasst das Flurstück 40/14 (Flur 1) mit einer Gesamtfläche von ca. 3.600 m<sup>2</sup>. Auf dem bestehenden Grundstück soll der Betrieb erweitert werden.

Das Betriebsgrundstück sowie die anliegenden Grundstücke befinden sich derzeit im Außenbereich (gemäß § 35 BauGB) der Gemeinde Lindwedel. Durch Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans soll die planungsrechtliche Grundlage für die geplante Betriebserweiterung geschaffen werden.

Das südlich angrenzende Flurstück 40/15 mit dem bestehenden Wohngebäude „Am Bahnhof 7a“ soll nach aktuellem Planungsstand mit in den Geltungsbereich des Bebauungsplans aufgenommen werden. Vorgesehen ist für diesen Bereich die Ausweisung eines Mischgebietes.

Das Plangebiet (Flurstücke 40/14 und 40/15) wird im Osten durch die Straße „Am Bahnhof“ und im Westen durch Ackerflächen begrenzt. Südlich und östlich des Plangebietes befinden sich teilweise Wohngebäude. Nördlich des Plangebietes befindet sich eine Grünfläche, für die zukünftig eine Umwandlung in eine Gewerbefläche nicht ausgeschlossen ist. Östlich verläuft zudem die Schienenstrecke 1711.

Die der Autolackiererei nächstgelegenen Wohngebäude, die durch keinen Bebauungsplan erfasst sind, werden aufgrund der vorhandenen Mischung von Gewerbe und Wohnen nachfolgend als Mischgebiet eingestuft.

Das Gelände des Untersuchungsbereichs ist schalltechnisch eben. Die Lage des Betriebsgeländes und die örtlichen Verhältnisse der näheren Umgebung können dem Übersichtsplan in Anhang 1.1 sowie dem Lageplan in Anhang 1.2 entnommen werden.

## 6 Beurteilungskriterien

### 6.1 DIN 18005 (Bauleitplanung)

Bei der Bauleitplanung sind die im Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 aufgeführten Orientierungswerte (OW) als Beurteilungsmaßstab heranzuziehen. Zur Beurteilung von Gewerbelärm sollten im Bereich von schutzbedürftigen Nutzungen in Dorf- und Mischgebieten (MD/MI)

tags (6-22h)	$OW_T = 60 \text{ dB(A)}$
nachts (22-6h)	$OW_N = 45 \text{ dB(A)}$

möglichst nicht überschritten werden.

Zusätzlich sind Regelungen zu beachten, die sich auf die zu betrachtende Geräuschart beziehen. Bei Gewerbelärm ist die TA Lärm zu berücksichtigen.

### 6.2 TA Lärm

Bei Beurteilung der Geräuschimmissionen von gewerblichen Anlagen sind die in der TA Lärm genannten Immissionsrichtwerte (IRW) als Beurteilungsmaßstab heranzuziehen. Diese entsprechen i. d. R. den im Rahmen einer Bauleitplanung heranzuziehenden Orientierungswerten der DIN 18005 Teil 1 (Beiblatt 1).

Bei der Ermittlung der Beurteilungspegel beinhaltet die TA Lärm gegenüber der DIN 18005 weitergehende Regelungen, wie die Berücksichtigung verschiedener Zuschläge.

Die TA Lärm unterscheidet in zwei Beurteilungszeiträume, den Tageszeitraum (6:00 – 22:00 Uhr) und die maßgebliche Nachtstunde (z. B. 23:00 – 24:00 Uhr).

Zusätzlich ist bei Betrachtung einer konkreten gewerblichen Anlage zu beachten, dass einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen den jeweiligen Immissionsrichtwert um nicht mehr als 30 dB(A) im Tageszeitraum und um nicht mehr als 20 dB(A) im Nachtzeitraum überschreiten dürfen.

Nach den Regelungen der TA Lärm in Nr. 2.4 Abs. 1 bis 3 wird mit den Begriffen der Vor-, Zusatz- und Gesamtbelastung die akzeptorbezogene Betrachtung eingeführt. Demnach ist neben der Betrachtung der untersuchten Anlage (meist ‚Zusatzbelastung‘) auch die Vorbelastung durch andere Anlagen im Einwirkungsbereich zu berücksichtigen. D. h., dass beim Vergleich der Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten die Summe aller einwirkenden, durch gewerbliche Anlagen verursachten Geräusche zu betrachten ist (‚Gesamtbelastung‘).

### 6.3 Immissionsorte, Gebietseinstufung, Richtwerte und zul. Geräuschspitzen

Die Prognose der Schallimmissionen erfolgt für die dem geplanten Betriebsgrundstück am nächsten gelegenen Wohn- und Büronutzungen. Die Lage der betrachteten Immissionsorte kann dem Anhang 1.2 entnommen werden. Mit der Wahl der Immissionsorte ist bei Einhaltung der Beurteilungskriterien sichergestellt, dass bei den sonstigen (weiter entfernt befindlichen) schutzbedürftigen Nutzungen keine schädlichen Umweltauswirkungen i. S. der TA Lärm durch die geplanten Nutzungen hervorgerufen werden. Die Schutzbedürftigkeit der betrachteten Immissionsorte (IO) ist auf Basis der örtlichen Gegebenheiten sowie vorhandener Bebauungspläne zu bestimmen.

Das südöstlich der Autolackiererei gelegene Gebäude „Am Bahnhof 5“ (IO 1) wie auch die sonstigen nächstgelegenen Wohngebäude befinden sich im unbeplanten Außenbereich (§ 35 BauGB). Nachfolgend wird der Schutzanspruch vergleichbar eines Mischgebietes (MI) berücksichtigt. Für das Gebäude „Am Bahnhof 5“ (IO 1) ist eine Wohnnutzung im Dachgeschoss genehmigt, mit Fenster an der Westfassade. Nach den vorliegenden Informationen sind keine Fenster an der Nordfassade baurechtlich genehmigt, so dass hier kein Immissionsort zu berücksichtigen ist.

Das südlich der Autolackiererei gelegene Gebäude „Am Bahnhof 7a“ (IO 2) befindet sich derzeit ebenfalls im unbeplanten Außenbereich (§ 35 BauGB). Im Rahmen der Bauleitplanung ist hier die Ausweisung eines Mischgebietes beabsichtigt.

Die Ermittlung der Beurteilungspegel erfolgt durch Einzelpunktberechnungen.

Auf Basis der Gebietseinstufung sind nach TA Lärm die in nachfolgender Tabelle aufgeführten Immissionsrichtwerte (IRW) sowie zulässigen Geräuschspitzen ( $L_{max,zul.}$ ) heranzuziehen.

**Tabelle 1 – Immissionsorte, Gebietseinstufung, Richtwerte und zul. Geräuschspitzen**

Immissionsort (IO)	Gebiet	Tageszeit		Nachtzeit	
		IRW [dB(A)]	$L_{max,zul.}$ [dB(A)]	IRW [dB(A)]	$L_{max,zul.}$ [dB(A)]
IO 1: Am Bahnhof 5	MI	60	90	45	65
IO 2: Am Bahnhof 7a					

In der Tabelle verwendete Abkürzungen:

MI Mischgebiet

IRW Immissionsrichtwert nach TA Lärm im Tages-/Nachtzeitraum

$L_{max,zul.}$  Zulässige Geräuschspitze im Tages-/Nachtzeitraum

Neben den betrachteten Immissionsorten können zudem die weiter entfernt befindli-

chen Wohnnutzungen in der Beurteilung berücksichtigt werden. Hierzu erfolgt eine flächenhafte Ermittlung der Beurteilungspegel als Rasterlärmkarten.

#### 6.4 Vorbelastung

Sofern keine Vorbelastung durch andere Anlagen, für die die TA Lärm anzuwenden ist, vorliegt oder zu erwarten ist, bzw. durch andere Anlagen keine pegelbeeinflussenden Anteile am Gesamtbeurteilungspegel zu erwarten sind, sind zur Beurteilung der untersuchten Anlage die gebietsabhängigen Immissionsrichtwerte heranzuziehen.

Ist eine Vorbelastung vorhanden, darf nach der Regelfallprüfung in Nr. 3.2.1 sowie für die Nr. 4.2 der TA Lärm die Genehmigung für die zu beurteilende Anlage dann nicht verwehrt werden, wenn die von der zu beurteilenden Anlage ausgehende Zusatzbelastung die Immissionsrichtwerte um mindestens 6 dB(A) unterschreitet.

Bei einer Unterschreitung des Immissionsrichtwertes durch die zu beurteilende Anlage um mindestens 6 dB(A) kann eine Untersuchung der Vorbelastung somit unterbleiben.

Im vorliegenden Fall ist für die nächstgelegenen Gebäude „Am Bahnhof 5“ (IO 1) sowie „Am Bahnhof 7a“ (IO 2) nicht zu erwarten, dass durch vorhandene Gewerbenutzungen eine relevante Vorbelastung vorliegt.

Durch bauliche Hindernisse auf dem Schallausbreitungsweg und der vorhandenen Eigenabschirmung der Wohngebäude in Bezug auf die vorhandenen Gewerbenutzungen werden die Geräuschimmissionen der Vorbelastung sehr stark gemindert und können aus Sachverständigensicht vernachlässigt werden.

#### 6.5 Anlagenzielverkehr

Nach 7.4 der TA Lärm sollen Geräusche des betriebsbedingten An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück in Mischgebieten, allgemeinen und reinen Wohngebieten sowie in Kurgebieten durch Maßnahmen organisatorischer Art so weit wie möglich vermindert werden, so weit

- sie den Beurteilungspegel der Verkehrsrgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen,
- keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und
- die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Diese Kriterien gelten kumulativ, d. h., nur wenn alle 3 Bedingungen erfüllt sind, sollen durch Maßnahmen organisatorischer Art die Geräusche des An- und Abfahrverkehrs soweit wie möglich vermindert werden.

Zur Ermittlung der Geräuschimmissionen ist die RLS-90 heranzuziehen. Die Beurteilungspegel sind auf Basis eines im Jahresmittel zu erwartenden durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens (DTV) zu berechnen.

Für den Betrieb ist auf Basis der Angaben des Auftraggebers im Mittel ein DTV < 110 Kfz/24 h (Lkw-Anteil  $p < 30\%$ ) ausschließlich im Tageszeitraum zu erwarten. Durch die genannte Frequentierung wird innerorts bereits am Straßenrand der Immissionsgrenzwert für Mischgebiete ( $IGW_T = 64 \text{ dB(A)}$ ) um mind. 5 dB(A) unterschritten, weshalb ausgeschlossen ist, dass o. g. 3 Kriterien gleichzeitig zutreffen können. Eine Vermischung mit dem übrigen Verkehr ist zudem auf der Straße „Am Bahnhof“ zu erwarten.

Die Prüfung von weitergehenden organisatorischen Maßnahmen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen ist somit nicht erforderlich.

## 7 Geräuschimmissionen durch die Autolackiererei

Im Rahmen der Bauleitplanung sollen auf Basis des derzeitigen Planungsstands die von den konkreten Nutzungen der Autolackiererei inkl. der geplanten Erweiterung hervorgerufenen Geräuschimmissionen ermittelt werden. Die Beurteilung erfolgt auf Basis der TA Lärm.

### 7.1 Bau- und Betriebsbeschreibung

Auf Basis der Angaben der Projektbeteiligten ergibt sich folgende zusammengefasste Bau- und Betriebsbeschreibung.

Auf dem Grundstück der Autolackiererei (Flur 1, Flurstück 40/14) befinden sich ein Betriebsgebäude sowie ein bestehender Anbau. Zusätzlich ist nun im Anschluss an die bestehenden Gebäude eine Hallenerweiterung geplant.

Die Zufahrt zum Betriebsgelände erfolgt ausschließlich von Osten über die Straße „Am Bahnhof“.

Die Betriebszeiten sollen ausschließlich werktags im Tageszeitraum liegen, d. h. zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr.

Es ist von einem 1-Schicht-Betrieb auszugehen, die wesentlichen Betriebsnutzungen finden im Regelfall zwischen 7:30 – 18:00 Uhr statt.

Innerhalb der bestehenden Betriebsgebäude befinden sich eine „alte“ und eine „neue“ Lackieranlage mit jeweiliger Lüftungsanlage auf dem Dach. Während für die „neue“ Lackieranlage eine durchgängige, d. h. bis zu 10-stündige Nutzung möglich ist, soll die „alte“ Lackieranlage nicht länger als 6 h am Tag betrieben werden.

In den bestehenden Betriebsgebäuden sollen vorrangig Lackiervorbereitungen, die Lackierung sowie Nacharbeiten durchgeführt werden. In der Hallenerweiterung sind insbesondere Karosseriearbeiten sowie Zerlegen und Zusammenbau von Teilen vorgesehen.

Auf den Außenflächen sollen etwa 21 Stellplätze angeordnet werden. Nach derzeitigem Stand ist innerhalb der genannten Betriebszeiten von etwa 50 Pkw-Fahrten durch Mitarbeiter und Kunden auszugehen. Zudem können 10 Auslieferungen von Kunden-Pkw erfolgen, die auf Anhängern von Lieferwagen transportiert werden.

Um eine zukünftige Nutzungsausweitung zu berücksichtigen wird im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen ein um etwa 50 % höheres Fahrzeugaufkommen angenommen.

## 7.2 Berechnungsverfahren

Den Ausbreitungsberechnungen für Gewerbelärm liegen Schalleistungspegel für alle immissionsrelevanten Schallquellen als rechnerische Ausgangsgrößen zugrunde. Bei der Ermittlung der Schalleistungspegel ist zwischen schallabstrahlenden Außenbauteilen und Außenquellen zu unterscheiden.

### **Berechnung der Schalleistung der schallabstrahlenden Außenbauteile**

Die Schallabstrahlung einer Gebäudehülle wird durch die Abstrahlung einer oder mehrerer punktförmiger Ersatzschallquellen dargestellt.

Gemäß DIN EN 12354 – 4 wird die Berechnung des Schalleistungspegels punktförmiger Ersatzschallquellen an einer Gebäudehülle unter Berücksichtigung des Rauminnenpegels, der Diffusität des Schallfeldes, des Schalldämmmaßes des Bauteils und der geometrischen Bauteilgröße durchgeführt.

Für ein Segment der Gebäudehülle errechnet sich der Schallleistungspegel der punktförmigen Ersatzschallquelle nach der Beziehung:

$$L_{w, \text{Gebäudehülle}} = L_{p, \text{in}} + C_d - R' + 10 \log \left[ \frac{S}{S_0} \right]$$

Hierbei sind

- $L_{w, \text{Gebäudehülle}}$  = Schalleistung des Segmentes der Gebäudehülle in dB(A)
- $L_{p, \text{in}}$  = Rauminnenpegel in Dezibel
- $R'$  = Bau-Schalldämm-Maß für das Segment, in Dezibel
- $C_d$  = Diffusitätsterm für das Innenschallfeld an einem Segment.  
Für ein diffuses Feld und reflektierende Wände ist  $C_d = -6$  dB  
Unter abweichenden Bedingungen können die Werte zwischen  $C_d = 0$  bis  $-6$  dB liegen.  
Bei Industriehallen ist üblicherweise von  $C_d = -5$  dB auszugehen.
- $S$  = Geometrische Größe des abstrahlenden Bauteils in  $\text{m}^2$
- $S_0$  = Bezugsfläche von  $1 \text{ m}^2$

### Berechnung der Schalleistung der Außenquellen

Die Schalleistungen der Außenquellen werden über die Schalldruckpegel in definierten Abständen ermittelt.

$$L_w = L_p + 10 \log \left[ \frac{4 \cdot \pi \cdot r^2}{r_0} \right] + K_0$$

Hierbei sind

- $L_w$  = Schalleistung in dB(A)
- $L_p$  = Schalldruckpegel in dB(A)
- $r$  = Entfernung Schallquelle - Messpunkt in m
- $r_0$  = Bezugsentfernung 1m
- $K_0$  = Raumwinkelmaß in dB. Bei halbkugelförmiger Schallausbreitung ist  $K_0 = -3$  dB

### Ermittlung der Immissionspegel

Entsprechend der DIN ISO 9613-2 "Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien, Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren", 10/99 werden, ausgehend von den ermittelten Schalleistungspegeln jeder einzelnen Quelle, die anteiligen Immissionspegel  $L_{\text{AFT},i}$  jeder Quelle berechnet:

$$L_{\text{AFT}}(\text{DW}) = L_w + D_c - A_{\text{div}} - A_{\text{atm}} - A_{\text{gr}} - A_{\text{bar}} - A_{\text{misc}}$$

Hierbei sind

- $L_{\text{AFT}}(\text{DW})$  = A-bewerteter, äquivalenter Dauerschalldruckpegel bei Mitwind in dB(A)
- $L_w$  = Schalleistungspegel der einzelnen Quelle in dB(A)

$D_C$	=	Richtwirkungskorrektur in dB Beschreibt, um wie viel der von einer Punktquelle erzeugte äquivalente Dauerschalldruckpegel in einer festgelegten Richtung von dem Pegel einer ungerichteten Punktschallquelle gleicher Schalleistung in gleichem Abstand abweicht.
$A_{div}$	=	Dämpfung aufgrund geometrischer Ausbreitung auf der Grundlage von vollkugelförmiger Ausbreitung.
$A_{atm}$	=	Dämpfung aufgrund von Luftabsorption
$A_{gr}$	=	Dämpfung aufgrund des Bodeneffektes
$A_{bar}$	=	Dämpfung aufgrund von Abschirmung
$A_{misc}$	=	Dämpfung aufgrund verschiedener anderer Effekte (Bewuchs, Industriegelände, Bebauung)

### Ermittlung der Beurteilungspegel

Für jede einzelne Schallquelle wird der anteilige Beurteilungspegel als Teilbeurteilungspegel ermittelt, der sich aus dem jeweiligen Immissionspegel und dessen Einwirkdauer in Bezug auf den Beurteilungszeitraum errechnet. Aus der energetischen Summe aller Teilbeurteilungspegel wird der Beurteilungspegel gebildet, der mit dem (anteiligen) Immissionsrichtwert zu vergleichen ist.

Der Beurteilungspegel  $L_r$  ist ein Maß für die durchschnittliche Geräuschbelastung während der Tageszeit (06.00 – 22.00 Uhr) bzw. der Nachtzeit (ungünstigste volle Nachtstunde zwischen 22.00 – 06.00 Uhr) entsprechend der TA Lärm mit einer Beurteilungszeit von  $T_{r, Tag} = 16$  Stunden bzw.  $T_{r, Nacht} = 1$  Stunde. Nach der TA Lärm wird der Beurteilungspegel aus dem Mittelungspegel  $L_{Aeq,j}$ , der meteorologischen Korrektur  $C_{met}$ , den Teilzeiten  $T_j$  und den Zuschlägen  $K_{x,j}$  gebildet.

Die mathematische Beziehung lautet:

$$L_r = 10 \log \left[ \frac{1}{T_r} \sum_{j=1}^n T_j \cdot 10^{0,1(L_{Aeq,j} - C_{met} + K_{T,j} + K_{I,j} + K_{R,j})} \right] dB(A)$$

Hierbei bedeuten:

$T_r$	=	Beurteilungszeitraum tags $T_r = 16$ h von 06.00 – 22.00 Uhr nachts: $T_r = 1$ h (ungünstigste volle Nachtstunde zwischen 22.00 – 06.00 Uhr)
$T_j$	=	Teilzeit j
$N$	=	Zahl der gewählten Teilzeiten
$L_{Aeq}$	=	Mittelungspegel während der Teilzeit $T_j$
$C_{met}$	=	meteorologische Korrektur nach DIN ISO 9613-2 (Gleichung 6).
$K_{T,j}$	=	Zuschlag für Tonhaltigkeit nach Nr. A.3.3.5 der TA Lärm in der Teilzeit $T_j$
$K_{I,j}$	=	Zuschlag für Impulshaltigkeit nach Nr. A.3.3.6 der TA Lärm in der Teilzeit $T_j$

$K_{R,j}$  = Zuschlag für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit (Ruhezeiten) nach Nr. 6.5 der TA Lärm in der Teilzeit  $T_j$

Die rechnerische Prognose erfolgt anhand einer detaillierten Prognose der TA Lärm mit Oktav-Schallpegeln entsprechend der DIN ISO 9613-2. Ausgehend von den Schallleistungspegeln der maßgeblichen Nutzungen berechnet das Programm unter Beachtung der aktuell gültigen Ausbreitungsrichtlinien den Beurteilungspegel an den betrachteten Immissionsorten.

Die meteorologische Korrektur  $C_{met}$  wird bei den Berechnungen entsprechend Pkt. 8, Gleichungen 21 und 22 der DIN ISO 9613-2 programmtechnisch berücksichtigt. Im Sinne einer Abschätzung auf der sicheren Seite liegend wird pauschal  $C_0 = 0$  dB angesetzt. Dies entspricht einer Mitwindsituation.

Die Bodendämpfung  $A_{gr}$  wird nach 7.3.1 der DIN ISO 9613-2 mit einem Bodenfaktor  $G = 0$  („harter Boden“) berücksichtigt.

Zuschläge für Tonhaltigkeit  $K_T$  sind im vorliegenden Fall nicht erforderlich ( $K_T = 0$  dB). Die Impulshaltigkeit ( $K_I$ ) wurde, so weit erforderlich, bei den einzelnen Schallquellen durch den Taktmaximalpegel ( $L_{WAFTeq}$ ) berücksichtigt.

Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit (werktags 06.00 – 07.00 Uhr und 20.00 – 22.00 Uhr) finden gemäß TA Lärm, Pkt. 6 nur bei den in einem WA, WR und Kurgebieten liegenden Wohnhäusern bzw. schutzbedürftigen Räumen durch einen Zuschlag von 6 dB(A) Berücksichtigung. Im vorliegenden Fall wird der Schutzanspruch für Mischgebiete angesetzt.

Die TA Lärm sieht neben dem Vergleich der Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten auch maximal zulässige Geräuschspitzen vor. Die Berechnungen erfolgen entsprechend der Ermittlung der Immissionspegel. Zur Berechnung der kurzzeitigen Geräuschspitze werden die Quellen herangezogen, die sowohl die höchsten anteiligen Immissionspegel am Immissionsort sowie entsprechend ihrer Charakteristik Spitzenschallleistungspegel erzeugen können. Hierbei wurden die Quellpunkte berücksichtigt, die den geringsten Abstand zu dem jeweiligen Immissionsort aufweisen.

### 7.3 Berechnungsvoraussetzungen und Eingangsdaten

Auf Basis der Angaben des Betreibers (vgl. Abschnitt 7.1) wird ein maßgeblicher Betriebszustand betrachtet, der einen Tag mit hoher Auslastung repräsentiert.

Nutzungsannahmen Tageszeitraum (6:00 – 22:00 Uhr):

- 80 Pkw-Bewegungen durch Kunden / Mitarbeiter auf den Außenflächen;
- Zu- und Abfahrt von 15 Transportern / Klein-Lkw, d. h. 30 Fahrbewegungen;
- 15 Verladungen, entweder Fahrten von Kunden-Pkw auf einen Anhänger oder Entladung von Materialien, jeweils zentral auf den Außenflächen;
- Betrieb der Lüftungsanlage der „neuen“ Lackieranlage über 10 h;
- Betrieb der Lüftungsanlage der „alten“ Lackieranlage über 6 h;
- Nutzungen innerhalb der bestehenden Betriebsgebäude sowie des geplanten Hallenanbaus über 10 h, mit durchgängig geöffneten Hallentoren (2 Hallentore des Bestandsgebäudes und 1 Hallentor des geplanten Hallenanbaus).

#### Emissionsansätze

Der Emissionsansatz für den Pkw-Fahrzeugverkehr auf den Außenflächen wird auf Basis von [7] über das „zusammengefasste Verfahren“ ermittelt.

Im Modell wird für die Park- und Fahrbewegungen eine Flächenschallquelle auf dem gesamten Außenbereich angeordnet. Je Pkw-Bewegung wird ein stundenbezogener Schalleistungspegel von

$$L_{WAT,1h} = 71 \text{ dB(A)}$$

in Ansatz gebracht. Dieser ergibt sich aus dem Ausgangsschalleistungspegel von  $L_{WA0} = 63 \text{ dB(A)}$  zzgl. der Zuschläge für Impulshaltigkeit  $K_I = 4 \text{ dB}$ , für den Parksuch- bzw. Durchfahrverkehr  $K_D = 3 \text{ dB}$  und für die Fahrbahnoberfläche  $K_{StO} = 1 \text{ dB}$  (Pflaster).

Der Emissionsansatz für den Fahrzeugverkehr der Transporter / Klein-Lkw wird auf Basis von [6] ermittelt.

Für den Fahrweg, im Modell durch eine Linienschallquelle repräsentiert, wird konservativ ein längenbezogener Schalleistungspegel von

$$L_{WA,1h'} = 62 \text{ dB(A)/m}$$

je Fahrbewegung berücksichtigt.

Für die Verladungen, im Modell durch eine Flächenschallquelle im zentralen Bereich repräsentiert, wird auf Basis von Vergleichsmessungen vor Ort ein stundenbezogener Schalleistungspegel von

$$L_{WAT,1h} = 85 \text{ dB(A)}$$

angesetzt.

Die durch den Betrieb der Lüftungsanlagen der Lackieranlagen hervorgerufenen Geräuschemissionen wurden vor Ort messtechnisch erfasst.

Im Modell wird jeweils eine Punktschallquelle auf den Dächern der Bestandsgebäude angeordnet. Es wird ein Schalleistungspegel von:

Lüftungsanlage der „alten“ Lackieranlage  $L_{WA} = 90 \text{ dB(A)}$ ,

Lüftungsanlage der „neuen“ Lackieranlage  $L_{WA} = 80 \text{ dB(A)}$

in Ansatz gebracht.

In den Betriebshallen werden im Laufe des Tages unterschiedliche Arbeiten durchgeführt, so dass schwankende Schallpegel zu erwarten sind.

Vor den zwei Toren der bestehenden Betriebshallen wird auf Basis von [9] sowie orientierenden Geräuschpegelmessungen vor Ort ein mittlerer Innenpegel

von  $L_{\text{Innen}} = 75 \text{ dB(A)}$

über 10 h am Tag zu Grunde gelegt.

Es werden konservativ die beiden Hallentore an der Ostfassade der Bestandsgebäude als durchgehend geöffnet (Schalldämm-Maß  $R'_{w} = 0 \text{ dB}$ ) angenommen.

Der Diffusitätsterm wird mit  $C_d = 0 \text{ dB}$  berücksichtigt.

Über die ansonsten geschlossenen Wand- und Dachelemente erfolgt keine relevante Geräuschabstrahlung.

Vor dem Tor / den Außenbauteilen des geplanten Hallenanbaus wird auf Basis von [9] sowie unter Berücksichtigung von geräuschintensiveren Karosseriearbeiten ein mittlerer Innenpegel von  $L_{\text{Innen}} = 80 \text{ dB(A)}$

über 10 h am Tag zu Grunde gelegt.

Es wird konservativ das Hallentor an der Westfassade der geplanten Hallenerweiterung als durchgehend geöffnet (Schalldämm-Maß  $R'_{w} = 0 \text{ dB}$ ) angenommen.

Der Diffusitätsterm wird mit  $C_d = 0 \text{ dB}$  berücksichtigt.

Die Geräuschabstrahlung über die ansonsten geschlossenen Wand- und Dachelemente wird unter Annahme einer Leichtbauweise mit einem bewerteten Schalldämm-Maß von mindestens  $R'_{w} = 25 \text{ dB}$  berücksichtigt. Der Diffusitätsterm wird mit  $C_d = -3 \text{ dB}$  angesetzt.

Die Lage der genannten Schallquellen kann dem Anhang 1.2 entnommen werden.

### Emissionsansätze für kurzzeitige Geräuschspitzen

Im Bereich der Verladung wird für die Fahrt der Pkw auf den Anhänger ein vor Ort messtechnisch ermittelter Maximalwert des Schalleistungspegels

von  $L_{WA,max} = 112 \text{ dB(A)}$   
in Ansatz gebracht.

Im Fahrbereich der Transporter wird ein Maximalwert des Schalleistungspegels

von  $L_{WA,max} = 105 \text{ dB(A)}$   
in Ansatz gebracht.

Im Bereich der Pkw-Stellplätze wird für Türeenschlagen ein Maximalwert des Schalleistungspegels von  $L_{WA,max} = 99 \text{ dB(A)}$  berücksichtigt.

## 7.4 Beurteilungspegel

Die Ermittlung der Beurteilungspegel erfolgte nach den Bestimmungen der TA Lärm (vgl. Abschnitt 7.2) anhand der unter Abschnitt 7.3 aufgeführten Emissionsansätze. Die sich nach energetischer Addition der Einzelimmissionen ergebenden Beurteilungspegel  $L_r$  durch den Betrieb der Autolackiererei inkl. Erweiterung sind in nachfolgender Tabelle aufgeführt.

**Tabelle 2 – Beurteilungspegel  $L_r$  der Zusatzbelastung (Autolackiererei inkl. Erweiterung)**

Immissionsort	Fassade	Tageszeit	
		IRW [dB(A)]	$L_{r,Tag}$ [dB(A)]
IO 1: Am Bahnhof 5	West	60	57
IO 2: Am Bahnhof 7a	Nord		59

In der Tabelle verwendete Abkürzungen:

IRW Immissionsrichtwert TA Lärm für Mischgebiete im Tageszeitraum

$L_{r,Tag}$  Beurteilungspegel der Zusatzbelastung im Tageszeitraum

Der Rasterlärmkarte in Anhang 2 können die Schallimmissionen grafisch entnommen werden. An den maßgeblichen Immissionsorten wird im Tageszeitraum der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Mischgebiete von  $IRW = 60 \text{ dB(A)}$  um mind.  $\Delta L = -1 \text{ dB}$  unterschritten.

Maßgebliche Geräuschquellen stellen die als geöffnet berücksichtigten Hallentore dar. Die in den Betriebshallen vorliegenden Innenpegel sind verhaltensabhängig und variieren je nach Lage der geräuschintensiven Arbeitsplätze. Die geräuschintensiven Tätigkeiten sind somit möglichst entfernt von den Toren auszuführen, so dass im Bereich der Tore während der Betriebszeit ein mittlerer Schalldruckpegel von

bestehende Betriebshallen  $L_p \leq 75$  dB(A) (2 Tore)  
 geplante Hallenerweiterung  $L_p \leq 80$  dB(A) (1 Tor)  
 nicht überschritten wird.

Bei Immissionskonflikten aufgrund geräuschintensiverer Tätigkeiten in den Betriebshallen als in den Berechnungen angenommen sind die Hallentore zu schließen.

Eine relevante Vorbelastung durch andere gewerbliche Nutzungen ist nicht zu berücksichtigen. (vgl. Abschnitt 6.4)

Im Nachtzeitraum sollen keine Betriebsnutzungen stattfinden.

### 7.5 Kurzzeitige Geräuschspitzen

Die im Tageszeitraum resultierenden kurzzeitigen Geräuschspitzen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

**Tabelle 3 - Geräuschspitzen  $L_{max}$  der Zusatzbelastung (Autolackiererei inkl. Erweiterung)**

Immissionsort	Fassade	Tageszeit	
		$L_{max,zul.}$ [dB(A)]	$L_{max,Tag}$ [dB(A)]
IO 1: Am Bahnhof 5	West	90	77
IO 2: Am Bahnhof 7a	Nord		81

In der Tabelle verwendete Abkürzungen:

$L_{max,zul.}$  zulässige Geräuschspitze TA Lärm für Mischgebiete im Tageszeitraum

$L_{max}$  kurzzeitige Geräuschspitze

Der zulässige Wert für kurzzeitige Geräuschspitzen wird im Tageszeitraum unterschritten.

## 8 Berücksichtigung einer zusätzlichen Gewerbefläche

Nördlich der Autolackiererei befindet sich eine Grünfläche, für die in zukünftigen Planverfahren auch eine Ausweisung als Gewerbefläche in Frage kommen könnte.

Hinsichtlich der möglichen Nutzungen dieser Gewerbefläche ist anzumerken, dass diese insbesondere nachts durch schutzbedürftige Wohnbebauung im Norden bzgl. geräuschintensiver Betriebsvorgänge begrenzt ist. Man kann bspw. in der Planung die Betriebsgebäude als Abschirmung in diese Richtung einplanen, wenn Nutzungen im Nachtzeitraum erforderlich sind.

Auf Basis der DIN 18005-1 [1] sowie der niedersächsischen VV-BBauG kann ein flächenbezogener Schalleistungspegel von  $L_{WA}'' = 60 \text{ dB(A)/m}^2$  für gewerbliche Nutzungen bzw.  $L_{WA}'' = 65 \text{ dB(A)/m}^2$  für industrielle Nutzungen angenommen werden.

Im Tageszeitraum wird für die potentielle Gewerbefläche in den Berechnungen ein flächenbezogener Schalleistungspegel von  $L_{WA}'' = 60 \text{ dB(A)/m}^2$  angenommen. Dies entspricht bei einer Flächengröße von ca.  $7.300 \text{ m}^2$  einem Schalleistungspegel von ca.  $L_{WA} = 99 \text{ dB(A)}$ . Damit sind mehrere Lkw-Fahrten, Verladevorgänge und ähnliches am Tag erfasst.

Mit Anhang 3 ist eine Rasterlärnkarte für den Tageszeitraum beigefügt, der die erweiterte Autolackiererei und die potentielle Gewerbefläche als Schallquellen berücksichtigt. Diesem kann entnommen werden, dass der für Mischgebiete heranzuziehende Immissionsrichtwert von tags  $IRW = 60 \text{ dB(A)}$  an allen Gebäuden eingehalten wird.

Im Nachtzeitraum wird die gewerbliche Nutzung bereits durch vorhandene Schutzansprüche begrenzt. Nach TA Lärm ist im Nachtzeitraum ein gegenüber dem Tageszeitraum um 15 dB geringerer Immissionsrichtwert einzuhalten.

Geht man im Nachtzeitraum von einem entsprechend reduzierten flächenbezogenen Schalleistungspegel von  $L_{WA}'' = 45 \text{ dB(A)/m}^2$  aus, entspricht dies bei einer Flächengröße von ca.  $7.300 \text{ m}^2$  einem Schalleistungspegel von  $L_{WA} = 84 \text{ dB(A)}$ . Damit sind vereinzelte Pkw-Fahrten sowie Lüftungsanlagen erfasst.

Lkw-Fahrten und Verladevorgänge sind hierbei jedoch nicht ohne Schallschutzmaßnahmen bzw. Einhaltung von Mindestabständen möglich.

Gegen die Darstellung einer Gewerbefläche im Flächennutzungsplan bestehen aus schalltechnischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken. In zukünftigen Bauleitplanverfahren ist eine Begrenzung der zulässigen Emissionen, bspw. nach DIN 45691, erforderlich.

## 9 Qualität der Untersuchung

Die durch die Untersuchung der konkreten Nutzungen nach TA Lärm ermittelten Aussagen wurden durch folgende Vorgehensweisen und Ansätze auf die sichere Seite hin abgesichert:

- Verwendung von maximalen Rechenansätzen wie eine Maximalfrequentierung, durchgängig geöffnete Hallentore und konservative Schalleistungspegel.
- Überschätzung der Impulshaltigkeit an den Immissionsorten durch emissionsseitige Berücksichtigung der Impulshaltigkeit und Vernachlässigung der besonderen Ausbreitungsbedingungen der Impulse auf dem Ausbreitungsweg (Lage der anregenden Schallquelle, Schallquellencharakteristik, Frequenzzusammensetzung, Grundgeräusch am Immissionsort etc.). Diese Bedingungen führen i. d. R. dazu, dass sich die Impulshaltigkeit der Quelle auf dem Ausbreitungsweg mindert.
- Ausbreitungsberechnungen ohne meteorologische Korrektur (reine Mitwindbedingung).
- Vernachlässigung räumlich veränderlicher Streu- und Abschirmungskörper auf dem Betriebsgelände, die sich in Abhängigkeit von der Lage der Quelle und dem Immissionsort pegelmindernd auswirken können (z. B. abgestellte Fahrzeuge).

## 10 Schlusswort

Eine abschließende immissionsschutzrechtliche Beurteilung bleibt der zuständigen Behörde vorbehalten.

Die Untersuchungsergebnisse beziehen sich ausschließlich auf die genannte Anlage / den genannten Standort im beschriebenen Zustand. Eine Übertragung auf andere Anlagen / Standorte ist nicht zulässig.

Eine auszugsweise Vervielfältigung des Berichtes darf nur nach schriftlicher Genehmigung der DEKRA Automobil GmbH erfolgen.

Hamburg, 15.08.2018

**DEKRA Automobil GmbH**  
**Industrie, Bau und Immobilien**

Sachverständiger

Dipl.-Ing. (FH) Ilja Richter

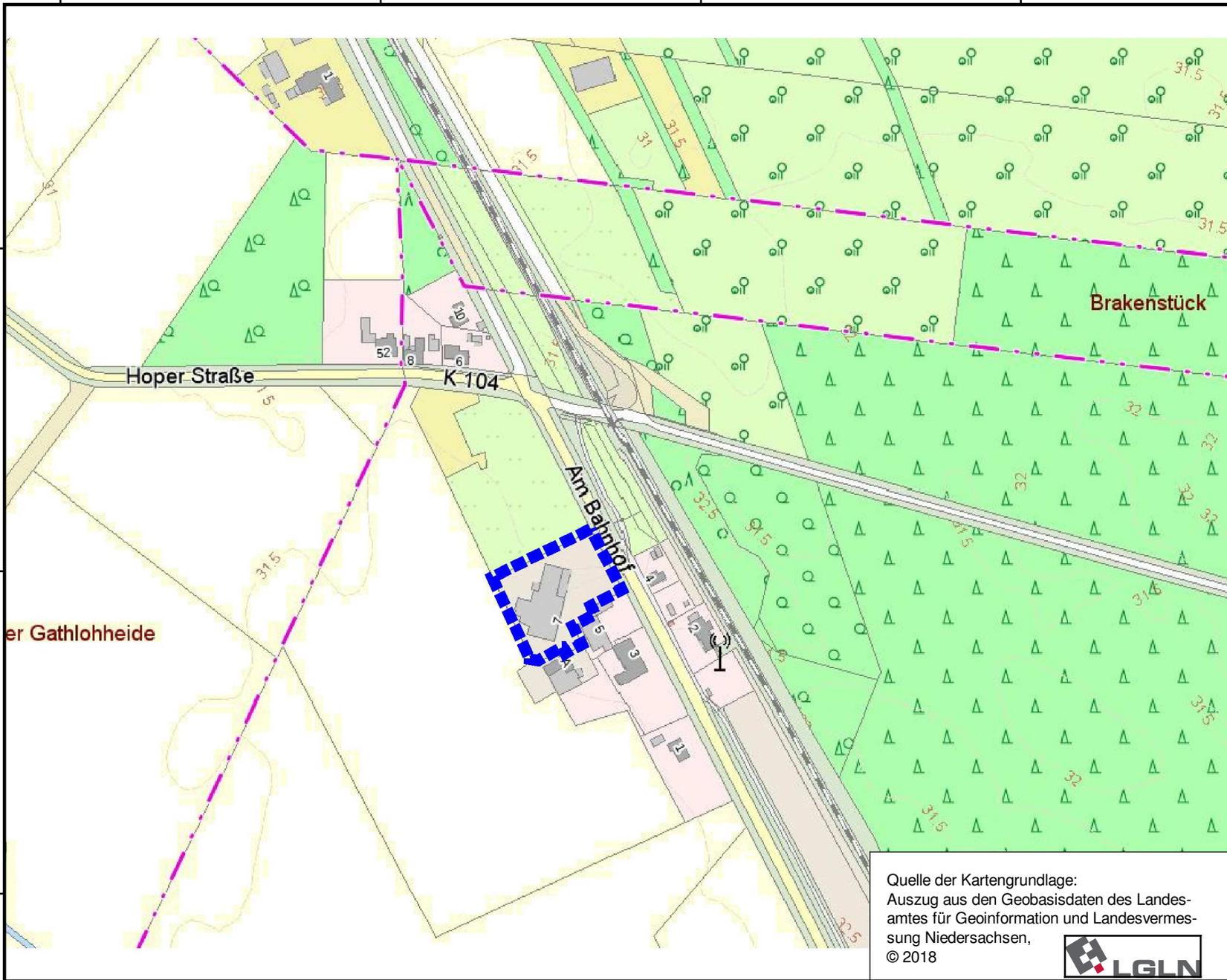


Projektleiter

Dipl.-Ing. (FH) Pit Breitmoser



543200 543400 543600 543800



5831800

5831600

5831400

5831800

5831600

5831400

543200 543400 543600 543800



DEKRA Automobil GmbH  
 Essener Bogen 10  
 22419 Hamburg

B-Plan Autolackiererei  
 Projektnummer: 551225745  
 Bearbeiter: PBr

### Übersichtsplan

### Legende

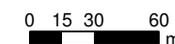


### Anhang 1.1

Quelle der Kartengrundlage:  
 Auszug aus den Geobasisdaten des Landes-  
 amtes für Geoinformation und Landesvermes-  
 sung Niedersachsen,  
 © 2018



Maßstab 1:3500



543450

543500

543550

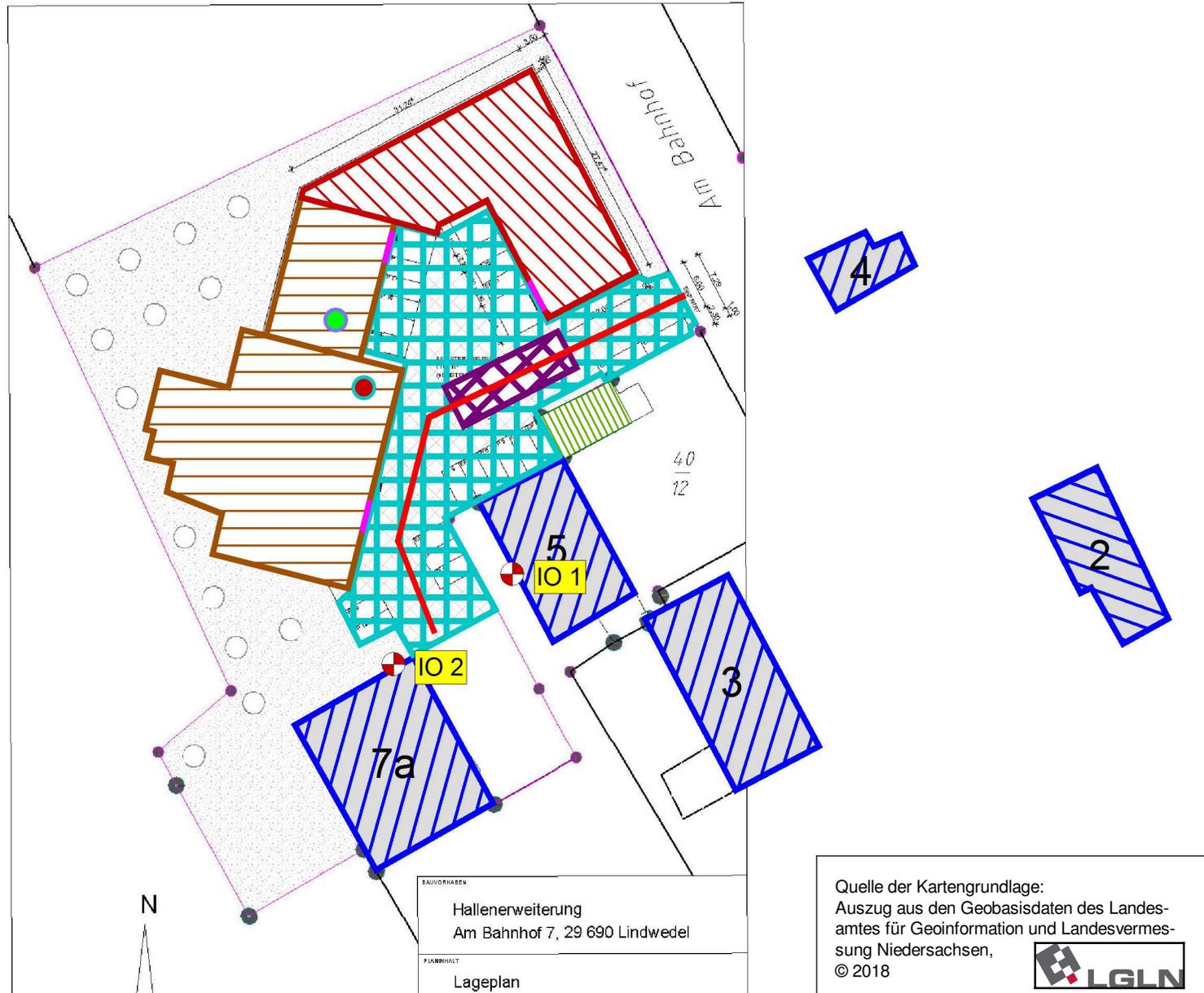
543600

5831600

5831550

5831600

5831550



DEKRA Automobil GmbH  
Essener Bogen 10  
22419 Hamburg

B-Plan Autolackiererei  
Projektnummer: 551225745  
Bearbeiter: PBr

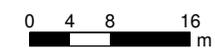
## Lageplan inkl. Lage der Schallquellen

### Legende

- Gebäude
- Nebengebäude
- Immissionsort
- Arbeitshallen (Bestand)
- Arbeitshalle (Erweiterung)
- Tor (offen)
- Lüftung (alte Lackieranlage)
- Lüftung (neue Lackieranlage)
- Pkw-Bewegungen
- Verladung
- Transporter-Fahrweg

## Anhang 1.2

Maßstab 1:750



543450 543500 543550 543600

5831600

5831600

5831550

5831550

543450 543500 543550 543600

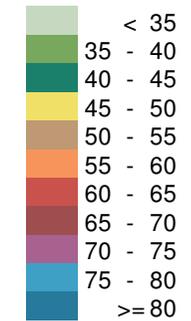


DEKRA Automobil GmbH  
Essener Bogen 10  
22419 Hamburg

B-Plan Autolackiererei  
Projektnummer: 551225745  
Bearbeiter: PBr

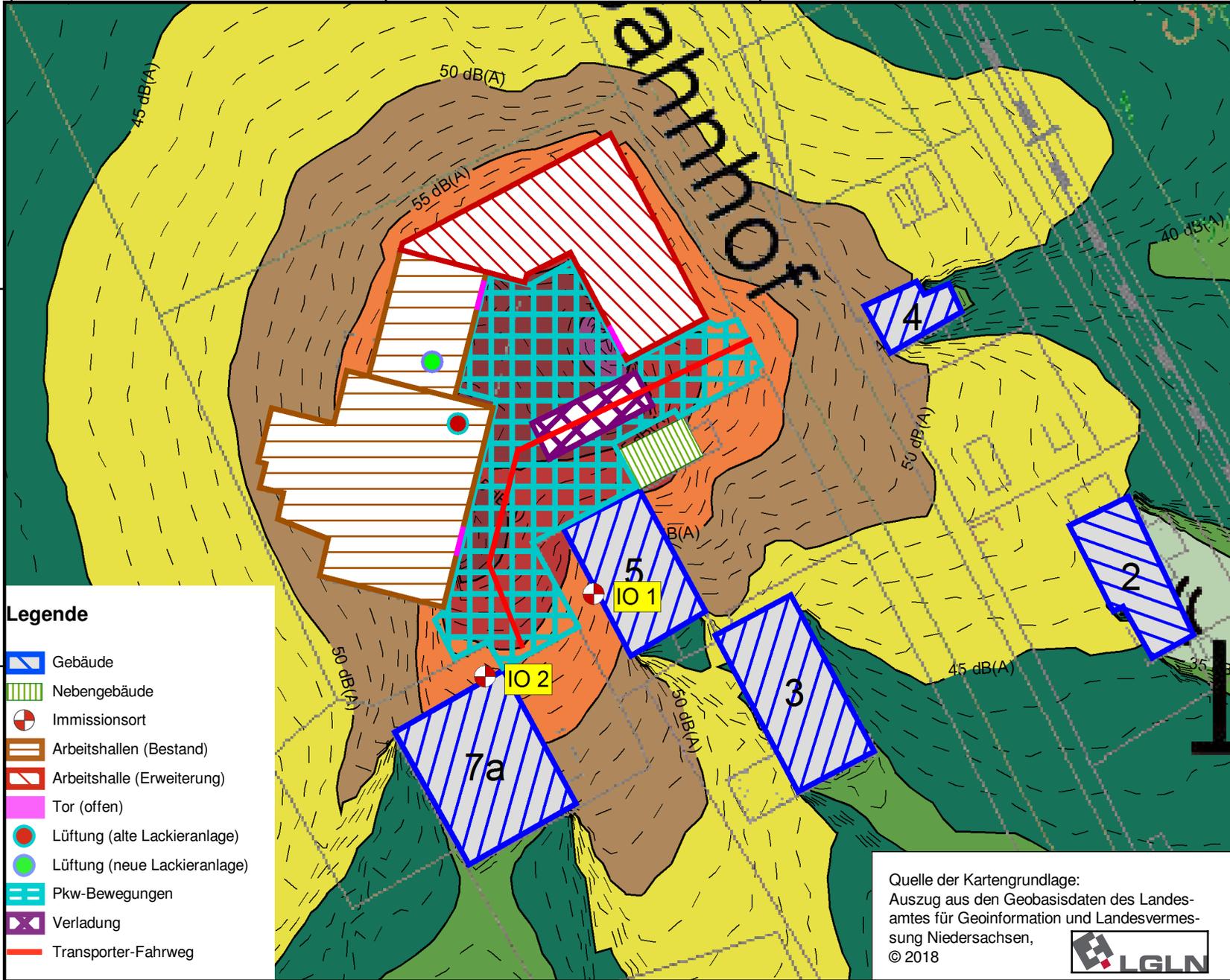
**Rasterlärmkarte**  
Gewerbelärm  
Tageszeitraum, 1.OG  
Autolackiererei (inkl. Erw.)

Pegelbereich  
LrT  
in dB(A)



**Legende**

- Gebäude
- Nebengebäude
- Immissionsort
- Arbeitshallen (Bestand)
- Arbeitshalle (Erweiterung)
- Tor (offen)
- Lüftung (alte Lackieranlage)
- Lüftung (neue Lackieranlage)
- Pkw-Bewegungen
- Verladung
- Transporter-Fahrweg



Quelle der Kartengrundlage:  
Auszug aus den Geobasisdaten des Landes-  
amtes für Geoinformation und Landesvermes-  
sung Niedersachsen,  
© 2018



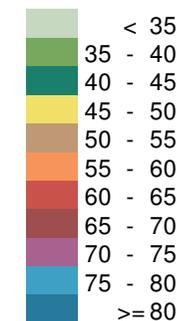
**Anhang 2**

Maßstab 1:750



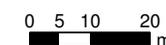
**Rasterlärmkarte**  
Gewerbelärm  
Tageszeitraum, 1.OG  
Autolackiererei (inkl. Erw.)  
+ GE (F-Plan)

Pegelbereich  
LrT  
in dB(A)

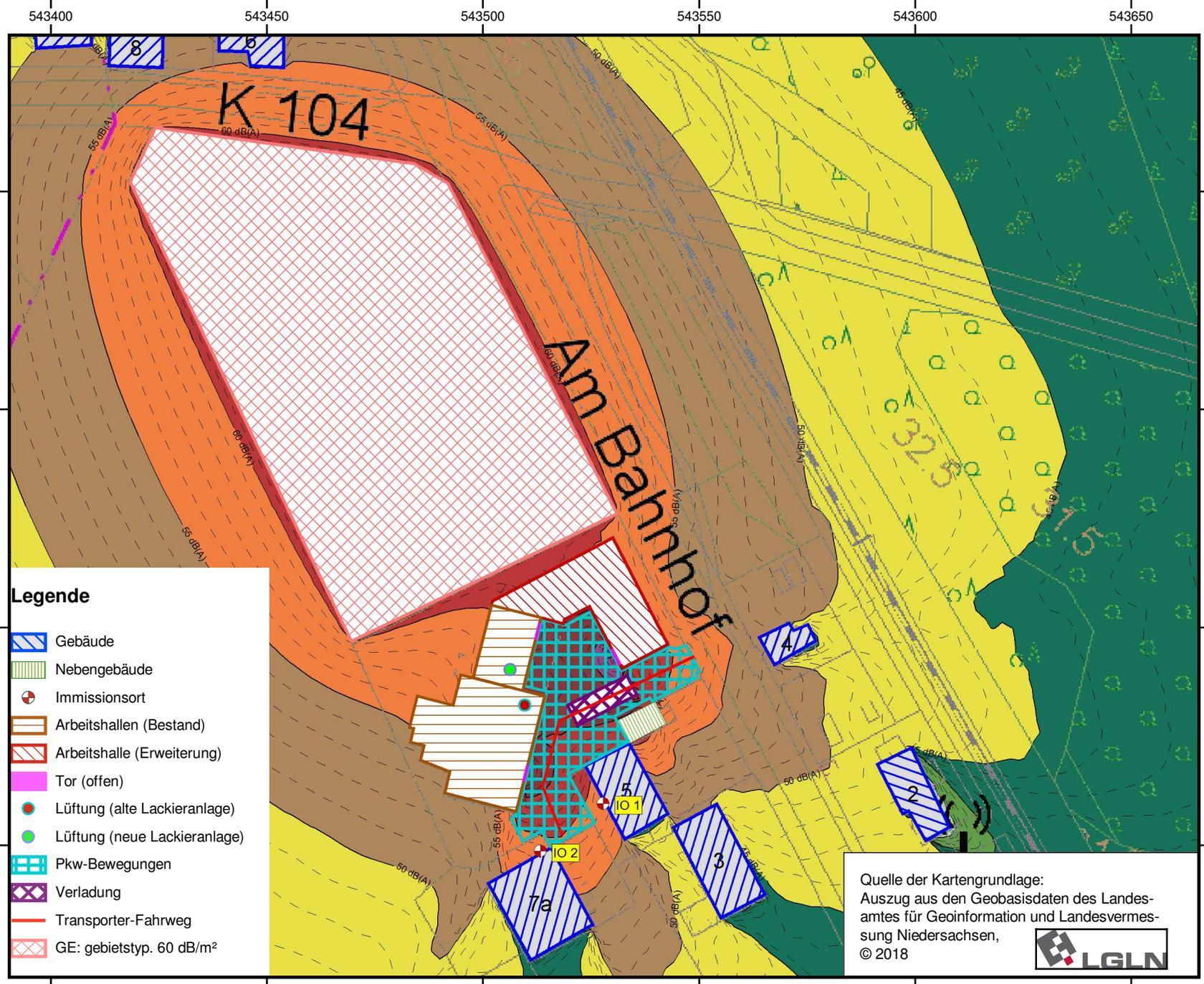


**Anhang 3**

Maßstab 1:1250



Quelle der Kartengrundlage:  
Auszug aus den Geobasisdaten des Landes-  
amtes für Geoinformation und Landesvermes-  
sung Niedersachsen,  
© 2018



- Legende**
- Gebäude
  - Nebengebäude
  - Immissionsort
  - Arbeitshallen (Bestand)
  - Arbeitshalle (Erweiterung)
  - Tor (offen)
  - Lüftung (alte Lackieranlage)
  - Lüftung (neue Lackieranlage)
  - Pkw-Bewegungen
  - Verladung
  - Transporter-Fahrweg
  - GE: gebietstyp. 60 dB/m²

Schallquelle	Li	R'w	L'w	Lw	Ko	S	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	Ls	dLw	Cmet	Lr
	dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB(A)

IO 1: Am Bahnhof 5	Stockwerk	EG	RW,T 60 dB(A)		RW,T,max 90 dB(A)		LrT 57,3 dB(A)		LT,max 77 dB(A)						
Tor-offen (Halle-Transporter-	75	1	75	87	3	19	-37	3,0	0,0	-0,5	0,0	55,9	-2,0	0,0	53,8
Tor-offen	80	1	80	92	3	34	-42	3,0	-1,2	-0,1	1,2	46,6	2,7	0,0	49,3
Lüftung (alte)			90	90	0	29	-40	3,0	0,0	-0,4	0,0	52,3	-4,3	0,0	48,0
Pkw-Bewegungen			41	71	0	17	-36	3,0	-1,4	-0,1	0,8	37,6	7,0	0,0	44,6
Verladung (Pkw,			66	85	0	24	-39	3,0	-15,5	-0,1	10,4	44,3	-0,3	0,0	44,0
Tor-offen (Anbau-	75	1	75	87	3	42	-44	3,0	-8,4	-0,6	1,6	42,1	-2,0	0,0	40,0
Lüftung (neue)			80	80	0	38	-43	3,0	-1,1	-0,6	0,0	38,8	-2,0	0,0	36,8
Dach	80	25	54	81	0	46	-44	3,0	-18,8	-0,4	0,0	20,4	-2,0	0,0	18,4
Westfassade	80	25	54	71	3	39	-43	3,0	-15,3	-0,2	0,0	19,2	-2,0	0,0	17,2
Südwestfassade	80	25	54	69	3	44	-44	3,0	-13,0	-0,2	0,3	17,8	-2,0	0,0	15,8
Südfassade	80	25	54	71	3	35	-42	3,0	-17,5	-0,2	0,0	17,7	-2,0	0,0	15,6
Nordfassade	80	25	54	75	3	56	-46	3,0	-21,5	-0,5	0,0	13,6	-2,0	0,0	11,6
Ostfassade	80	25	54	75	3	49	-45	3,0	-22,9	-0,6	0,0	12,7	-2,0	0,0	10,7

IO 1: Am Bahnhof 5	Stockwerk	1.OG	RW,T 60 dB(A)		RW,T,max 90 dB(A)		LrT 57,3 dB(A)		LT,max 76 dB(A)						
Tor-offen (Halle-	75	1	75	87	3	19	-37	3,0	0,0	-0,5	0,0	55,8	-2,0	0,0	53,7
Tor-offen	80	1	80	92	3	34	-42	3,0	-17,7	-0,3	12,7	51,2	-2,0	0,0	49,1
Transporter-			62	80	0	19	-37	3,0	-1,2	-0,1	1,3	46,3	2,7	0,0	49,0
Lüftung (alte)			90	90	0	29	-40	3,0	0,0	-0,4	0,0	52,4	-4,3	0,0	48,2
Verladung (Pkw,			66	85	0	24	-39	3,0	-14,8	-0,1	9,9	44,4	-0,3	0,0	44,1
Pkw-Bewegungen			41	71	0	19	-36	3,0	-1,6	-0,1	1,0	36,9	7,0	0,0	43,9
Tor-offen (Anbau-	75	1	75	87	3	42	-44	3,0	-7,9	-0,5	1,6	42,7	-2,0	0,0	40,7
Lüftung (neue)			80	80	0	38	-42	3,0	-0,1	-0,4	0,0	40,0	-2,0	0,0	37,9
Dach	80	25	54	81	0	46	-44	3,0	-10,6	-0,3	0,0	28,8	-2,0	0,0	26,7
Westfassade	80	25	54	71	3	39	-43	3,0	-12,7	-0,1	0,0	21,8	-2,0	0,0	19,8
Südfassade	80	25	54	71	3	35	-42	3,0	-14,5	-0,1	0,0	20,8	-2,0	0,0	18,7
Südwestfassade	80	25	54	69	3	44	-44	3,0	-10,9	-0,2	0,8	20,4	-2,0	0,0	18,4
Nordfassade	80	25	54	75	3	56	-46	3,0	-19,1	-0,4	0,0	16,1	-2,0	0,0	14,1
Ostfassade	80	25	54	75	3	49	-45	3,0	-20,6	-0,4	0,0	15,3	-2,0	0,0	13,2

IO 2: Am Bahnhof 7a	Stockwerk	EG	RW,T 60 dB(A)		RW,T,max 90 dB(A)		LrT 58,7 dB(A)		LT,max 81 dB(A)						
Tor-offen (Halle-	75	1	75	87	3	18	-36	3,0	0,0	-0,5	0,2	56,6	-2,0	0,0	54,5
Tor-offen	80	1	80	92	3	48	-45	3,0	0,0	-1,1	2,6	55,0	-2,0	0,0	52,9
Transporter-			62	80	0	18	-36	3,0	-0,1	-0,1	0,8	47,6	2,7	0,0	50,3
Verladung (Pkw,			66	85	0	37	-42	3,0	-0,3	-0,3	2,5	47,6	-0,3	0,0	47,3
Pkw-Bewegungen			41	71	0	18	-36	3,0	-0,2	-0,1	0,7	38,5	7,0	0,0	45,5
Lüftung (alte)			90	90	0	34	-42	3,0	-1,2	-0,5	0,0	49,6	-4,3	0,0	45,4
Tor-offen (Anbau-	75	1	75	87	3	50	-45	3,0	-10,0	-0,5	8,4	45,9	-2,0	0,0	43,8
Lüftung (neue)			80	80	0	43	-44	3,0	-4,6	-0,5	0,0	34,4	-2,0	0,0	32,3
Dach	80	25	54	81	0	59	-46	3,0	-5,5	-0,9	0,2	31,3	-2,0	0,0	29,3
Westfassade	80	25	54	71	3	52	-45	3,0	0,0	-1,0	0,0	31,1	-2,0	0,0	29,1
Südfassade	80	25	54	71	3	51	-45	3,0	-1,8	-0,9	0,0	29,5	-2,0	0,0	27,4
Südwestfassade	80	25	54	69	3	55	-46	3,0	0,0	-1,1	0,3	28,1	-2,0	0,0	26,0
Ostfassade	80	25	54	75	3	64	-47	3,0	-17,3	-0,3	0,0	16,3	-2,0	0,0	14,3
Nordfassade	80	25	54	75	3	65	-47	3,0	-18,7	-0,3	0,0	15,2	-2,0	0,0	13,2

Schallquelle	Li	R'w	L'w	Lw	Ko	S	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	Ls	dLw	Cmet	Lr
	dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB(A)

IO 2: Am Bahnhof 7a	Stockwerk	1.OG	RW,T	60 dB(A)	RW,T,max	90 dB(A)	LrT	58,6 dB(A)	LT,max	79 dB(A)					
Tor-offen (Halle-)	75	1	75	87	3	18	-36	3,0	0,0	-0,5	0,1	56,3	-2,0	0,0	54,3
Tor-offen	80	1	80	92	3	48	-45	3,0	0,0	-1,1	2,6	54,9	-2,0	0,0	52,9
Transporter-			62	80	0	19	-37	3,0	-0,2	-0,1	0,9	47,0	2,7	0,0	49,8
Verladung (Pkw,			66	85	0	37	-42	3,0	-0,3	-0,3	2,5	47,5	-0,3	0,0	47,2
Lüftung (alte			90	90	0	34	-42	3,0	-0,1	-0,4	0,0	51,0	-4,3	0,0	46,7
Tor-offen (Anbau-	75	1	75	87	3	51	-45	3,0	-7,2	-0,7	6,5	46,7	-2,0	0,0	44,6
Pkw-Bewegungen			41	71	0	20	-37	3,0	-0,2	-0,1	0,9	37,5	7,0	0,0	44,5
Lüftung (neue			80	80	0	42	-44	3,0	-0,4	-0,5	0,0	38,5	-2,0	0,0	36,5
Dach	80	25	54	81	0	59	-46	3,0	-4,6	-1,1	0,0	31,8	-2,0	0,0	29,7
Westfassade	80	25	54	71	3	52	-45	3,0	0,0	-1,0	0,0	31,1	-2,0	0,0	29,0
Südfassade	80	25	54	71	3	51	-45	3,0	-1,7	-0,9	0,0	29,6	-2,0	0,0	27,6
Südwestfassade	80	25	54	69	3	55	-46	3,0	0,0	-1,1	0,3	28,0	-2,0	0,0	26,0
Nordfassade	80	25	54	75	3	65	-47	3,0	-15,5	-0,5	0,0	18,3	-2,0	0,0	16,2
Ostfassade	80	25	54	75	3	64	-47	3,0	-15,2	-0,4	0,0	18,2	-2,0	0,0	16,2

**Legende**

Schallquelle		Name der Schallquelle
Li	dB(A)	Innenpegel
R'w	dB	Bewertetes Schalldämm-Maß
L'w	dB(A)	Schalleistungspegel pro m, m <sup>2</sup>
Lw	dB(A)	Schalleistungspegel pro Anlage
Ko	dB	Zuschlag für gerichtete Abstrahlung
S	m	Entfernung Schallquelle - Immissionsort
Adiv	dB	Mittlere Dämpfung aufgrund geometrischer Ausbreitung
Agr	dB	Mittlere Dämpfung aufgrund Bodeneffekt
Abar	dB	Mittlere Dämpfung aufgrund Abschirmung
Aatm	dB	Mittlere Dämpfung aufgrund Luftabsorption
dLrefl	dB	Pegelerhöhung durch Reflexionen
Ls	dB(A)	Unbewerteter Schalldruck am Immissionsort
$L_s=L_w+K_o+A_{DI}+A_{div}+A_{gr}+A_{bar}+A_{atm}+A_{fol\_site\_house}+A_{wind}+d_{Lrefl}$		
dLw	dB	Korrektur Betriebszeiten
Cmet	dB	Meteorologische Korrektur
Lr	dB(A)	Pegel/ Beurteilungspegel Zeitbereich