



# Bauleitplanung der Stadt Schenefeld

**Bebauungsplan Nr. 1  
„Parksiedlung / Lornsenstraße“,  
6. vorhabenbezogene Änderung  
mit örtlicher Bauvorschrift**

**Begründung gemäß § 9 (8) BauGB**

- Urschrift -

## Inhaltsverzeichnis

1.	PLANAUFSTELLUNG .....	3
1.1	Verfahrenswahl .....	3
1.2	Aufstellungsverfahren .....	4
2.	GELTUNGSBEREICH DER ÄNDERUNG .....	5
3.	STAND DER RÄUMLICHEN PLANUNG / PLANUNGSVORGABEN .....	6
3.1	Raumordnerische Vorgaben .....	6
3.2	Vorbereitende Bauleitplanung .....	10
3.3	Verbindliche Bauleitplanung .....	10
4.	STÄDTEBAULICHE SITUATION .....	12
5.	PLANUNGSANLASS / PLANUNGSZIELE .....	12
6.	PLANUNGSINHALTE .....	12
6.1	Art der baulichen Nutzung .....	12
6.2	Maß der baulichen Nutzung .....	13
6.3	Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen .....	13
6.4	Grundstücksein- und Ausfahrten / Zulässigkeit von Garagen, Stellplätzen und Nebenanlagen .....	13
6.5	Grünordnung .....	14
6.6	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft .....	14
6.7	Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen .....	14
6.8	Örtliche Bauvorschrift .....	15
6.9	Flächenbilanz .....	15
7.	PLANUNGSRELEVANTE BELANGE .....	15
7.1	Umwelt- und Naturschutz sowie Landschaftspflege .....	15
7.2	Wasserwirtschaft .....	17
7.3	Verkehr .....	17
7.4	Immissionsschutz .....	18
7.5	Klimaschutz .....	20
7.6	Ver- und Entsorgung .....	21
8.	RECHTSVERBINDLICHKEIT FRÜHERER FESTSETZUNGEN .....	21
9.	NACHRICHTLICHE HINWEISE / ERGÄNZENDE HINWEISE .....	22
10.	BESCHLUSS- UND AUSLEGUNGSDATEN .....	24
<b>Anhang</b>	Schalltechnische Stellungnahme (Tetens Ingenieure, Osterholz-Scharmbeck, 14.11.2022)	

## 1. PLANAUFSTELLUNG

### 1.1 Verfahrenswahl

Die Aufstellung der vorliegenden 6. vorhabenbezogenen Änderung soll im beschleunigten Verfahren als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB erfolgen. Diese seit der Novellierung des Baugesetzbuches ab dem 01.01.2007 gegebene Möglichkeit ist für Planungsfälle entwickelt worden, die der Wiedernutzbarmachung von Flächen, einer Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung dienen und somit zu einer innerörtlichen Siedlungsentwicklung und Vermeidung der Inanspruchnahme von Flächen außerhalb des Siedlungszusammenhanges beitragen. Dieses Verfahren ermöglicht eine erhebliche Vereinfachung und Beschleunigung des Bauleitplanverfahrens. Dies beinhaltet, dass entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen des Baugesetzbuches auf die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB verzichtet werden kann.

Der Gesetzgeber hat die Aufstellung von Bebauungsplänen im Verfahren gemäß § 13a BauGB an folgende Bedingungen geknüpft:

1. Die Größe der im Bebauungsplan festgesetzten Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 Baunutzungsverordnung (BaunVO) muss weniger als 20.000 m<sup>2</sup> betragen. Dabei sind die Grundflächen mehrerer Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, mitzurechnen.

Die im vorliegenden Bebauungsplan festgesetzte Grundfläche beträgt 3.599 m<sup>2</sup> (1.949 m<sup>2</sup> des *Allgemeinen Wohngebietes* 1 x GRZ 0,46 und 6.143 m<sup>2</sup> Fläche des *Allgemeinen Wohngebietes* 2 x GRZ 0,44) und unterschreitet somit die genannte gesetzliche Schwelle von 20.000 m<sup>2</sup> deutlich.

2. Durch die Planung dürfen keine Vorhaben begründet werden, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) oder Landesrecht unterliegen.

Mit der vorliegenden Bauleitplanung ist kein Vorhaben geplant, welches nach bundesrechtlichen oder landesrechtlichen Vorgaben der Pflicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.

Aufgrund des städtebaulichen Planungsziels mit dem vorliegenden Bebauungsplan Nachverdichtung eines *Allgemeinen Wohngebietes* planerisch vorzubereiten, ist zudem kein Vorhaben geplant, welches einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls im Hinblick auf die Erforderlichkeit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt (Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung Schleswig-Holstein (LUVPG): § 2 i. V. m. Anlage

1 Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“ und Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG): § 1 Abs. 1 i. V. m. Anlage 1 Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“).

3. Es dürfen keine Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter vorliegen. Es handelt sich dabei um die Erhaltungsziele und Schutzzwecke von EU-Vogelschutzgebieten und Flora-Fauna-Habitat Gebieten (FFH-Gebiete).

Weder im Plangebiet, noch in seinem Umfeld befinden sich EU-Vogelschutzgebiete oder FFH-Gebiete.

4. Das beschleunigte Verfahren ist auch ausgeschlossen, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten sind. Dementsprechend sind Flächen einander so zuzuordnen, dass bei schwereren Unfällen (z. B. eine Emission, ein Brand oder eine Explosion größeren Ausmaßes, die zu einer ernststen Gefahr für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt führen), Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan ist, wie unter Punkt 2 bereits ausgeführt, die Festsetzung eines *Allgemeinen Wohngebietes* vorgesehen. Schwere Unfälle im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU sind damit nicht zu erwarten.

Somit sind sämtliche planungsrechtlichen Voraussetzungen erfüllt und bei der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes kann das beschleunigte Verfahren gemäß § 13a BauGB zur Anwendung kommen. Im vorliegenden Fall wird zudem von einer Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB und von einem Umweltbericht gemäß § 2a BauGB abgesehen.

## 1.2 **Aufstellungsverfahren**

Die Ratsversammlung der Stadt Schenefeld hat in ihrer Sitzung am 12.12.2019 beschlossen, den Bebauungsplan Nr. 1 „Parksiedlung / Lornsenstraße“, 6. vorhabenbezogene Änderung, aufzustellen.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fand im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 31.05.2023 statt. Die an der Planung interessierten Bürgerinnen und Bürger konnten bis zum 07.07.2023 schriftliche Stellungnahmen einreichen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt fasste nach Einarbeitung der sich aus den frühzeitigen Beteiligungen nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB ergebenden Änderungen am 14.09.2023 den Entwurfs- und Auslegungsbeschluss. Vom 02.01.2024 bis zum 02.02.2024 fand die öffentliche Auslegung der Planunterlagen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB statt. Die Beteiligung der Nachbargemeinden, Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurde mit Anschreiben vom 22.12.2023 parallel dazu durchgeführt.

Nach der Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen, wurden Änderungen an der Planzeichnung, an den textlichen Festsetzungen sowie an der Begründung vorgenommen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt fasste am 13.06.2024 den Beschluss zur erneuten Beteiligung der berührten Behörden gem. § 4a Abs. 3 BauGB. Die erneute Beteiligung der berührten Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange wurde mit Anschreiben vom 20.06.2024 bis zum 08.07.2024 durchgeführt. Im Rahmen der erneuten Beteiligung gem. § 4a Abs. 3 BauGB sind vonseiten der berührten Behörden keine Stellungnahmen abgegeben worden.

Der Satzungsbeschluss wurde am 12.12.2024 durch die Ratsversammlung am gefasst.

## **2. GELTUNGSBEREICH DER ÄNDERUNG**

Der Planungsbereich umfasst eine ca. 1,22 ha große Teilfläche des Bebauungsplanes Nr. 1 „Parksiedlung / Lornsenstraße“, die beiderseits der Straße Parkgrund, im Bereich der Einmündungen Papenmoorweg und Kurzer Kamp, gelegen ist. Die räumliche Lage ist der nachfolgenden Abbildung, die genaue Abgrenzung der Planzeichnung zu entnehmen.

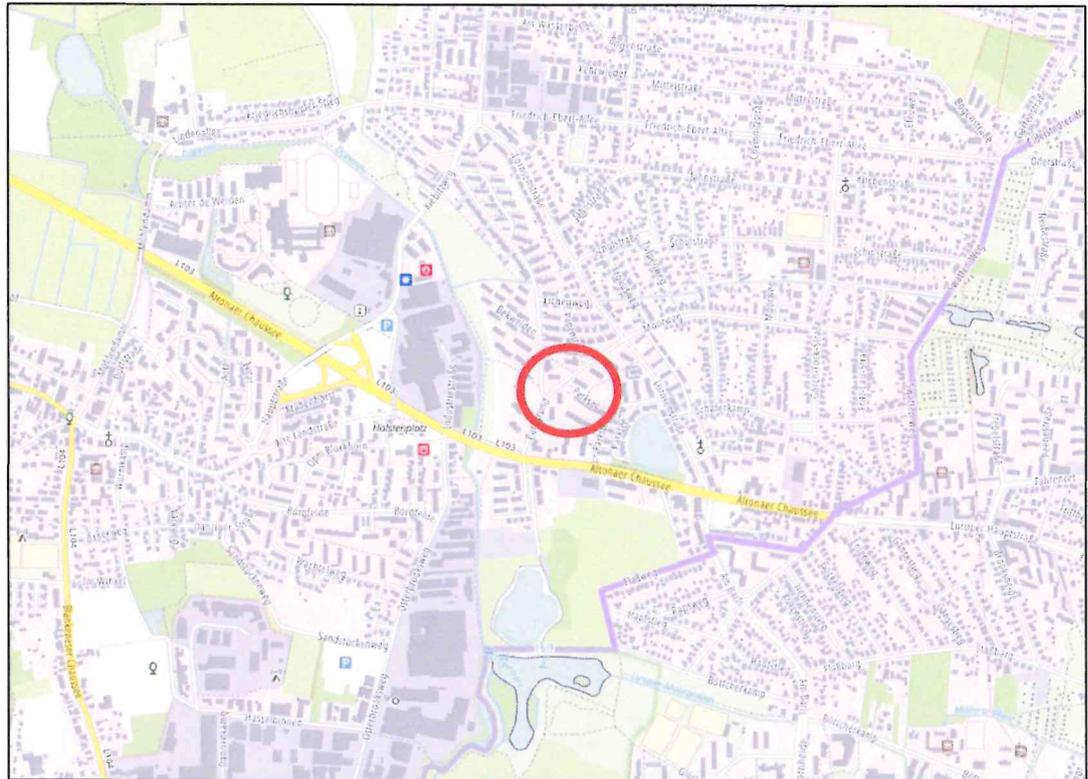


Abb. 1: Räumliche Lage des Plangebietes (Quelle: Geoport der Metropolregion Hamburg)

### 3. STAND DER RÄUMLICHEN PLANUNG / PLANUNGSVORGABEN

#### 3.1 Raumordnerische Vorgaben

Gemäß § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Daher werden nachfolgend die Ziele der Raumordnung und der Landesplanung für die Stadt Schenefeld, das Plangebiet und die geplante Nutzung wiedergegeben, die dem **Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein - Fortschreibung 2021 (LEP SH)** sowie dem **Regionalplan I (Fortschreibung von 1998)**, der für den Landkreis Pinneberg gilt, zu entnehmen sind. Während für die Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung eine Anpassungspflicht besteht, sind Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

Der **Landesentwicklungsplan SH** ordnet das Plangebiet in seinem zeichnerischen Teil dem *Verdichtungsraum* zu, bei dem es sich um einen sogenannten „Ordnungsraum“ handelt. Dem Textteil (Teil B) ist unter Ziffer 2.2 dazu folgendes zu entnehmen:

„1 *Ordnungsräume sind um die schleswig-holsteinischen Oberzentren Kiel und Lübeck sowie um Hamburg abgegrenzt. Sie umfassen die Verdichtungsräume mit ihren Randgebieten. Ordnungsräume und Verdichtungsräume sind in der Hauptkarte dargestellt.*“ (Ziel)

„2 In den Ordnungsräumen sollen die Standortvoraussetzungen für eine dynamische Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung weiter verbessert werden. Hierzu soll die Kommunikationsinfrastruktur weiterentwickelt werden und es sollen die Anbindungen an die nationalen und internationalen Waren- und Verkehrsströme über Schiene und Straße sowie über Luft- und Schiffsverkehrswege gesichert und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Flächen für Gewerbe- und Industriebetriebe sowie für Wohnungsbau sollen in ausreichendem Umfang vorgehalten werden.“ (Grundsatz)

„3 In den Ordnungsräumen sollen die unterschiedlichen Flächennutzungsansprüche besonders sorgfältig aufeinander abgestimmt werden.“ (Grundsatz)

„Die Siedlungsentwicklung ist durch Siedlungsachsen (Kapitel 3.3) und Zentrale Orte (Kapitel 3.1) sowie regionale Grünzüge und Grünzäsuren (Kapitel 6.3) besonders zu ordnen und zu strukturieren.“ (Ziel)

„Die Siedlungsentwicklung in den Ordnungsräumen erfolgt vorrangig auf den Siedlungsachsen und soll außerhalb der Siedlungsachsen auf die Zentralen Orte konzentriert werden.

Diese Siedlungsschwerpunkte sollen gut an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angebunden sein. Städte und Gemeinden auf den Siedlungsachsen sollen möglichst eine Anbindung an den schienengebundenen Personennahverkehr haben (Kapitel 4.3.5).

Die Räume zwischen den Siedlungsachsen sollen in ihrer landschaftlich betonten Struktur erhalten bleiben. Als Lebensraum der dort wohnenden Menschen, aber auch als Räume für Land- und Forstwirtschaft, Naherholung und Ressourcenschutz sowie als ökologische Funktions- und Ausgleichsräume sollen sie gesichert werden.“ (Grundsatz)

⇒ Da mit der vorliegenden Planung die planungsrechtliche Grundlage dafür geschaffen wird, bestehende Mehrfamilienhäuser nach ihrem Abriss mit einer höheren Anzahl an Wohnungen neu errichten zu können, wird den vorstehenden Zielen und Grundsätzen entsprochen.

Im Bereich des Plangebietes ist im zeichnerischen Teil zudem ein Symbol enthalten, welches einen *Stadtrandkern II. Ordnung* kennzeichnet. Weiterhin ist das Plangebiet dem *10 km-Umkreis um ein Mittelzentrum, um den Zentralbereich eines Oberzentrums oder um Hamburg*, wobei es sich hier um das südwestlich gelegene Mittelzentrum Wedel handelt.

Für diese Zuweisungen ist der Ziffer 3.1.5 des Textteiles folgendes zu entnehmen:

„Art und Umfang der zentralörtlichen Einrichtungen sollen die erwartete Bevölkerungsentwicklung und die wirtschaftliche Tragfähigkeit berücksichtigen. Bei Bedarf sollen Kooperationen mit anderen Zentralen Orten oder Gemeinden des eigenen oder anderer Verflechtungsbereiche angestrebt werden.

*Neue Versorgungseinrichtungen im Nahbereich sollen möglichst nicht zu Lasten bereits bestehender Einrichtungen eines Zentralen Ortes gehen.*

*Versorgungseinrichtungen sollen möglichst räumlich konzentriert im Siedlungskern der Zentralen Orte und Stadtrandkerne bereitgestellt werden.“ (Grundsatz)*

⇒ Mit der vorliegenden vorhabenbezogenen Änderung wird sichergestellt, dass im gesamten Änderungsbereich der Fokus auf eine Wohnnutzung gelegt wird. Im Bestand befinden sich in dem WA 1 (nördlich der Straße Parkgrund) auch gewerbliche Nutzungen, die nunmehr entfallen. Damit entspricht die Planung diesem Grundsatz.

Bei dem **Regionalplan I** handelt es sich um die Fortschreibung von 1998. Da der Planungsraum Teil der Metropolregion Hamburg ist, konkretisiert der Regionalplan auch den 1996 von den Ländern Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen verabschiedeten Handlungsrahmen zum Regionalen Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg (REK). Das Leitbild der "Dezentralen Konzentration" sowie die Prinzipien der "Siedlungsachsen" und der "Innerregionalen Vernetzung" finden sich in den Zielen und Grundsätzen des Regionalplans wieder

Für das vorliegende Plangebiet ist aus dem zeichnerischen Teil (siehe nachfolgende Abbildung) zu ersehen, dass dieses in einem Bereich liegt, der als *baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet eines zentralen Ortes* gekennzeichnet ist. Ziffer 5.1 (7) des Textteiles enthält dazu folgende Aussage:

*„Die zentralen Orte einschließlich der Stadtrandkerne sind Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung. Sie sollen dieser Zielsetzung durch eine vorausschauende Bodenvorratspolitik und durch eine der zukünftigen Entwicklung angepaßte Ausweisung von Wohnungs-, Gemeinbedarfs- und gewerblichen Bauflächen gerecht werden. In der Karte sind die baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiete der zentralen Orte und Stadtrandkerne dargestellt“ (Ziel).*

⇒ Ziel der vorliegenden Planung ist es, die planungsrechtliche Grundlage für eine Innenentwicklung zu schaffen, indem anstelle der bestehenden (älteren) Mehrfamilienhäuser moderne Mehrfamilienhäuser mit einer höheren Anzahl an Wohnung errichtet werden. Damit wird dem vorstehenden Ziel entsprochen.

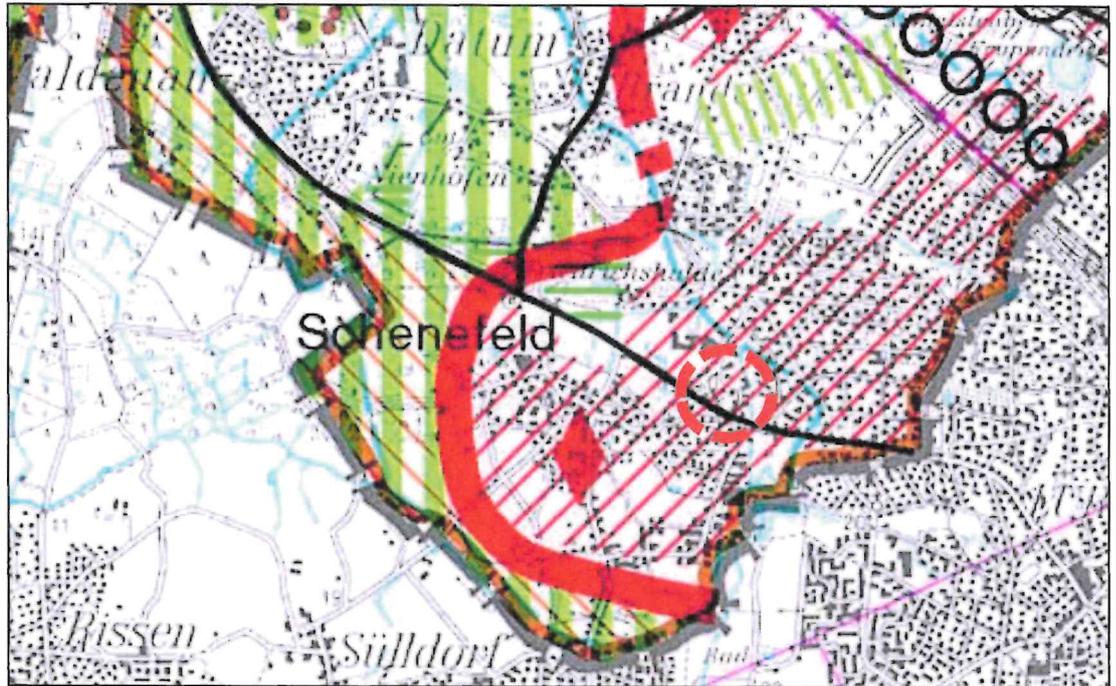


Abb. 2: Ausschnitt aus dem Regionalplan I (Lage des Plangebietes mit rotem, gestricheltem Kreis markiert)

Die südlich des Plangebietes gelegene Altonauer Chaussee ist als *Bundesstraße / überregionale Straßenverbindungen* als durchgehende schwarze Linie vermerkt. Entsprechend der Ziffer 6.2.4 des Textteiles sind in der Karte dargestellt „die Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) als großräumige und überregionale Straßenverbindungen, sonstige vierstreifige Straßen und weitere wichtige Landes- und Kreisstraßen als Regionalverkehrsstraßen. Sie sind als Bestand dargestellt, wenn in einem absehbaren Zeitraum mit größeren Ausbaumaßnahmen nicht zu rechnen ist.“ (Ziffer 2).

⇒ Die vorliegende Bauleitplanung hat keine Auswirkungen auf Bedeutung und Funktion die Landesstraße.

Ergänzend zu den bestehenden raumordnerischen Vorgaben ist am 01.09.2021 zum Zwecke des Hochwasserschutzes die **Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz** (BRPHV) in Kraft getreten. In dieser sind Ziele (Z) und Grundsätze (G) der Raumordnung enthalten, die nun zusätzlich zu den Regelungen des LROP und RROP als Grundsätze berücksichtigt bzw. als Ziele beachtet werden müssen.

Folgende Inhalte sind für die vorliegende Planung relevant:

„1. Hochwasserrisikomanagement

1.1.1 (Z) Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen einschließlich der Siedlungsentwicklung sind die Risiken von Hochwassern nach Maßgabe der bei öffentlichen Stellen verfügbaren Daten zu prüfen; dies betrifft neben der Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines Hochwasserereignisses und seinem räumlichen und zeitlichen

*Ausmaß auch die Wassertiefe und die Fließgeschwindigkeit. Ferner sind die unterschiedlichen Empfindlichkeiten und Schutzwürdigkeiten der einzelnen Raumnutzungen und Raumfunktionen in die Prüfung von Hochwasserrisiken einzubeziehen.“*

⇒ Das Plangebiet befindet sich außerhalb von festgesetzten oder vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebieten.

Das Plangebiet liegt in keinem Küstenbereich, für den der Eintritt eines Hochwasserereignisses zu befürchten wäre. Damit besteht kein Zielkonflikt.

*„1.2.1 (Z) Die Auswirkungen des Klimawandels im Hinblick auf Hochwasserereignisse durch oberirdische Gewässer, durch Starkregen oder durch in Küstengebiete eindringendes Meerwasser sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen einschließlich der Siedlungsentwicklung nach Maßgabe der bei öffentlichen Stellen verfügbaren Daten vorausschauend zu prüfen.“*

⇒ Auswirkungen durch den Klimawandel sind ebenfalls nicht zu erwarten, da davon auszugehen ist, dass sich der Versiegelungsgrad nicht maßgeblich erhöhen wird, so dass es auch bei Starkregenereignissen nicht zu Überflutungen kommt. Vorfluter sind mit der Düpenau, westlich des Plangebietes, knappe 200 m entfernt und dem Parksee, ca. 250 m Entfernung südöstlich des Plangebietes, vorhanden.

Aufgrund der Höhenlage des Plangebietes sind keine Auswirkungen durch Überflutungen der Gewässer zu befürchten.

Auswirkungen durch den Klimawandel sind eher als gering einzustufen, da ein geringes Überflutungsrisiko nur bei sehr extremen Bedingungen besteht.

Im Ergebnis ist zu konstatieren, dass die vorliegende Bauleitplanung raumordnerisch verträglich ist und sich an die Ziele und Grundsätze der Raumordnung anpasst.

### **3.2 Vorbereitende Bauleitplanung**

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Schenefeld aus dem Jahr 1995 stellt das Plangebiet sowie die umgebenden Bereiche als *Wohnbauflächen (W)* dar.

Damit ist die gemäß § 8 Absatz 2 BauGB erforderliche Entwicklung des Bebauungsplanes aus dem Flächennutzungsplan gewährleistet.

### **3.3 Verbindliche Bauleitplanung**

Das Plangebiet ist aktuell geregelt durch den Bebauungsplan Nr. 1 mit Stand der 2. Änderung, welcher am 21.08.1967 genehmigt wurde. Diese setzt für das Plangebiet sowie die umgebenden Flächen ein *Allgemeines Wohngebiet (WA)* fest. Für den Plangebietsbereich, welcher südlich der Straße Parkgrund liegt, ist das Maß bestimmt durch eine zwingende Errichtung von 3 *Vollgeschossen* sowie die Festsetzung von *überbaubaren Grundstücksflächen*, die durch *Baulinien* bestimmt werden. Anders als bei Baugrenzen müssen Gebäudekanten zwingend auf den Baulinien errichtet

werden. Da eine Bauweise nicht festgesetzt ist, sind entsprechend der BauNVO 1962 die Vorschriften über die offene Bauweise anzuwenden. Zur Ordnung des ruhenden Verkehrs sind zudem zwei *Flächen für Gemeinschaftsstellplätze* (GST) festgesetzt, siehe nachfolgende Abbildung. Für die südöstlich und nordöstlich angrenzenden *Allgemeinen Wohngebiete* wurden vergleichbare Regelungen getroffen, allerdings wurden hier eine zwingende Errichtung von 4 *Vollgeschossen* vorgeschrieben.

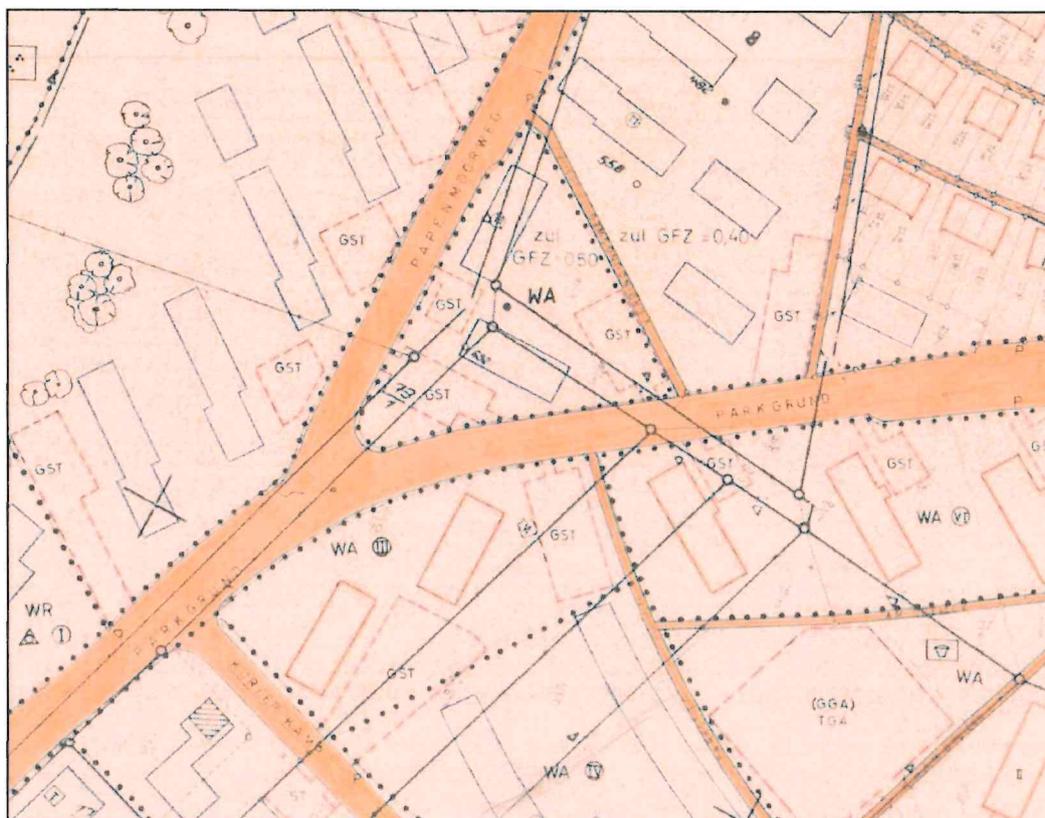


Abb. 3: Bebauungsplan Nr. 1, Stand der 2. Änderung (Ausschnitt)

Für die Flächen nördlich der Straße Parkgrund ist dagegen eine Regelung des Maßes der baulichen Nutzung durch die Festsetzung einer *Geschossflächenzahl* von 0,50 und zwei überbaubaren Grundstücksflächen erfolgt. Lediglich für die nördliche überbaubare Grundstücksfläche wurde eine zwingende Errichtung von 3 *Vollgeschossen* festgesetzt.

Anders als für den Bereich südlich, sind hier allerdings *Baugrenzen* festgesetzt, hinter denen die Baukörper zurückbleiben dürfen. Drei *Flächen für Gemeinschaftsstellplätze* (GST) sorgen auch in diesem Bereich für eine Unterbringung des ruhenden Verkehrs.

Die Straßen sind als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt, ebenso die beiden nördlich an den vorliegenden Änderungsbereich angrenzenden Fußwege.

#### 4. STÄDTEBAULICHE SITUATION

Die städtebauliche Situation stellt sich derzeit so dar, dass das Plangebiet mit drei mehrgeschossigen Gebäuden entsprechend den Festsetzungen des geltenden Bebauungsplanes bebaut ist. Der südlich der Straße Parkgrund gelegene Teil des Plangebietes wird ausschließlich für Wohnzwecke genutzt, während sich im nördlichen Teil im Erdgeschoss des dortigen Gebäudes auch gewerbliche Nutzungen (u.a. Fahr- schule) befinden.

Die nicht für Stellplätze genutzten Freiflächen bestehen aus Scherrasenflächen, die teilweise mit Bäumen und Sträuchern bestanden sind. Der markanteste Baumbe- stand befindet sich an der Ecke Parkgrund / Papenmoorweg sowie östlich des dort stehenden Gebäudes und als Baumreihe verlaufend hinter den beiden südlichen Ge- bäuden.

Die Straßen sind entsprechend ihrer Funktion gut ausgebaut.

#### 5. PLANUNGSANLASS / PLANUNGSZIELE

Mit der vorliegenden Bauleitplanung wird das Ziel einer Innenentwicklung verfolgt, indem die vorhandenen mehrgeschossigen Gebäude abgerissen und die Fläche für eine Wiederbebauung genutzt werden. Damit kann einerseits moderner Wohnraum angeboten, andererseits aber auch die Anzahl der Wohneinheiten erhöht werden. Dadurch kann der Nachfrage an Wohnungen entsprochen werden, die nicht nur durch die Randlage zur Großstadt Hamburg extrem hoch ist. Auch die Nähe zu den Versor- gungseinrichtungen der Stadt Schenefeld spricht für die Qualität des Wohnstandor- tes. Im Vorfeld wurde zudem geprüft, ob eine Aufstockung der bestehenden Gebäude möglich ist, was aufgrund der Statik allerdings nicht der Fall ist. Daher wurde der Entschluss gefasst, die Gebäude vollständig neu zu errichten.

#### 6. PLANUNGSINHALTE

##### 6.1 Art der baulichen Nutzung

Als Art der baulichen Nutzung wird weiterhin ein *Allgemeines Wohngebiet (WA)* fest- gesetzt. Da es sich um eine vorhabenbezogene Änderung handelt wird über eine textliche Festsetzung bestimmt, dass nur solche Vorhaben zulässig sind, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet (§ 12 Abs. 3a i. V. m. § 9 Abs. 2 BauGB), wobei eine Änderung des Durchführungsvertrages oder der Abschluss eines neuen Durchführungsvertrages zulässig sind. Damit wird sichergestellt, dass das Planungsziel einer Nachverdichtung des Wohnungsbestan- des im Siedlungsinnenbereich verbindlich umgesetzt wird.

## 6.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird bestimmt durch die *Grundflächenzahl*, deren *zulässige Überschreitung*, die *Zahl der Vollgeschosse* und die *maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen*, differenziert in *Firsthöhe* und *Traufhöhe*.

Um die Regelungen zum Maß der baulichen Nutzung abgestimmt auf die einzelnen Baufelder zu treffen, werden diese differenziert in WA 1 (nördlich der Straße Parkgrund) und W 2 (südlich der Straße Parkgrund). Die festgesetzten Werte für die *Grundflächenzahlen*, deren *Überschreitungen* und die *Zahl der Vollgeschosse* basieren ebenso auf der Vorhabenplanung, wie diejenigen für die *First-* und *Traufhöhen*.

Als Bezugshöhen werden die Oberkanten des jeweiligen Tiefgaragengeschosses festgesetzt, um einen auf das Bauvorhaben abgestimmten Wert zur Realisierung des jeweiligen Vorhabens vorzugeben. Um die Bestimmtheit der Höhenfestsetzung zu gewährleisten, wird klarstellend in die Festsetzung aufgenommen, dass die Oberkante des Tiefgaragengeschosses maximal 1,40 m oberhalb des in der Planzeichnung gekennzeichneten Höhenbezugspunktes liegen darf. Dieser befindet sich innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsfläche und kann somit nicht durch den Vorhabenträger beeinflusst werden.

Von den Festsetzungen bezüglich der *Traufhöhe* ausgenommen sind untergeordnete Gebäudeteile, wie z. B. Dachgauben, Vordächer und die Stirnseiten von Krüppelwalmdächern.

## 6.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

Entsprechend der geplanten Bebauung ist eine *offene Bauweise* festgesetzt, innerhalb derer die Gebäude mit seitlichem Grenzabstand bis zu Längen von 50 m zulässig sind.

Die Festsetzung der *überbaubaren Grundstücksflächen* erfolgt mittels *Baugrenzen* und orientiert sich an dem Vorhabenplan. Dort, wo Tiefgaragen geplant sind, umfassen die überbaubaren Grundstücksflächen auch diese unterirdischen Anlagen. Für den Bereich des WA2 sind die zur Straße Parkgrund hin orientierten Grenzen der überbaubaren Grundstücksfläche als *Baulinien* festgesetzt, entlang denen zwingend gebaut werden muss. Damit wird hier die Entstehung einer städtebaulichen Raumkante verbindlich geregelt. Gleichzeitig sorgt aber auch eine Ausnahmeregelung in den textlichen Festsetzungen dafür, dass *Überschreitungen* durch untergeordnete Bauteile bis zu 1,5 m zulässig sind, um eine gewisse Flexibilität in der Fassadengestaltung zuzulassen.

## 6.4 Grundstücksein- und Ausfahrten / Zulässigkeit von Garagen, Stellplätzen und Nebenanlagen

Entsprechend dem Vorhaben- und Erschließungsplan wird dort, wo die Tiefgaragenzufahrten vorgesehen sind, jeweils ein *Ein- und Ausfahrtsbereich* für Kraftfahrzeuge verbindlich in der Planzeichnung festgesetzt, um die Erschließung für den

motorisierten Verkehrs zu regeln. Ergänzend wird über eine textliche Festsetzung bestimmt, dass Zufahrten für Radfahrer und die Feuerwehr davon ausgenommen sind, da sie keinen Einfluss auf den fließenden Verkehr der angrenzenden Erschließungsstraßen haben. Fußwege unterliegen ohnehin nicht dieser Regelung.

Bestandteil der Vorhabenplanung ist auch die Unterbringung des ruhenden Verkehrs durch zwei Tiefgaragen sowie ergänzend im WA 2 noch eine oberirdische Stellplatzfläche. Zusätzlich sind im WA 2 auch drei Abstellflächen für Fahrräder als „Fahrradgaragen“ vorgesehen, wobei eine innerhalb der südlichen überbaubaren Grundstücksfläche liegt. Die Festsetzungen sind so getroffen, dass diese Anlagen bauplanungsrechtlich zulässig sind.

Da nicht abzusehen ist, ob sich das Erfordernis ergibt, ggf. weitere Untergeordnete Stellplätze i. S. d. § 12 BauNVO anzulegen, sind diese außerhalb der festgesetzten gemeinschaftlichen Flächen für Nebenanlagen (z. B. Fahrradgaragen) und Stellplätze zulässig.

## **6.5 Grünordnung**

Mit dem Ziel der Erhaltung des ortsbildprägenden Gehölzbestandes sind sowohl *Einzelbäume*, als auch *Flächen zum Erhalt von Bäumen und Sträuchern* festgesetzt. Da nicht der gesamte Gehölzbestand erhalten werden kann, wurden ergänzend groß- und kleinkronige Einzelbäume, einschließlich deren Standorte, Artangaben und Qualitäten, zum Anpflanzen vorgeschrieben. Da nicht alle zu beseitigenden Bäume durch *Einzelbaumpflanzungen* entsprechend den Regelungen der Satzung zum Schutz des Baum- und Gehölzbestandes der Stadt Schenefeld nachgepflanzt werden können, wurden ergänzend *Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern* festgesetzt, in denen Schnitthecken anzulegen und dauerhaft zu unterhalten sind. Alle Pflanzungen sind durch den Vorhabenträger als Grundstückseigentümer in der auf die Fertigstellung des Bauvorhabens folgenden Pflanzperiode anzulegen und dauerhaft zu erhalten.

## **6.6 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft**

Zum Schutz von Insekten und der Vermeidung von Lichtemissionen sind *Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft* festgesetzt, die die zulässigen Beleuchtungsarten und deren Ausrichtungen regeln.

## **6.7 Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen**

Entsprechend der Vorhabenplanung sind drei Standorte für Müllsammelplätze zeichnerisch festgesetzt, die über vorhandene Straßen und Wege gut erreichbar sind.

## 6.8 Örtliche Bauvorschrift

Mit der örtlichen Bauvorschrift wird für die neu entstehende Gebäude das Material und die Farbe für die Außenfassaden baulicher Hauptanlagen geregelt, die nur als Verblend- bzw. Vollklinker in rot/rotbrauner Farbgebung zulässig sind, wobei ein Farbwechsel innerhalb der Fassade zulässig sind. Zudem dürfen die Wände der Staffelgeschosse mit Putzflächen oder Wandverkleidungen (z. B. Zink, Resopal) ausgeführt werden. Für alle Farbgebungen werden zur Bestimmtheit der Festsetzung als Rahmen RAL-Töne benannt. Mit diesen Regelungen zur Fassadengestaltung soll bereits im Verfahren zur Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes die Gebäudgestaltung rahmengebend aufgezeigt werden.

Bestandteil der örtlichen Bauvorschrift ist auch ein Festsetzung, um Ordnungswidrigkeiten zu ahnden.

## 6.9 Flächenbilanz

Allgemeines Wohngebiet		8.092 m <sup>2</sup>
davon WA 1	1.949 m <sup>2</sup>	
WA 2	6.143 m <sup>2</sup>	
Straßenverkehrsfläche		3.808 m <sup>2</sup>
Fläche Ver- und Entsorgung		58 m <sup>2</sup>
Fläche zum Erhalt von Bäumen...		262 m <sup>2</sup>
Plangebiet gesamt		12.220 m <sup>2</sup>

## 7. PLANUNGSRELEVANTE BELANGE

### 7.1 Umwelt- und Naturschutz sowie Landschaftspflege

Der Gesetzgeber hat mit der seit 2007 geltenden Fassung des Baugesetzbuches die Möglichkeit geschaffen, die Wiedernutzbarmachung von Flächen und innerörtliche Nachverdichtung zu fördern. Für diese so genannten „Bebauungspläne der Innenentwicklung“ ist ein Ausgleich der Beeinträchtigungen gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB nicht erforderlich, da „Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, als [...] vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig“ gelten. Daher kann im vorliegenden Fall gemäß § 2 Abs. 4 BauGB von einer Umweltprüfung und gem. § 2a BauGB von einem Umweltbericht abgesehen werden. Ungeachtet dessen sind die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege in die gemeindliche Abwägung einzustellen. Daher sind die Auswirkungen der Planung im Folgenden dargestellt.

Das Plangebiet ist aktuell beregelt durch den Bebauungsplan Nr. 1 mit Stand der 2. Änderung, welcher am 21.08.1967 genehmigt wurde. Zur Regelung des Maßes der baulichen Nutzung sind Geschossflächenzahlen festgesetzt und die Standorte der Hauptgebäude durch überbaubare Grundstücksflächen definiert. Allerdings darf

durch Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen aufgrund der Anwendung der alten Baunutzungsverordnung eine uneingeschränkte Überschreitung erfolgen, so dass planungsrechtlich von einer zulässigen Vollversiegelung des Plangebietes auszugehen ist.

Mit der vorliegenden Änderung des Bebauungsplanes wird dagegen eine versiegelbare Grundfläche von 4.289 m<sup>2</sup> (1.949 m<sup>2</sup> des *Allgemeinen Wohngebietes 1* x GRZ-Gesamt 0,53 und 6.143 m<sup>2</sup> Fläche des *Allgemeinen Wohngebietes 2* x GRZ-Gesamt 0,68) festgesetzt, was einer planungsrechtlichen Reduzierung um 3.803 m<sup>2</sup> entspricht. Hinzu kommen allerdings 58 m<sup>2</sup> für die Anlage der Müllsammelplätze, so dass sich die Verringerung auf 3.745 m<sup>2</sup> beläuft. Unberücksichtigt wurde allerdings die teilweise Verbreiterung der Straße Zum Parkgrund zu Lasten der Allgemeinen Wohngebiete, da der 100 %ige Versiegelungsgrad hier unverändert bleibt.

Bezogen auf die Schutzgüter Mensch, Boden, Fläche, Wasser, Klima / Luft, Pflanzen und Tiere, Biologische Vielfalt, Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern und das Landschaftsbild ergeben sich damit positive Auswirkungen.

Allerdings gilt für das Plangebiet die Satzung zum Schutz des Baum- und Gehölzbestandes vom 23.06.2022 innerhalb des Gebietes der Stadt Schenefeld, so dass sich durch die erforderliche Beseitigung eines Teiles des Gehölzbestandes Auswirkungen auf das Schutzgut Schutzgebiete und -objekte ergeben. Als Grundlage für die Beurteilung der Auswirkungen auf den Gehölzbestand wurde ein Baumgutachten (*Beurteilung des Baumbestandes auf Grundlage der geplanten Bebauung der Flurstücke 17/39, 17/36 & 17/37 am Parkgrund in Schenefeld, Arboristik im Norden, Hamburg, 17.05.2021*) erstellt. Im Ergebnis werden im Plangebiet insgesamt 30 Bäume entfernt, von denen 26 Bäume unter die Baumschutzsatzung der Stadt Schenefeld fallen. Für diese 26 Bäume erfolgt eine Nachpflanzung von 30 Bäumen mit 18 cm Stammumfang (StU.) sowie von 21 Bäumen mit 25 cm Stammumfang (StU.). In der Summe sind demnach 51 Bäume zu pflanzen. Innerhalb des Plangebietes können lediglich 16 Bäume neu angepflanzt, ergänzend aber Hecken auf einer Länge von zusammen 480 m entwickelt werden. Hierbei ist es möglich, einem Baum das Äquivalent von 10 m Hecke zuzuweisen. Eine Länge von zusammen 480 m neu anzupflanzender Hecke entspricht somit 48 Bäumen. Die konkreten Standorte der anzupflanzenden Bäume und Hecken sowie die Angaben zu Arten und Qualitäten ergeben sich aus dem Vorhaben- und Erschließungsplan, die Umsetzung ist neben den Festsetzungen im Bebauungsplan ergänzend über einen Durchführungsvertrag sichergestellt.

Aufgrund der erforderlichen Fällung der vorstehend benannten Bäume wurde zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände das Plangebiet auf seine Bedeutung als Lebensraum für Vögel und hier insbesondere Brutvögel durch den Diplom-Biologen Dr. Dieter von Barga (Bremen) untersucht. Im Ergebnis konnten keine relevanten Nester oder Großhorste aufgefunden werden. Zudem besitzt das Plangebiet als städtisch geprägter Lebensraum nur eine eingeschränkte Habitatbedeutung.

Im Rahmen der Begehung wurde allerdings festgestellt, dass die abzureißenden Gebäude zahlreiche Öffnungen aufweisen, die Fledermäusen als (Teil-)Lebensräume dienen können. Daher erfolgt parallel zu dem Verfahren zur vorliegenden Änderung eine weitere diesbezügliche Begutachtung durch den o. g. Diplom-Biologen, um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu vermeiden. Sollten vor dem Abriss der Gebäude Maßnahmen oder eine Umweltbaubegleitung erforderlich werden, wird dies mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt.

Ein Nachrichtlicher Hinweis auf die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes ist zudem Bestandteil der Planunterlagen.

## **7.2 Wasserwirtschaft**

Die Belange der Wasserwirtschaft werden nicht nachteilig berührt, da die Entwässerung bereits im Bestand sichergestellt ist und der faktische Versiegelungsgrad nur unwesentlich angehoben wird. Damit ist die Entwässerung grundsätzlich möglich, der konkrete Nachweis erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

Die Entsorgung des Schmutzwassers erfolgt über den bestehenden Schmutzwasserkanal.

Die Löschwasserversorgung betreffend den Grundschatz ist bereits für die bestehenden Bebauung gegeben, so dass sie auch für die neu geplante Bebauung sichergestellt ist.

Wie aus den vorstehenden Ausführungen deutlich wird, werden mit den getroffenen Regelungen die Belange der Wasserwirtschaft nicht nachteilig berührt.

## **7.3 Verkehr**

Der Anschluss an die öffentlichen Straßenverkehrsflächen ist bereits im Bestand sichergestellt. Allerdings soll eine Neuordnung und Neugestaltung der Straße Parkgrund erfolgen, so dass die dafür erforderlichen Flächen bereits als Straßenverkehrsflächen festgesetzt sind.

Da es sich bei dem Plangebiet um einen tradierten Wohnstandort handelt, der zudem ausgesprochen zentrumsnah liegt, ist es trotz des Anstieges der Anzahl an Wohneinheiten eher unwahrscheinlich, dass ein Anstieg der Fahrverkehre erfolgt.

Neben zwei Zufahrten für die Tiefgaragen und die Stellplatzflächen des WA 2 sind keine weiteren Grundstückszufahrten zulässig, so dass der fließende Verkehr nicht unnötig gestört wird. Ergänzend werden zudem Fuß- und Radwege angelegt, um die Wohngebäude zu erreichen, aber auch das Gebiet mit der Umgebung zu verknüpfen. Für die Unterbringung von Fahrrädern sind zudem drei Fahrradgaragen in dem WA 2 festgesetzt, so dass die Planung auch den Anforderungen des nicht motorisierten Individualverkehrs gerecht wird.

Damit ist davon auszugehen, dass die Belange des Verkehrs nicht nachteilig berührt werden.

## 7.4 Immissionsschutz

Aufgrund der geplanten Tiefgaragen und der oberirdischen Stellplatzfläche im WA2 wurde eine schalltechnische Stellungnahme (Tetens Ingenieure, Osterholz-Scharmbeck, 14.11.2022) beauftragt, um zu ermitteln, ob sich nachteilige Auswirkungen auf benachbarte schutzbedürftige Nutzungen ergeben. Im Ergebnis (siehe Anhang) wurde festgestellt, dass *„der Orientierungswert tags an allen Immissionsorten deutlich durch die berechneten Beurteilungspegel unterschritten wird. [...] Die Tageszeit ist damit als unkritisch zu betrachten. Nachts wird der Orientierungswert am Immissionsort IO04 um 2 dB und am Immissionsort IO05 um 4 dB überschritten. An allen anderen Immissionsorten wird der Orientierungswert unterschritten“* (Seite 4).

Eine Überschreitung der Orientierungswerte kann vertretbar sein, wenn

- gesunde Wohnverhältnisse gewahrt bleiben,
- die Anzahl der Stellplätze dem Bedarf entspricht und
- Schallschutzmaßnahmen nicht in Betracht kommen oder bereits umgesetzt wurden.

Zur Vermeidung der benannten Überschreitungen wurde geprüft, ob eine Asphaltierung der Fahrgassen und / oder die Errichtung von Carportanlagen mit geschlossener Rückwand (siehe nachfolgende Abbildung) Verbesserungen für die benannten Immissionsorte bewirken.

Die Berechnungen zeigen, dass eine Asphaltierung der Fahrgassen nur eine marginale Schallminderung zur Folge hat und damit aus gutachterlicher Sicht nicht empfohlen wird. Die Carportanlage mit geschlossener Rückwand führt dagegen zu Schallreduzierungen am IO04 um 3 dB und am IO05 um 1 dB, so dass am IO04 der Orientierungswert unterschritten wird. Am IO05 verbleibt dagegen eine Überschreitung von 3 dB. Für die von Seiten des Schallgutachters vorgeschlagene Carportanlage ist in der Abwägung zu berücksichtigen, dass diese aufgrund ihrer Länge mit den nach Landesbauordnung einzuhaltenden Grenzabständen in Konflikt steht. Eine Verlagerung der Stellplatzanlage wurde daher diskutiert, ist aufgrund der Vorhabenplanung allerdings nicht möglich und würde zudem nur zu einer Verschiebung der Schallproblematik an eine andere Stelle führen.

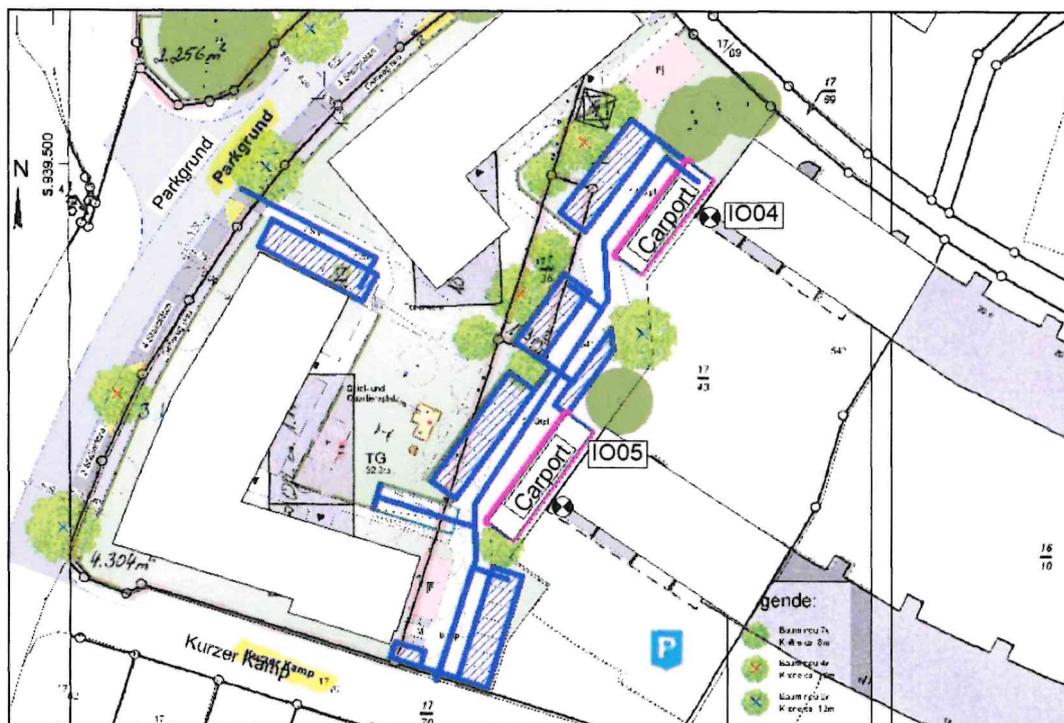


Abb. 4: Abbildung 1 Darstellung der Carports (Seite 5 der schalltechnischen Stellungnahme)

Der Schallgutachter weist zudem ausdrücklich darauf hin, dass „im Rahmen der Berechnung für die Gebäude 1 und 2 auf Basis der Parkplatzlärmstudie insgesamt 9 Fahrten und Parkvorgänge in der ungünstigsten, vollen Nachtstunde berücksichtigt wurden. Erfahrungsgemäß wird der tatsächliche Pkw-Verkehr durch die Anwohner in der Nachtzeit, bzw. in der ungünstigsten Nachtstunde damit deutlich überschätzt. Bei einer Halbierung der Werte würde sich der Beurteilungspegel um 3 dB reduzieren, womit der Orientierungswert auch am IO05 eingehalten würde. Insgesamt ist somit festzustellen, dass aus Sachverständiger Sicht das Vorhaben schalltechnisch mit der Nachbarschaft verträglich ist“ (Seite 7).

Damit ist zu konstatieren, dass gesunde Wohnverhältnisse durch die vorliegende Planung gewahrt bleiben.

Weiterhin ist dem Gutachten auf Seite 2 folgendes zu entnehmen: „Eine Bewertung von kurzzeitigen Geräuschspitzen findet gemäß der aktuellen Rechtsprechung (Urteil Az.: 3S 3538/94 Verwaltungsgerichtshof Baden Württemberg 3. Senat) nicht statt.“ Die Wertung des Ordnungsgebers, dass Parkverkehr in dem durch die zugelassene Wohnnutzung hervorgerufenen Umfang auch in Reinen und Allgemeinen Wohngebieten hingenommen werden muss, würde bei Anwendung des Spitzenpegelkriteriums die TA-Lärm unterlaufen, da ansonsten selbst in Allgemeinen Wohngebieten nachts ein Parkverkehr in einem Abstand von 25 m zu bestehenden Wohnhäusern nicht zulässig wäre, weil bei jedem einzelnen Zu- bzw. Abfahrtsvorgang der Spitzenpegel überschritten werden würde. Dieses Ergebnis ließe sich aber mit der vom

Verordnungsgeber in § 12 Abs 2 BauNVO anerkannten Sozialadäquanz des Parkverkehrs nicht vereinbaren.

Damit ist gesamt zu konstatieren, dass sich keine nachteiligen Auswirkungen auf die Belange des Immissionsschutzes ergeben.

## 7.5

### Klimaschutz

Der Themenbereich Klimaschutz hat aufgrund der Auswirkungen des Klimawandels sowie sinkender Ressourcen fossiler Brennstoffe im globalen und gesamtgesellschaftlichen Zusammenhang eine hohe Bedeutung. Dies spiegelt sich auch in der EU-Gesetzgebung sowie in nationalen Gesetzen wider. In Deutschland gibt es umfangreiche Vorschriften, die bei der Neuerrichtung von Gebäuden und Modernisierung von Gebäuden zu berücksichtigen sind.

Das Gebäudeenergiegesetz (GEG) trat am 01.11.2020 in Kraft. Das Gesetz hat die Energieeinsparverordnung (EnEV), sowie das Energieeinsparungsgesetz (EnEG) und das Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz (EEWärmeG) abgelöst und deren Inhalte zu einer Vorschrift zusammengefasst. Es gilt für alle Gebäude, die beheizt oder klimatisiert werden. Seine Vorgaben beziehen sich vorwiegend auf die Heizungstechnik und den Wärmedämmstandard von Gebäuden. Ziel des Gesetzes ist *„ein möglichst sparsamer Einsatz von Energie in Gebäuden einschließlich einer zunehmenden Nutzung erneuerbarer Energien zur Erzeugung von Wärme, Kälte und Strom für den Gebäudebetrieb.“*

*„Unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit soll das Gesetz im Interesse des Klimaschutzes, der Schonung fossiler Ressourcen und der Minderung der Abhängigkeit von Energieimporten dazu beitragen, die energie- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung sowie eine weitere Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch für Wärme und Kälte zu erreichen und eine nachhaltige Entwicklung der Energieversorgung zu ermöglichen.“* (§1 Abs. 1 und 2 GEG)

Die vorgenannten gesetzlichen Vorgaben betreffen die nachgeordnete Planungsebene und sind bei konkreten Baumaßnahmen zu berücksichtigen.

In Bezug auf die Ebene der Bauleitplanung sind insbesondere folgende Vorgaben des Baugesetzbuches relevant:

*„Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.“* (§ 1 Abs. 5 BauGB)

*„Den Erfordernissen des Klimaschutzes soll sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden. Der Grundsatz nach Satz 1 ist in der Abwägung nach § 1 Absatz 7 zu berücksichtigen.“ ( §1a Abs. 5 BauGB).* Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung werden folgende Klimaschutzaspekte berücksichtigt:

Es wird ein bereits bestehender Wohnstandort nachverdichtet, der an das Straßensystem angeschlossen ist. Dabei werden die Festsetzung eng an das tatsächliche Flächenerfordernis angepasst. Damit wird der Flächenverbrauch durch die Siedlungsentwicklung gemindert.

#### **7.6 Ver- und Entsorgung**

Der Anschluss des Plangebietes an das Ver- und Entsorgungsnetz kann über die bestehende Infrastruktur erfolgen, die bedarfsgerecht erweitert werden kann. Für die Abfallentsorgung sind drei Müllsammelplätze konkret festgesetzt.

#### **8. RECHTSVERBINDLICHKEIT FRÜHERER FESTSETZUNGEN**

Entgegenstehende oder gleichlautende Festsetzungen treten mit der Bekanntmachung dieses Bebauungsplanes außer Kraft.

## 9. NACHRICHTLICHE HINWEISE / ERGÄNZENDE HINWEISE

### **Archäologische Denkmalpflege**

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u. a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese meldepflichtig und müssen der unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich gemeldet werden. Zur Anzeige von Bodenfunden ist jeder am Bau Beteiligte verpflichtet.

### **Kampfmittel**

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans kann nicht unterstellt werden, dass keine Kampfmittelbelastung vorliegt. Sollten bei Erdarbeiten Kampf- und Luftkampfmittel (Granaten, Bomben, Mienen u.ä.) gefunden werden, so ist umgehend die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst zu benachrichtigen.

### **Baumschutzsatzung der Stadt Schenefeld**

Auf die Satzung zum Schutz des Baum- und Gehölzbestandes vom 23.06.2022 innerhalb des Gebietes der Stadt Schenefeld wird hingewiesen.

### **Besonderer Artenschutz**

Gemäß den Bestimmungen des § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten:

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen, zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Die Vorschriften des besonderen Artenschutzes des § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind zu beachten. Zur Vermeidung der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten besonders und / oder streng geschützter Arten (vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG) sind

- a) Rodungs- und Fällarbeiten von Gehölzbeständen im Zeitraum vom 01. März bis 30. September zu vermeiden. In Ausnahmefällen ist bei Gehölzbeseitigungen innerhalb dieses Zeitraumes das Nichtvorhandensein von dauerhaftem und besetzten Nistplätzen sowie von besetzten Baumhöhlen (durch Vögel oder Fledermäuse) unmittelbar vor dem Eingriff zu überprüfen.

Vor Beginn von Rodungs- und Fällarbeiten in der Zeit vom 01. Oktober bis 29. Februar sind Gehölze auf Baumhöhlen und ggf. darin überwinterte Arten sowie auf dauerhafte Nistplätze zu überprüfen.

- b) Bestandsgebäude vor Durchführung von Abriss- oder Baumaßnahmen im Hinblick auf das Vorkommen von geschützten Fledermausarten in der Zeit der Wochenstubenbildung (Mai und Juni) sowie auf das Vorkommen von dauerhaftem und besetzten Nistplätzen zu überprüfen.

Werden Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG berührt, ist eine Ausnahmeprüfung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. eine Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG bei der Unteren Naturschutzbehörde zu beantragen.

#### **Freihaltung von Sichtdreiecken**

Entsprechend § 33 Abs. 3 des Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) dürfen Anpflanzungen, Zäune sowie Stapel, Haufen und andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene Einrichtungen nicht angelegt oder unterhalten werden, wenn sie die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.

#### **Altlasten**

Aktuell besteht für das Plangebiet kein Altlastenverdacht. Ergeben sich im Zusammenhang mit den Untersuchungen zur Verwertung / Entsorgung des bei Baumaßnahmen entstehenden Aushubes Werte oberhalb der Vorsorgewerte der BBodSchV und / oder bei der ggfs. notwendigen Grundwasserhaltung Werte oberhalb der Prüfwerte für den Wirkungspfad Boden-Grundwasser, so ist dieses der unteren Bodenschutzbehörde durch die am Bau Beteiligten unverzüglich nach § 2 des Landes-Bodenschutzgesetzes mitzuteilen.

#### **Wasserschutzgebiet**

Das Plangebiet liegt in der Zone III des Wasserschutzgebiets Halstenbek. Die Schutzgebietsverordnung ist zu beachten.

#### **Satzung der Stadt Schenefeld über die Ermittlung, Herstellung und Ablösung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung)**

Auf die Stellplatzsatzung für das Gebiet der Stadt Schenefeld wird hingewiesen. Diese ist in der jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

## 10. BESCHLUSS- UND AUSLEGUNGSDATEN

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung (§ 3 Abs. 1 BauGB) wurde am 31.05.2023 im Rahmen einer Informationsveranstaltung und anschließend vom 31.05.2023 bis einschließlich 07.07.2023 schriftlich durchgeführt.

Die öffentliche Auslegung (§ 3 Abs. 2 BauGB) wurde vom 02.01.2024 bis einschließlich 02.02.2024 durchgeführt. Während der Auslegungszeit waren die Planunterlagen auch auf der Internetseite der Stadt Schenefeld eingestellt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 22.12.2023 bis einschließlich 02.02.2024 beteiligt.

Die erneute Beteiligung gemäß § 4 a Abs. 3 BauGB wurde mit Schreiben an die betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange vom 20.06.2024 bis einschließlich zum 08.07.2024 durchgeführt.

Der Satzungsbeschluss wurde von der Ratsversammlung der Stadt Schenefeld am 12.12.2024 gefasst.

Diese Begründung wurde durch die Ratsversammlung der Stadt Schenefeld in ihrer Sitzung am 12.12.2024 gebilligt.

Stadt Schenefeld, 12.09.2025  
Küchenhof  
Bürgermeisterin



Die Begründung wurde im Auftrag der Stadt Schenefeld ausgearbeitet.

Bremen, den 24.05.202 / 06.05.2024 / 06.11.2024

**instara**  
Institut für Stadt- und Raumplanung GmbH  
Vahrer Straße 180 28309 Bremen



---

**Anhang** Schalltechnische Stellungnahme (Tetens Ingenieure, Osterholz-Scharmbeck,  
14.11.2022)

INTER-BAU GmbH & Co.  
Markus Heuer  
Vahrer Straße 206  
28239 Bremen

Projekt-Nr. 22.069  
Dokument-Nr. G22.069.01  
Datum 14.11.2022

Dipl.-Ing. (FH) Markus Tetens

Hermann-Löns-Weg 31  
27711 Osterholz-Scharmbeck

Telefon +49 (0)4795 55 03 293  
E-Mail [mail@ing-tetens.de](mailto:mail@ing-tetens.de)  
Web [www.ing-tetens.de](http://www.ing-tetens.de)

USt-IdNr. DE343597588

Bankverbindung:  
Weser-Elbe Sparkasse  
DE 20 2925 0000 1020 7411 63  
BRLADE21BRS

## Stellungnahme

Schalltechnische Berechnungen für die Aufstellung eines  
Bebauungsplanes im Bereich der Straße Parkgrund der Stadt Schenefeld

Sehr geehrter Herr Heuer,

auftragsgemäß finden Sie im Folgenden meine Ausführungen in o.g. Angelegenheit.

### 1. Ausgangssituation

Es ist die Aufstellung des o.g. Bebauungsplanes geplant. Der Bebauungsplan soll die Grundlage für die Errichtung von drei neuen Mehrfamilienhäusern bilden. Der Bestand soll dafür abgerissen werden. Für den Anwohnerverkehr sind diverse Stellplätze in Tiefgaragen sowie im Außenbereich vorgesehen. Einen Überblick über das Bauvorhaben vermittelt der Lageplan in Anlage 1 der Stellungnahme. Eine Ortsbesichtigung wurde am 19.10.2022 durchgeführt.

Als Grundlage für das Bauleitplanverfahren sollen schalltechnische Berechnungen durchgeführt werden. Zu untersuchen sind die Auswirkungen des Anwohnerverkehrs innerhalb des Geltungsbereiches. Dies betrifft im Einzelnen die Tiefgaragenausfahrten sowie die Stellplätze und Fahrwege im Außenbereich.

Die Gebäude 1 und 2 erhalten eine gemeinsam genutzte Tiefgarage mit 38 Stellplätzen. Weiterhin werden im Außenbereich 52 Stellplätze auf dem Privatgelände vorhanden sein. Das Gebäude 3 wird eine eigene Tiefgarage mit ebenfalls ca. 38 Stellplätzen erhalten. Darüber hinaus werden 15 öffentliche Stellplätze an der Straße geschaffen, wobei diese nicht explizit den Anwohnern der neuen Bebauungen zugewiesen werden und daher bei den Berechnungen unberücksichtigt bleiben.

Die Tiefgaragenzufahrten werden eine Neigung von ca. 20 % haben und aus Beton mit Besenestrich hergestellt werden. Die Tiefgaragen selbst werden mittels Kipptore verschlossen sein. Belüftet werden die Tiefgaragen über Belüftungsschächte, wobei die Geräuschabstrahlung über deren Öffnungsflächen gegenüber dem Verkehr im Außenbereich schalltechnisch keine Relevanz hat. Die Fahrbahnoberflächen im Außenbereich werden aus Betonsteinpflaster mit Fugen kleiner 3 mm hergestellt.

## 2. Immissionsorte und Orientierungswerte

In Hinblick auf die schalltechnische Beurteilung von Anwohnerparkplätzen existieren derzeit keine verbindlichen Regelwerke. Gemäß der Parkplatzlärmstudie ist davon auszugehen, dass Stellplatzimmissionen auch in Wohnbereichen gewissermaßen zu den üblichen Alltagserscheinungen gehören und dass Garagen und Stellplätze, deren Zahl dem durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf entspricht, auch in einem von Wohnbebauung geprägten Bereich keine erheblichen, billigerweise unzumutbaren Störungen hervorrufen. Parallel wird in der Parkplatzlärmstudie in Verbindung mit der aktuellen Rechtsprechung empfohlen, auch bei Parkplätzen in Wohnanlagen das dort beschriebene Beurteilungsverfahren zur schalltechnischen Optimierung heranzuziehen. Bei einer Beurteilung im Rahmen der Bauleitplanung können dabei die mit den Immissionsrichtwerten der TA Lärm im wesentlichen zahlenmäßig übereinstimmenden Orientierungswerte des Beiblattes zu DIN 18005 Teil 1 „Schallschutz im Städtebau - Berechnungsverfahren“ für Gewerbelärm herangezogen werden. Dabei kann eine Überschreitung der Orientierungswerte vertretbar sein, wenn gesunde Wohnverhältnisse gewahrt bleiben, die Anzahl der Stellplätze dem Bedarf entspricht und Schallschutzmaßnahmen nicht in Betracht kommen oder bereits umgesetzt wurden.

Für die Berechnungen wurden insgesamt neun Immissionsorte festgesetzt. Die genaue Lage der Immissionsorte ist im Lageplan in Anlage 1 der Stellungnahme dargestellt. Alle Immissionsorte befinden sich innerhalb des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 1. Demnach liegen die Bebauungen westlich des Planvorhabens in einem Reinen Wohngebiet und die restlichen Bebauungen in einem Allgemeinen Wohngebiet. Das Beiblatt der DIN 18005 Teil 1 gibt für Reine Wohngebiete und Allgemeine Wohngebiete folgende Orientierungswerte für Gewerbelärm an:

Reine Wohngebiete  
50 dB(A) tags, 35 dB(A) nachts

Allgemeine Wohngebiete  
55 dB(A) tags, 40 dB(A) nachts

Eine Bewertung von kurzzeitigen Geräuschspitzen findet gemäß der aktuellen Rechtsprechung (Urteil Az.: 3S 3538/94 Verwaltungsgerichtshof Baden Württemberg 3. Senat) nicht statt.

### 3. Berechnungsgrundlage

Die Beurteilungspegel werden aus den Schalleistungspegeln, Ihren Einwirkzeiten und den ggf. erforderlichen Zuschlägen ermittelt. Die Berechnung erfolgt nach der DIN ISO 9613-2, Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien mit dem Rechenprogramm Cadna A, Version 2021 MR1 der Datakustik GmbH. Die Schallausbreitung wird mit A-bewerteten Schallpegeln für eine Mittenfrequenz von 500 Hz durchgeführt. Die Abschirmung sowie die Reflexion durch Gebäude werden berücksichtigt.

### 4. Eingangsdaten

In der 6. Parkplatzlärmstudie des Bayerischen Landesamtes für Umwelt, in der die Ergebnisse von schalltechnischen Untersuchungen an Parkplätzen dargestellt werden, wird für oberirdische Stellplätze an Wohnanlagen tagsüber (6.00 bis 22.00 Uhr) eine Bewegungshäufigkeit von 0,4 Bewegungen je Stellplatz und Stunde angegeben. Für die Nachtzeit (ungünstigste Nachtstunde) wird in der Untersuchung ein Anhaltswert von 0,15 Bewegungen je Stellplatz und Stunde genannt. Für Tiefgaragen wird eine Bewegungshäufigkeit von 0,15 Bewegungen je Stellplatz und Stunde tags und 0,09 Bewegungen je Stellplatz und Stunde nachts angegeben. Den Berechnungen wurden die zuvor genannten Erfahrungswerte zu Grunde gelegt.

Für eine Pkw-Parkbewegung je Stunde und Stellplatz wird ein Schalleistungspegel von  $L_{WA} = 63$  dB(A) herangezogen. Für wiederkehrende, kurzzeitige Geräuschspitzen wird ein Impulzzuschlag von  $K_I = 4$  dB berücksichtigt. Fahrwege werden unter Berücksichtigung der RLS 90, Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen mit einem längenbezogenen Schalleistungspegel von 48,5 dB(A) je Meter Fahrweg und Stunde für die ebenen Fahrwege und von 47,5 dB(A) je Meter Fahrweg und Stunde für die Tiefgaragenzufahrten berücksichtigt. Der Pegel für die ebenen Fahrwege enthält ein Zuschlag von  $K_{StrO} = 1,0$  dB für die Fahrbahnoberfläche aus Betonsteinpflaster mit Fugen kleiner 3 mm. Beiden Pegel enthalten einen Zuschlag von  $D_V = -8,5$  dB für die Geschwindigkeit bei 30 km/h. Für den Rampenfahrbereich vor der Tiefgarage wird bei den Ein- und Ausfahrten zusätzlich ein Steigungszuschlag von  $D_{Stg} = 9$  dB für ein Gefälle / Steigung von 20 % berücksichtigt. Dieser berechnet sich nach der Formel  $D_{Stg} = 0,6 \times (g) - 3$  auf Seite 14 der RLS 90, wobei g das Gefälle in % ist.

Die innerhalb der Tiefgaragen entstehenden Pkw-Geräusche dringen durch die bei der Durchfahrt geöffneten Garagentore nach außen. Für die Schallabstrahlung dieser Geräusche wird der Berechnungsansatz auf Seite 91 der Parkplatzlärmstudie verwendet. Demnach wird je Fahrzeugbewegung und Stunde ein flächenbezogener Schalleistungspegel von 50 dB(A) angesetzt. Bei der Richtcharakteristik der Schallabstrahlung ist zu beachten, dass gegenüber der senkrechten Richtung zum Garagentor seitlich des Garagentores um etwa 8 dB(A) geringere Schallpegel auftreten. Die Öffnungsfläche beträgt gemäß den vorliegenden Planunterlagen  $A_{\text{Öffnung}} = 3 \text{ m} \times 2 \text{ m} = 6 \text{ qm}$ .

Hinsichtlich weiterer Geräusche durch das Überfahren der Regenrinne und dem Öffnen und Schließen der Garagentore kann bei neu hergestellten Anlagen davon ausgegangen werden, dass diese nach dem Stand der Lärminderungstechnik ausgeführt werden, so dass dadurch keine relevanten Geräusche entstehen.

## 5. Beurteilung der Geräuschimmissionen

Die berechneten Beurteilungspegel und Teilbeurteilungspegel sind detailliert in Anlage 3 der Stellungnahme aufgeführt. Die Berechnungen ergaben folgende Beurteilungspegel für den geplanten Betrieb der Stellplätze:

Tabelle 1 Ergebnisse

Immissionsort	Beurteilungspegel in dB(A)		Orientierungswert in dB(A)	
	tags	nachts	tags	nachts
IO01	29	26	50	35
IO02	31	28	55	40
IO03	39	34	55	40
IO04	47	<b>42</b>	55	40
IO05	48	<b>44</b>	55	40
IO06	40	36	55	40
IO07	39	34	55	40
IO08	26	22	50	40
IO09	32	29	50	35

**FETT** = Überschreitung des Orientierungswertes

Die Berechnungen ergaben, dass der Orientierungswert tags an allen Immissionsorten deutlich durch die berechneten Beurteilungspegel unterschritten wird. Die Berechnungen wurden für werktags durchgeführt und enthalten einen Ruhezeitenzuschlag von 1,9 dB(A). Für sonn- und feiertags würde der Zuschlag bei einer Gleichverteilung der Pkw-Bewegungen über die Tageszeit um 1,7 dB(A) höher ausfallen, womit der Orientierungswert tagsüber immer noch deutlich unterschritten wird. Die Tageszeit ist damit als unkritisch zu bewerten.

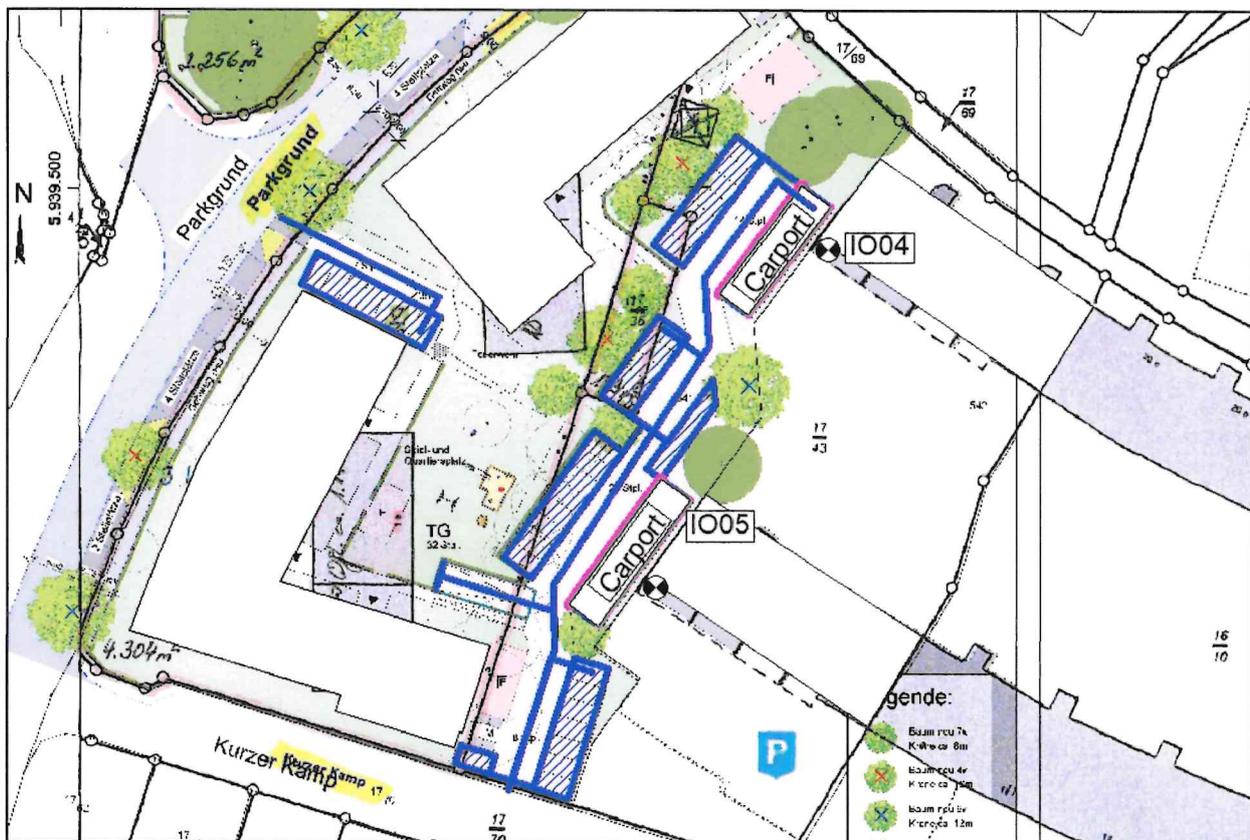
Nachts wird der Orientierungswert am Immissionsort IO04 um 2 dB und am Immissionsort IO05 um 4 dB überschritten. An allen anderen Immissionsorten wird der Orientierungswert unterschritten.

## 6. Schallschutzmaßnahmen

In Hinblick auf die nächtlichen Überschreitungen der Orientierungswerte an den Immissionsorten IO04 und IO05 wurden die Auswirkungen folgender Schallschutzmaßnahmen geprüft:

- Errichtung von Carports mit geschlossener Rückwand nach Abbildung 1
- zusätzlich Asphaltierung der Fahrbahngassen

Abbildung 1 Darstellung der Carports



Die Berechnungen ergaben folgende Beurteilungspegel für den geplanten Betrieb der Stellplätze mit den stufenweise geprüften Schallschutzmaßnahmen:

Tabelle 2 Ergebnisse mit Schallschutzmaßnahmen

Immissionsort	Beurteilungspegel in dB(A) mit Carports		Beurteilungspegel in dB(A) mit Carports und Asphaltierung der Fahrbahngassen		Orientierungswert in dB(A)	
	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
IO01	29	26	29	26	50	35
IO02	31	28	31	28	55	40
IO03	38	33	37	33	55	40
IO04	43	39	43	39	55	40
IO05	47	<b>43</b>	46	<b>42</b>	55	40
IO06	40	36	39	35	55	40
IO07	39	34	38	34	55	40
IO08	26	22	26	22	50	40
IO09	32	29	32	29	50	35

FETT = Überschreitung des Orientierungswertes

Die Berechnungen zeigen, dass sich die Beurteilungspegel mit der Errichtung der Carports am Immissionsort IO04 um 3 dB und am Immissionsort IO05 um 1 dB senken lassen. Am Immissionsort IO04 wird der Orientierungswert damit unterschritten. Am Immissionsort IO05 verbleibt eine Überschreitung von 3 dB. Durch die zusätzliche Asphaltierung der Fahrbahngassen lässt sich der Pegel an den kritischen Immissionsorten um weitere 1 dB reduzieren. Bei Betrachtung der Detailergebnisse in Anlage 3 der Stellungnahme wird deutlich, dass sich unter Berücksichtigung der Nachkommastellen der Beurteilungspegel am kritischen Immissionsort IO05 tatsächlich durch die Carports um ca. 1,5 dB reduzieren lässt. Die zusätzliche Asphaltierung der Fahrbahngassen hat hingegen nur eine weitere Reduzierung von ca. 0,5 dB zur Folge.

Insgesamt ist festzustellen, dass mit der Errichtung der Carports eine relevante Reduzierung der Beurteilungspegel erreicht werden kann. Eine zusätzliche Asphaltierung der Fahrbahngassen erscheint hingegen wenig sinnvoll, da die erreichbare Pegelreduzierung gering ist und eine Asphaltierung in der Regel das Stadtbild negativ beeinflusst. Auch eine Verlegung der Stellplätze an einen anderen Standort ist aus schalltechnischer Sicht keine geeignete Maßnahme zur Reduzierung der Geräuschimmissionen, da dies aufgrund der umliegenden

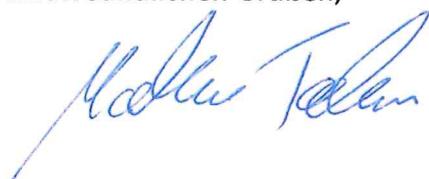
Bebauungen den Sachverhalt in der Regel nur an eine andere Stelle verschiebt und bei den beengten Platzverhältnissen zudem schwierig ist.

Bei der Abwägung wäre weiterhin zu berücksichtigen, dass im Rahmen der Berechnungen für die Gebäude 1 und 2 auf Basis der Parkplatzlärmstudie insgesamt 9 Fahrten und Parkvorgänge in der ungünstigsten, vollen Nachtstunde berücksichtigt wurden. Erfahrungsgemäß wird der tatsächliche Pkw-Verkehr durch die Anwohner in der Nachtzeit, bzw. in der ungünstigsten Nachtstunde damit deutlich überschätzt. Bei einer Halbierung der Werte würde sich der Beurteilungspegel um 3 dB reduzieren, womit der Orientierungswert auch am IO05 eingehalten würde.

Insgesamt ist somit festzustellen, dass aus Sachverständiger Sicht das Vorhaben schalltechnisch mit der Nachbarschaft verträglich ist. Sofern keine übergeordneten Gründe gegen die Errichtung der dargestellten Carports sprechen, sollten diese für eine Reduzierung Geräuschimmissionen auf die Nachbarschaft umgesetzt werden.

Wenn Sie zu den Ausführungen noch Fragen haben, sprechen Sie mich gerne an.

Mit freundlichen Grüßen,



Dipl.-Ing. (FH) Markus Tetens

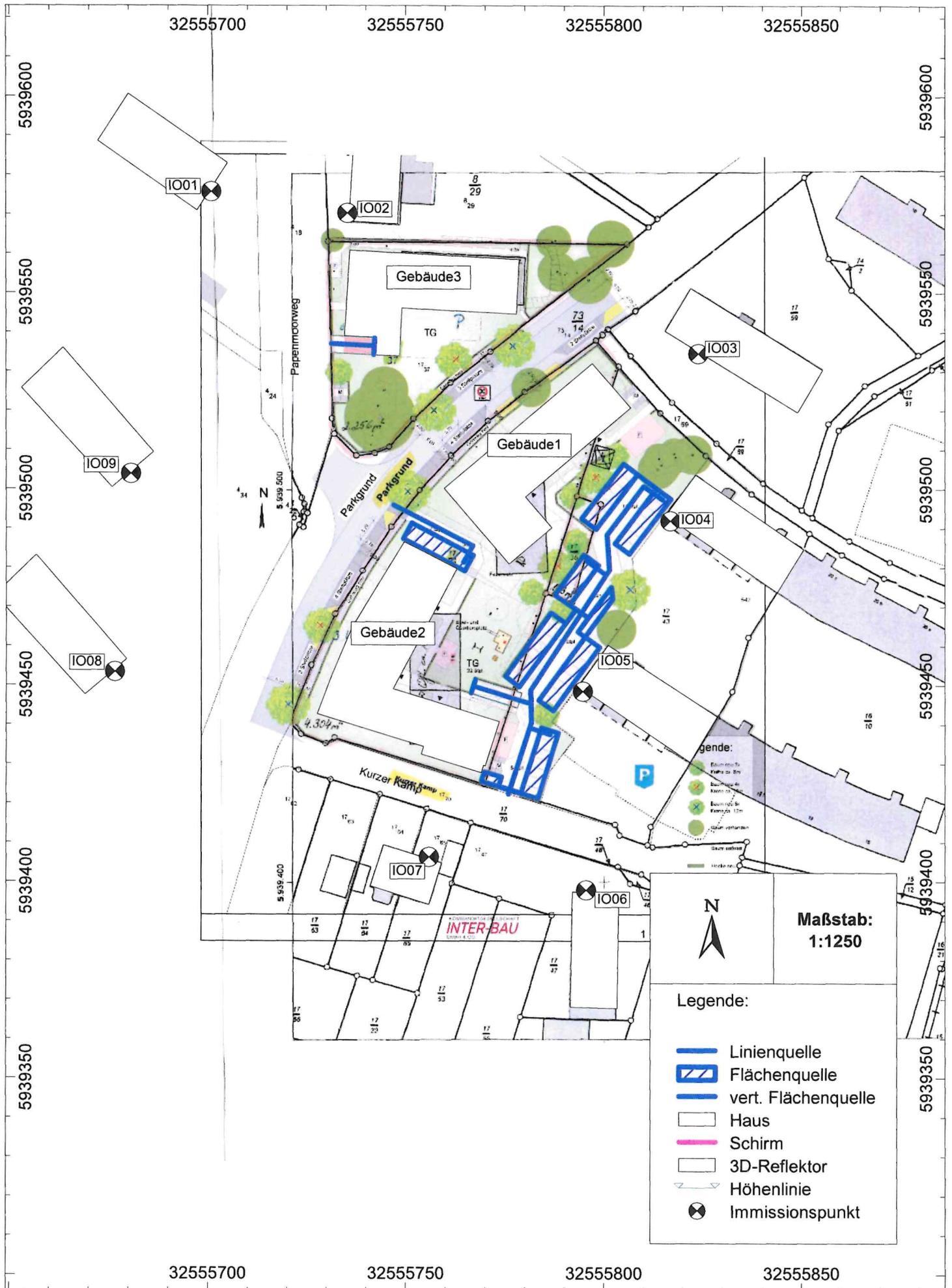
Anlagen (4 Seiten)

Anlage 1: Lageplan mit Schallquellen und Immissionsorte

Anlage 2: Eingabedaten

Anlage 3: Beurteilungspegel

# Anlage 1: Lageplan mit Immissionsorte und Schallquellen (Zielgröße: Beurteilungspegel)





## Immissionsorte

### Immissionspunkte

Bezeichnung	M_ID	Orientierungswert		Nutzungsart	Höhe	Koordinaten		
		Tag (dBA)	Nacht (dBA)			Gebiet / Auto Lärmart	X (m)	Y (m)
IO01	io	50,0	35,0	WR Industrie	5,00	r32555700,91	5939575,70	5,00
IO02	io	55,0	40,0	WA Industrie	5,00	r32555735,33	5939570,22	5,00
IO03	io	55,0	40,0	WA Industrie	11,00	r32555823,84	5939534,54	11,00
IO04	io	55,0	40,0	WA Industrie	8,00	r32555816,74	5939491,94	8,00
IO05	io	55,0	40,0	WA Industrie	8,00	r32555794,62	5939448,42	8,00
IO06	io	55,0	40,0	WA Industrie	8,00	r32555795,50	5939397,85	8,00
IO07	io	55,0	40,0	WA Industrie	5,00	r32555755,78	5939406,24	5,00
IO08	io	50,0	35,0	WR Industrie	11,00	r32555676,57	5939453,38	11,00
IO09	io	50,0	35,0	WR Industrie	11,00	r32555680,66	5939503,89	11,00

### Anlage 3 - Darstellung der Beurteilungspegel und Teilbeurteilungspegel

#### Beurteilungspegel

Bezeichnung	ID	Nutz		Orientierungswert		Lr ohne Maßnahmen		Lr mit Carports		Lr mit Carports und Asphaltierung	
		tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
		dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
IO01	io	WR	50	35	28,8	26,1	28,8	26,0	28,7	26,0	26,0
IO02	io	WA	55	40	30,5	27,8	30,6	27,9	30,5	27,8	27,8
IO03	io	WA	55	40	38,7	34,2	37,7	33,2	37,3	32,9	32,9
IO04	io	WA	55	40	46,5	41,9	43,3	38,8	42,9	38,5	38,5
IO05	io	WA	55	40	48,3	44,2	46,6	42,6	46,2	42,2	42,2
IO06	io	WA	55	40	40,4	36,1	39,8	35,6	39,2	35,0	35,0
IO07	io	WA	55	40	38,7	34,4	38,5	34,2	37,9	33,5	33,5
IO08	io	WR	50	35	25,8	22,0	25,9	22,1	25,7	21,9	21,9
IO09	io	WR	50	35	32,0	28,7	32,0	28,7	31,9	28,6	28,6

#### Teilbeurteilungspegel (exemplarisch fuer V01 ohne Massnahmen)

Bezeichnung	M.	ID	Teilpegel																	
			IO01		IO02		IO03		IO04		IO05		IO06		IO07		IO08		IO09	
			Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Fahren 14 Stellplätze, 73/17/2 Bew.	qu		11,8	8,3	8,6	5,2	32,6	28,1	39,9	35,4	39,6	35,1	32,3	27,8	31,1	26,7	11,5	7,0	16,3	12,4
Fahren 23 Stellplätze, 120/17/3 Bew.	qu		13,9	10,1	10,5	6,8	28,9	24,2	36,7	31,9	41,7	36,9	34,4	29,6	33,2	28,4	13,3	8,5	16,8	12,5
Fahren 8 Stellplätze, 42/9/1 Bew.	qu		-2,0	-5,9	-4,7	-8,5	16,3	11,4	20,0	15,0	33,1	28,1	28,7	23,7	27,7	22,7	7,9	2,9	8,2	3,6
Fahren 7 Stellplätze, 36/8/1 Bew.	qu		14,3	10,7	11,9	8,5	11,5	7,5	12,9	8,9	22,6	18,2	16,5	12,4	4,5	1,2	17,7	13,3	21,7	17,3
Fahren TG 38 Stellplätze, 74/17/3 Bew.	qu		3,9	2,3	0,8	-0,7	19,7	17,1	23,6	20,9	36,6	33,9	31,4	28,7	30,4	27,7	10,5	7,8	10,9	8,7
Fahren TG 38 Stellplätze, 74/17/3 Bew.	qu		10,0	8,5	7,8	6,3	22,2	19,6	28,4	25,8	40,7	38,0	28,1	25,4	13,6	11,0	3,7	1,0	19,3	16,9
Fahren 14 Stellplätze, 73/17/2 Bew.	qu		27,2	24,8	30,1	27,4	10,0	7,4	6,6	4,3	14,7	12,4	10,7	8,7	-1,1	-2,9	20,1	17,5	28,5	25,9
Fahren 23 Stellplätze, 120/17/3 Bew.	qu																			
Fahren 8 Stellplätze, 52/9/1 Bew.	qu																			
Fahren 7 Stellplätze, 36/8/1 Bew.	qu																			
Fahren TG 38 Stellplätze, 74/17/3 Bew.	qu																			
Fahren TG 38 Stellplätze, 74/17/3 Bew.	qu																			
Fahren TG Gebäude 3 38 Stellplätze, 74/17/3 Bew.	qu																			
Parken 14 Stellplätze, 73/17/2 Bew.	qu		1,2	-2,3	2,5	-1,1	35,2	30,7	43,6	39,1	19,8	15,4	16,9	12,9	18,6	14,9	5,6	1,7	15,2	11,5
Parken 23 Stellplätze, 120/27/3 Bew.	qu		16,8	13,0	13,4	9,7	30,2	25,4	37,3	32,5	42,8	38,0	30,8	26,1	27,3	22,7	7,5	2,9	19,0	14,6
Parken 8 Stellplätze, 42/9/1 Bew.	qu		2,8	-1,1	-1,0	-4,8	21,0	16,1	22,9	17,9	37,5	32,5	33,9	28,9	32,6	27,6	14,9	9,9	7,1	2,6
Parken 7 Stellplätze, 36/8/1 Bew.	qu		19,1	15,5	16,5	13,1	15,3	11,3	16,9	12,9	26,9	22,5	16,3	12,0	3,6	-0,1	20,6	16,2	25,2	20,9
Parken 14 Stellplätze, 73/17/2 Bew.	qu																			
Parken 23 Stellplätze, 120/27/3 Bew.	qu																			
Parken 8 Stellplätze, 42/9/1 Bew.	qu																			
Parken 7 Stellplätze, 36/8/1 Bew.	qu																			
TG-Tor 38 Stellplätze, 74/17/3 Bew.	qu		-4,7	-6,4	-7,2	-8,9	7,4	4,8	14,4	11,7	24,5	21,8	9,0	6,3	-3,4	-6,1	-3,1	-5,8	2,1	-0,5
TG-Tor Gebäude 3 38 Stellplätze, 74/17/3 Bew.	qu		12,6	10,5	5,1	2,7	-5,9	-8,6	-8,8	-11,3	-5,8	-8,3	-5,1	-7,1	-14,2	-16,0	7,8	5,1	19,4	16,7
TG-Tor Gebäude 3 38 Stellplätze, 74/17/3 Bew.	qu																			