

GEMEINDE HARSUM ORTSCHAFT HARSUM

BEGLAUBIGUNGSVERMERK
 Die Übereinstimmung dieser Abschrift mit der Urschrift wird hiermit festgestellt.

Harsum, den 30.10.2013

GEMEINDE HARSUM
 Der Bürgermeister

(Kemnah)

BEBAUUNGSPLAN NR. 24 "P + R - ANLAGE MORGENSTERN", gemäß § 13 a BauGB

BEGRÜNDUNG

STAND: INKRAFTTRETEN

A B S C H R I F T

Inhalt

Teil A: Städtebauliche Begründung	1
A.1 Planungserfordernis	1
A.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan / 2. Berichtigung des Flächennutzungsplans.....	2
A.3 Planverfahren	2
A.4 Lagebedingungen	3
A.5 Ermittlung des Parkplatzbedarfs.....	4
A.6 Standortalternativen.....	5
A.6.1 Standort (A); westlich der Bahnstrecke	5
A.6.2 Standorte östlich der Bahnstrecke	5
A.6.2.1 Standort (B); Bereich "1. Seitenweg"	5
A.6.2.2 Standort (C); Bereich an der Bahn, am "Stadtweg"	5
A.6.2.3 Standort (D); Grundstück "Morgenstern Nr. 2"	6
A.6.2.4 Standort (D); Nutzung der bestehenden Parkplatzflächen am "Morgenstern" / ... "Nullvariante"	7
A.6.3 Ergebnis der Standortabwägung	7
A.7 Planung	8
A.8 Ver- und Entsorgung/ Gashochdruckleitung - Leitungsrechte	8
A.8.1 Ver- und Entsorgung.....	8
A.8.2 Gashochdruckleitung - Leitungsrechte	8
A.9 Emissionen / schalltechnisches Gutachten	9
A.9.1 Parkplatz	9
A.9.2 Straßen- und Schienenverkehr / Abriss des Gebäudes.....	9
A.10 Ausbauplanung.....	10
A.11 Denkmalschutz - archäologische Denkmalpflege	10
A.12 Beschreibung der Ausweisungen des Bebauungsplanes / Städtebauliche Werte	10
Teil B: Belange von Natur und Landschaft.....	13
B.1 Einleitung	13
B.1.1 Planungsvorhaben.....	13
B.1.1.1 Angaben zum Standort	13
B.1.1.2 Art und Umfang des Vorhabens	14
B.2 Auswirkungen auf Natur und Umwelt.....	14
B.2.1 Umweltzustand und Bewertung der Umweltmerkmale	14

B.2.1.1 Mensch	14
B.2.1.2 Arten und Lebensgemeinschaften.....	15
B.2.1.3 Boden	15
B.2.1.4 Wasser.....	16
B.2.1.5 Klima	16
B.2.1.6 Orts- und Landschaftsbild	16
B.2.1.7 Kulturgüter / Sachgüter	17
B.2.1.8 Wechselwirkungen der Schutzgüter.....	17
B.2.2 Prognose bei Nicht-Durchführung der Planung	17
B.2.3 Grünordnerische Maßnahmen sowie Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung nachteiliger Umweltauswirkungen.....	17
B.3 Zusätzliche Angaben	18
B.3.1 Verwendete Untersuchungsmethoden.....	18
B.3.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung.....	18
Teil C: Abwägung	19
C.1.0 Abwägung der Stellungnahmen nach § 3 (2) BauGB i.V. m. § 13 (2) Ziff. 2 BauGB - <i>Öf- fentliche Auslegung</i> und § 13 (2) Ziff. 3 BauGB i.V.m. § 4 (2) BauGB - <i>Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange</i>	20
Teil D: Anlagen	35
Anlage 1: Lageplan	37
Anlage 2: Ausbauplanung	39
Anlage 3: Gutachtliche Stellungnahme zu den Geräuschemissionen und -immissionen des ge- planten Parkplatzes Morgenstern	41

Teil A: Städtebauliche Begründung

A.1 Planungserfordernis

Die Gemeinde Harsum verfügt am Grundzentrum Harsum über einen ÖPNV-Haltepunkt in Verbindung mit der Bahnstrecke der Deutschen Bahn. Für die Anbindung der Gemeinde an das übergeordnete Schienennetz übernimmt der Haltepunkt eine wichtige Funktion, da von hier aus die nächstgelegene Großstadt Hildesheim und die Landeshauptstadt Hannover erreicht werden können. Dies ist für die Gemeinde von besonderer Bedeutung, weil eine große Zahl von Berufspendlern in Harsum und den benachbarten Ortschaften wohnt, von denen das Angebot der Bahn regelmäßig wahrgenommen wird. Des Weiteren sind ortsansässige Schüler, die weiterführende Schulen in Hildesheim besuchen, auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen, ebenso wie andere, weniger mobile Bevölkerungsgruppen wie z.B. Senioren.

Grundsätzlich stellen für die ländlichen Orte die Angebote des öffentlichen Nahverkehrs wichtige Alternativen zur Nutzung des Pkw dar, um weiterhin eine Unabhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr bereitzustellen und eine Erreichbarkeit der Ortschaften zu gewährleisten. Durch die Nutzung der Bahn als öffentliches Verkehrsmittel werden im Vergleich Energieresourcen eingespart.

Grundsätzliches Ziel der Planung auf Landes- und Gemeindeebene ist deshalb bereits seit vielen Jahren eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs. Dazu tragen der Ausbau von Haltepunkten und zugeordneten "Park + Ride-Anlagen" gerade im ländlichen Raum bei. Durch "Park + Ride-Anlagen" werden insbesondere für Bewohner der umliegenden Ortschaften Abstellmöglichkeiten für das Auto oder auch das Fahrrad in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt bereitgestellt.

In den großen Städten sind die Abstellmöglichkeiten für Pkw begrenzt, so dass durch ein Umsteigen auf die Bahn auch eine Entlastung der angespannten Parksituation in der Kernlage der benachbarten Städte erreicht wird. Gleichzeitig entfällt für den Nutzer des "Park + Ride"-Angebotes eine zeitintensive Parkplatzsuche in der Stadt.

Im Jahr 2008 ist Harsum mit der Linie 3 an das S-Bahnnetz nach Hannover angeschlossen worden. Hierdurch wurden die Fahrzeiten reduziert, die Bahnverbindung nach Hannover ist dadurch deutlich attraktiver geworden. Im Vorfeld dazu wurde der ÖPNV-Haltepunkt Harsum an der Straße "Morgenstern" an neuere Ansprüche angepasst, indem die vorhandenen Bahnsteige modernisiert und barrierefrei ausgebaut worden sind. Bislang wurden zum Abstellen der Fahrzeuge Parkplätze im Verlauf der Straße "Morgenstern" und im "1. Seitenweg" in Anspruch genommen. Es wurde jedoch festgestellt, dass gerade in unmittelbarer Nähe zum ÖPNV-Haltepunkt Parkplätze durchgängig besetzt sind. Sowohl von den Nutzern des ÖPNV-Angebotes, als auch von den unmittelbaren Anwohnern wurde bemängelt, dass die vorhandenen Stellplätze nicht ausreichen. Durch die Gemeinde Harsum wurde deshalb in 2011 eine Zählung durchgeführt, wobei ein Stellplatzbedarf von mittelfristig 20 - 25 Einstellplätze ermittelt wurde.

Die Gemeinde Harsum beabsichtigt nun, eine neue "P+R-Anlage" zu errichten. Nach Prüfung verschiedener Alternativen wurde ein Standort direkt an der Straße "Morgenstern" in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt gefunden. Am Bahnübergang auf der Südseite des "Morgensterns" gelegen, steht der Gemeinde ein derzeit noch bebautes Grundstück ("Morgenstern" Nr. 2) zur Verfügung, das bereits im Jahr 2000 in Hinblick auf eine Verbesserung der ÖPNV-Situation erworben wurde. Nach Abbruch des Gebäudes besteht die Möglichkeit, auf dem Grundstück einen Parkplatz für 19 Stellplätze zu errichten.

Der Flächennutzungsplan weist für diesen Bereich "Gemischte Bauflächen" aus, er ist zur Zeit dem "Innenbereich" gemäß § 34 BauGB zuzuordnen. Da das geplante Vorhaben einer P+R-Anlage nicht dem Gebietscharakter der Umgebung entspricht, die auch durch Wohnen geprägt ist, besteht das Erfordernis zur Aufstellung eines Bebauungsplanes, in Verbindung mit einer Anpassung des Flächennutzungsplans. Es ist die Ausweisung einer "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung" als "Öffentlichen Parkfläche / P+R-Anlage" erforderlich. Im Rahmen des Verfahrens ist die Verträglichkeit der beabsichtigten Nutzung mit der Umgebung unter Emissionsaspekten nachzuweisen. Deshalb wurde durch die Gemeinde eine gutachtliche Stellungnahme durch den TÜV Nord beauftragt, die die Auswirkungen auf die Umgebung darstellt.

A.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan / 2. Berichtigung des Flächennutzungsplans

Bebauungspläne und ihre Änderungen müssen sich aus dem Flächennutzungsplan ableiten. Der Flächennutzungsplan stellt derzeit im Bereich des Plangebietes "Gemischte Bauflächen" (M) dar.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 24 soll im beschleunigten Verfahren nach § 13 a des Baugesetzbuches (BauGB) durchgeführt werden. Innerhalb des § 13 a Abs. 2, Ziffer 2 BauGB wird bestimmt, "dass ein Bebauungsplan (bzw. seine Änderung), der von den Darstellungen des Flächennutzungsplans abweicht, auch aufgestellt werden kann, bevor der Flächennutzungsplan geändert oder ergänzt ist; die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebietes darf nicht beeinträchtigt werden; der Flächennutzungsplan ist im Wege der Berichtigung anzupassen."

Durch die Errichtung eines Parkplatzes für "Park + Ride" wird die Nutzung des bestehenden Bahnan schlusses gefördert. Die übergeordneten Ziele einer Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs durch Umstieg auf die Bahn werden unterstützt. Es wurde der gutachterliche Nachweis geführt, dass eine Verträglichkeit mit der Umgebung unter Emissionsaspekten gegeben ist. Die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete werden durch den Betrieb des Parkplatzes eingehalten. Die Errichtung des Parkplatzes führt zu einer Verbesserung der Verkehrssituation am "Morgenstern", da eine Entlastung der angespannten Parkplatzsituation erreicht werden kann, indem die konfliktrträgliche Überlagerung von Anwohner- und Pendlerparken entschärft wird.

Dementsprechend wird durch das Vorhaben eine Verbesserung der städtebaulichen Situation im Bereich des "Morgensterns" erreicht; es wird ein Beitrag zur städtebaulichen Ordnung innerhalb der Ortschaft sowie für das Gemeindegebiet geleistet.

Daraus folgt, dass die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 24 den Vorgaben des § 13 a BauGB entspricht und eine Berichtigung des Flächennutzungsplanes durchgeführt werden kann. Für die Umsetzung der Planungsabsichten soll anstelle der bisherigen Darstellung einer "Gemischten Baufläche" im FNP die Darstellung einer "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Öffentliche Parkfläche / Park + Ride - Anlage (P+R-Anlage)" erfolgen (s. hierzu Abbildung 1 und 2 auf Seite 11 der Begründung).

Das Verfahren hierzu wurde begleitend zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 24 durchgeführt. Es handelt sich um die 2. Berichtigung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Harsum.

A.3 Planverfahren

Für das geplante Vorhaben wird ein Bebauungsplan "für andere Maßnahmen der Innenentwicklung" (Bebauungsplan der Innenentwicklung) gemäß § 13 a Baugesetzbuch (BauGB) aufgestellt, der in einem beschleunigten Aufstellungsverfahren ohne Umweltprüfung durchgeführt werden kann. Das Grundstück ist lediglich 444 qm groß. Es war bereits vor Abriss des Gebäudes fast vollständig versiegelt. Durch die beabsichtigte Nutzung als Parkplatz wird ein gleichartiger Versiegelungsgrad erreicht. Damit bleibt der Versiegelungsgrad weit unterhalb des im § 13 a BauGB genannten Grenzwertes von 20.000 m².

Die Aufstellung des Bebauungsplan Nr. 24 verursacht deshalb keine erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft. Sie begründet auch nicht die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach den entsprechenden rechtlichen Vorschriften unterliegen. Es bestehen aufgrund der Bebauungsplanaufstellung keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. b BauGB genannten Schutzgüter (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und europäische Vogelschutzgebiete i.S. des BNatG).

Die Voraussetzung für die Durchführung des Verfahrens nach § 13 a BauGB werden dementsprechend erfüllt.

Von der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange kann nach § 13 Abs. 2 Ziff. 1 BauGB somit abgesehen werden.

A.4 Lagebedingungen

Das Plangebiet umfasst das Flurstück 359/60. Es befindet sich südlich der Straße "Morgenstern", die eine West-Ost-gerichtete Verbindung zur Ortslage von Harsum über die Nord-Süd-gerichtete Bahnlinie herstellt. Sie dient auch als Sammel- und Erschließungsstraße für die nördlich gelegenen Wohngebiete, die über die "Gartenstraße" und "Martin-Luther-Straße" vom "Morgenstern" aus erschlossen werden.

Der östlich gelegene Verkehrsknotenpunkt "Am Morgenstern" bildet eine wichtige Kreuzung und Verknüpfung zwischen der in Nord-Südrichtung verlaufenden Bundesstraße 494 und der Kreisstraße 204 / Landesstraße 467, die die Verkehre aus den östlichen Ortschaften der Gemeinde in das Grundzentrum Harsum hineinführt. Die Straße "Morgenstern" stellt wegen seiner Bedeutung als Sammelstraße für den übergeordneten Verkehr eine relativ stark befahrene Straße dar. Sie ist aus den benachbarten Ortschaften gut zu erreichen.

Gleichzeitig bildet die Bahnstrecke Lehrte-Hildesheim eine Hürde auf dem Weg in die Ortschaft hinein bzw. aus der Ortschaft heraus. Der Bahnübergang am "Morgenstern", der eine Verbindung in östl. Richtung herstellt, und der Bahnübergang an der "Kaiserstraße", der eine Verbindung in nördlicher Richtung herstellt, bilden die einzigen Querungsmöglichkeiten innerhalb der Ortslage von Harsum. Eine weitere Querungsmöglichkeit befindet sich außerhalb der Ortschaft Harsums im nördlichen Bereich der benachbarten Ortschaft Asel. Die regelmäßigen Schließzeiten der Bahnschranke für den durchfahrenden Personen- und Güterverkehr der Bahn führen zu häufigem Rückstau des Pkw-Verkehrs vor und hinter der Schranke, sowie zu Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer.

Die Haltepunkte und die Bahnsteige befinden sich unmittelbar nördlich und südlich der Bahnschranke. Auf der Westseite gelangt man zum Bahnsteig (S-Bahnsteig) Richtung Hildesheim, auf der Ostseite zum Bahnsteig Richtung Lehrte / Hannover. Man erreicht diese jeweils direkt über barrierefreie Rampen von der Straße "Morgenstern".

Auf der Westseite befindet sich ebenfalls die Bushaltestelle für die Buslinie 24 des Regionalverkehrs Hildesheim (RVHI), die eine Verbindung zwischen Hildesheim HBF (ZOB) und Adlum herstellt. Damit bestehen für die Ortschaften Klein Förste, bzw. Asel, und die östlichen Ortschaften der Gemeinde Harsum (über Haltestellen in Borsum, Hüddessum und Adlum) Möglichkeiten, die Bahnstation in Harsum zu erreichen.

Mit dem Fahrrad kann die Bahnstation innerhalb der Ortschaft über bestehende Radwege bzw. Straßen angefahren werden. Westlich der Bahnlinie befindet sich auf der Nordseite eine Fahrradabstellanlage mit 60 Stellplätzen, östlich der Bahnlinie eine Fahrradabstellanlage mit 24 Stellplätzen.

Insgesamt ist die Bahnstation damit gut in das vorhandene Verkehrs- und ÖPNV-Netz eingebunden, so dass die Voraussetzungen zur Errichtung einer P+R-Parkplatzes gegeben sind.

A.5 Ermittlung des Parkplatzbedarfs

Da für das Angebot der S-Bahnstation aufgrund der Lagebedingungen und des hohen Pendleranteils eine hohe Akzeptanz besteht, wird durch die Gemeinde Harsum das Erfordernis gesehen, das Parkplatzangebot durch die Errichtung einer "P+R-Anlage" zu verbessern.

Durch die Gemeinde Harsum wurde deshalb im Frühjahr 2011 ein Antrag bei der Landesnahversorgungsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) auf Förderung des Ausbaus einer P+R-Anlage in Harsum gestellt.

Im Rahmen der Beantragung der Fördermittel war der Parkplatzbedarf zu ermitteln. Durch die Gemeinde Harsum wurde deshalb nach Maßgaben der LNVG der ruhende Verkehr im Bereich des Bahnüberganges Morgenstern im September 2011 gezählt und mit Fotos dokumentiert. An drei aufeinanderfolgenden Wochentagen wurden vormittags stündlich und abends Zählungen durchgeführt. Dies erfolgte unter Berücksichtigung der Abfahrtszeiten der Bahn nach Hannover bzw. Hildesheim, beginnend mit dem jeweils frühesten Zug um 5.48 Uhr und 6.08 Uhr.

Die Auslastung der vorhandenen Parkplätze wurde an 7 Standorten untersucht. Hierbei wurden die Bereiche "Kaiserstraße" (Standort 1 + 2), "I. Seitenweg" (Standort 3) und "Morgenstern" bis "III. Seitenweg" (Standort 4) und "Gartenstraße" (Standort 5) bezogen auf den motorisierten Individualverkehr, sowie die zwei Fahrradabstellanlagen in Richtung Hannover (Standort 7; 24 Stellplätze) bzw. Hildesheim (Standort 6; 60 Stellplätze) betrachtet. Hierbei wurde das Parken von Anliegern, Pendlern und Geschäftskunden beobachtet. Die Standorte sind im "Lageplan", Anlage 1 dargestellt.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass insbesondere am Standort 4 im Bereich des "Morgenstern" bis zum "III. Seitenweg" und am Standort 5 im Bereich der "Gartenstraße" (östlich der Bahnlinie) ein erhöhter Parkplatzbedarf besteht, weil auf den hochverdichteten Anliegergrundstücken kaum Abstellmöglichkeiten bestehen. Dadurch kommt es gerade im Nahbereich der S-Bahnstation zu einer ungünstigen Überlagerung von Anlieger- und Pendlerparken. Für die Nutzer der Bahnstation bedeutet dies, dass längere Wege in Kauf genommen werden müssen. Für die Anlieger stehen oftmals im Tagesverlauf keine wohnungsnahen Parkplätze mehr zur Verfügung. Insgesamt wurde ein Bedarf von ca. 20 Einstellplätzen ermittelt. Es kann davon ausgegangen werden, dass durch verbesserte Abstellmöglichkeiten das Parkplatzangebot stärker wahrgenommen wird, so dass bis zu 5 zusätzliche Parkplätze prognostisch angenommen werden.

Ferner wurde festgestellt, dass die Fahrradabstellanlage (Richtung Hannover) im Verlauf des 1. Seitenweges nur zur Hälfte genutzt wird. Sie liegt nicht unmittelbar am Gleis. Außerdem werden die meisten Fahrradfahrer aus der Ortslage von Harsum heranzufahren und mglw. als Schüler bzw. Pendler Hildesheim zum Ziel haben.

Bei der Ermittlung des Parkplatzbedarfs ist weiterhin zu berücksichtigen, dass der Bahnanschluss in Harsum insbesondere durch die Bewohner der Ortschaften des östlichen Gemeindegebietes und der

östlichen Nachbargemeinden wahrgenommen wird. Für die nördlich und westlich gelegenen Ortschaften bestehen andere Alternativen der ÖPNV-Nutzung: in nördlicher Richtung kann der Haltepunkt in Algermissen aufgesucht werden; westlich gelegene Ortschaften (wie Klein Förste) nehmen bereits das ÖPNV-Angebot des Großraums Hannover wahr. Ein größerer Bedarf wird deshalb derzeit nicht erkannt.

A.6 Standortalternativen

Die Anlage einer P+R-Anlage setzt eine unmittelbare räumliche Verknüpfung mit der Bahnstation voraus, damit die Bahnsteige vom Parkplatz aus zügig erreicht werden können. Durch die Gemeinde wurden deshalb die Standortalternativen im Umfeld geprüft. Die Lage der Standorte sind im "Lageplan" (Anlage 1) dargestellt.

A.6.1 Standort (A); westlich der Bahnstrecke

Am Standort westlich der Bahnlinie könnte die Bushaltestelle und ein Parkplatz räumlich zusammengefasst bzw. übergreifend genutzt werden. Das Umsteigen zwischen Pkw und Bus würde dadurch deutlich erleichtert, ebenso wie das Abholen.

Es wurde jedoch festgestellt, dass der Parkdruck gerade auf der Ostseite der Bahnlinie besteht (s.o.). Dies liegt darin begründet, dass für die verdichtete Wohnbauung kaum Möglichkeiten zum Abstellen des Pkw auf dem Grundstück bestehen. Außerdem wird die S-Bahnstation insbesondere von den Pendlern aus den östlichen Ortschaften der Gemeinde genutzt, die über die L 467 /"Morgenstern" anfahren, und dann i.d.R. erstmalig auf der Ostseite einen Parkplatz suchen.

Derzeit stehen auf der Westseite keine geeigneten Flächen zur Errichtung einer P+R-Anlage zur Verfügung, die bestehenden Nutzungen haben weiterhin Bestand.

A.6.2 Standorte östlich der Bahnstrecke

A.6.2.1 Standort (B); Bereich "1. Seitenweg"

Östlich der Bahnlinie besteht eine kleinere Stellplatzanlage im Verlauf des "1. Seitenweges", mit derzeit 5 Einstellplätzen und einer Fahrradabstellanlage für rd. 24 Fahrräder. Eine Erweiterung könnte nach Süden entlang des Bahnkörpers in Senkrechtaufstellung erfolgen. Allerdings würde dies zu einer langgestreckten Anordnung mit relativ weiten Wegen zu den Bahnrampen führen. Der "1. Seitenweg" ist für einen Begegnungsverkehr zu schmal, so dass Konflikte beim Ein- und Ausfahren bei der Parkplatzsuche zu erwarten sind. Bei einer größeren Anlage wären evtl. Wendemöglichkeiten bereitzustellen. Es befinden sich Wohngebäude östlich anschließend, die mit sehr geringen Vorbereichen unmittelbar an den "1. Seitenweg" angrenzen. Die Wohnnutzung ist unter Emissionsaspekten zu berücksichtigen.

- Insgesamt stellt sich die räumliche Situation für einen öffentlichen Parkplatz mit ständiger Frequentierung sehr beengt, und damit langfristig nicht funktionsfähig dar.

A.6.2.2 Standort (C); Bereich an der Bahn, am "Stadtweg"

In Verlängerung des "Stadtweges", der auf der Nordseite der Straße "Morgenstern" östlich der Bahnstrecke anschließt, befinden sich Flächen im Bahneigentum, die nicht mehr durch die Bahn genutzt werden. Sie erstrecken sich parallel zu Schienenstrecke. Die ehemaligen Lagerflächen sind überwiegend geschottert. Die Flächen wären für eine Parkplatznutzung ausreichend und zukünftig ausbaufähig (ca. 30 Parkplätze). Es müsste eine Nutzungsduldung seitens der Bahn eingeräumt werden, die

jedoch bereits seitens der Bahn vorab in Aussicht gestellt worden ist. Der Bahnsteig nach Hannover könnte direkt vom Parkplatz erreicht werden. Östlich grenzen die Gärten der Wohnbebauung an der "Gartenstraße" an; auf die Wohnnutzung wäre unter Emissionsaspekten Rücksicht zu nehmen.

Die Erschließung des Geländes stellt sich jedoch als schwierig dar. Die Einfahrt von der Straße "Morgenstern" ist mit einer Breite von lediglich ca. 3,00 -3,50 m für einen ständigen Ein- und Ausfahrtverkehr ungeeignet. Sie liegt unmittelbar anschließend an den Schrankenbereich. Die Einsehbarkeit ist zusätzlich u.a. durch die vorhandene Rampe stark eingeschränkt. Die Flächen müssten deshalb relativ weiträumig unter Belastung des benachbarten Straßennetzes über die "Osterfeldstraße" bzw. "Martin-Luther-Straße" angefahren werden. Dadurch würden übergeordnete Verkehre neu durch bestehende Wohngebiete geführt werden. Es ist zu berücksichtigen, dass sich an der "Osterfeldstraße" ein Kindergarten befindet. Die umwegige Anfahrt wäre nicht sofort für den von auswärts Kommenden erkennbar, so dass voraussichtlich trotzdem weiterhin die offensichtliche Nähe zum Bahnübergang gesucht werden würde.

- die Gemeinde erwartet deshalb keine unmittelbare Entlastung der Situation durch diesen Standort.

A.6.2.3 Standort (D); Grundstück "Morgenstern Nr. 2"

Das Grundstück "Morgenstern" Nr. 2" liegt direkt dem Bahnsteig nach Lehrte / Hannover gegenüber und grenzt unmittelbar an den "1. Seitenweg". Über den "1. Seitenweg" werden ebenfalls die Grundstücke "1. Seitenweg Nr. 1 und Nr. 2", sowie eine südlich gelegene, ausgedehnte Kleingartenanlage erschlossen. Die Kleingartenanlage ist ca. 150 m vom Plangebiet entfernt.

Das Grundstück wurde bereits im Jahr 2000 durch die Gemeinde erworben, um Flächen für Veränderungen im Bereich des ÖPNV-Anschlusses zu sichern. Das auf dem Grundstück befindliche Gebäude steht bereits seit mehreren Jahren leer. Die direkte Lage an der Bahn und die geringe Grundstücksgröße erschwert deutlich eine Nachnutzung des Gebäudes.

Hinzu kommt, dass das Gebäude einen erheblichen Reparaturbedarf in der baulichen Ausstattung aufweist, u.a. steht eine energetische Sanierung aus. Für eine Weiternutzung wären unverhältnismäßig hohe Investitionen durch die Gemeinde zu leisten. Eine gewerbliche Weitervermietung setzt den Nachweis entsprechender Einstellplätze voraus, die auf dem Grundstück selber nicht bereitgestellt werden könnten. Dadurch würde die angespannte Parkplatzsituation am "Morgenstern" weiter verschärft.

Durch Abriss des Gebäudes kann die Fläche einer Parkplatznutzung zugeführt werden. Da sich das Gebäude im Eigentum der Gemeinde befindet, ist kein Grunderwerb erforderlich bzw. entsteht kein weiterer Regelungsbedarf.

Die Eignung des Grundstücks für eine Parkplatznutzung hat die Gemeinde im Vorfeld prüfen lassen (Ausbauplanung Grontmij GmbH, v. 09.2011). Es können 19 Einstellplätze bereitgestellt werden. Die Einfahrt- und Ausfahrt erfolgt über eine Zufahrt vom "Morgenstern" und eine Ausfahrt über den "1. Seitenweg", so dass ein Durchfahren der Parkplatzanlage möglich ist. Hierdurch werden Rückstauprozesse reduziert.

An das Grundstück "Morgenstern" Nr. 2 grenzen südlich und östlich Grundstücke an, die vornehmlich dem Wohnen dienen. Nördlich der Straße befinden sich weitere Wohngebäude und eine Seniorenwohnanlage. Die Auswirkungen einer Stellplatzanlage auf die benachbarte Wohnnutzung ist unter Emissionsaspekten zu berücksichtigen.

Dieser Standort ist von der übergeordneten Straße "Morgenstern" unmittelbar erreichbar und leicht zu finden. Die Wege zu den Bahnsteigen sind kurz. Die Ein- und Ausfahrtsituation direkt an der Schranke ist durch die Ausbauplanung zu berücksichtigen.

Um die Auswirkungen der Emissionen auf die Nachbarschaft einschätzen zu können, wurde eine schalltechnische Untersuchung durch die Gemeinde beauftragt ("Gutachtliche Stellungnahme zu den Geräuschemissionen des geplanten P+R-Parkplatzes in Harsum an der Straße Morgenstern", TÜV Nord, 22.08.2012). Im Ergebnis werden die Immissionsgrenzwerte deutlich unterschritten, so dass durch den Betrieb einer zukünftigen P+R-Anlage keine weitergehenden Lärminderungsmaßnahmen erforderlich werden (weitergehende Ausführungen s. Pkt. A.9 "Emissionen").

A.6.2.4 Standort (D); Nutzung der bestehenden Parkplatzflächen am "Morgenstern" / "Nullvariante"

Es wurde im Vorfeld geprüft, ob der bestehende Parkplatzbedarf nicht durch die bestehenden, auf der Südseite der Straße "Morgenstern" liegenden Parkplätze (östl. der Bahnlinie) abgedeckt werden kann. Hier befindet sich ein durchgehender Parkstreifen, der lediglich durch Grundstückszufahrten und kleinere Pflanzinseln unterbrochen wird. Es wurde angenommen, dass im Tagesverlauf die nachts von den Anliegern genutzten Parkplätze tagsüber durch Pendler genutzt werden könnten. Tatsächlich besteht jedoch auch tagsüber ein Bedarf für Anliegerparken (s. Zählung Gemeinde Harsum). Gerade im Bereich des I. - III. Seitenweges in einem Abschnitt von ca. 150 m vom Bahnhaltepunkt befinden sich auf den Grundstücken kaum Möglichkeiten, einen Pkw abzustellen. Dadurch kann nur in einem weiten Abstand ein Parkplatz durch die Anlieger bzw. die Pendler gefunden werden. Das übliche Fahrverhalten besteht auch in der Regel darin, dass versucht wird, möglichst nah an die Bahnstation heranzufahren. Dies führt zu unübersichtlichen Kurzpark- oder Suchvorgängen im Vorfeld der Schrankenanlage. Durch die unmittelbaren Anlieger wurden mehrfach gegenüber der Gemeinde Beschwerden wegen fehlendem Parkraum und der bestehenden Verkehrsverhältnisse vorgebracht. Es ist bereits jetzt abzusehen, dass durch die "Nullvariante" keine Lösung der bestehenden Konflikte erreicht werden kann.

A.6.3 Ergebnis der Standortabwägung

Im Vergleich der Standortalternativen wurde seitens der Gemeinde dem **Standort (D) "Morgenstern 2"** der Vorzug gegeben.

- Der Standort deckt den bestehenden Stellplatzbedarf ab.
- Er ist verkehrsgünstig direkt an der Hauptverkehrsstraße "Morgenstern" gelegen und kann von dort aus unmittelbar angefahren werden.
- Das Verkehrsnetz der wohnlich geprägten Umgebung wird nicht belastet
- Der Standort ist einfach zu finden und bietet Parkraum unmittelbar am Zielort; dem Nutzerverhalten wird entsprochen.
- Die Wege zu den Bahnsteigen nach Hildesheim und Hannover sind ungefähr gleich kurz.
- Das Grundstück steht in der Verfügung der Gemeinde. Eine wegen ihrer Lage nur schwer nachnutzbare Leerstandsimmobilie wird zurückgebaut. Insgesamt kann eine wirtschaftlich tragfähige Lösung erreicht werden.

Falls zukünftig ein Mehrbedarf erkennbar werden sollte, hält sich die Gemeinde die Option offen, das Angebot durch den Standort "am Stadtweg" als Ausweichparkplatz zu ergänzen. Hierfür wäre keine Bauleitplanung erforderlich, weil das Gelände dem Rechtskreis der Bahn zuzuordnen ist, und eine Nutzung über vertragliche Regelungen mit der Bahn AG zu ermöglichen wäre.

A.7 Planung

Innerhalb der Stellplatzanlage sollen 19 Einstellplätze (einschließlich von zwei behindertengerechten Stellplätzen) in Senkrechtaufstellung errichtet werden. Es besteht eine Zufahrt jeweils von der Straße "Morgenstern" und vom "1. Seitenweg". Der Fußweg am "Morgenstern" wird in Richtung Fahrbahn versetzt. Die Breite von 2,40 m bleibt erhalten, unter Verzicht des begleitenden Grünstreifens. Zum "1. Seitenweg" hin und zum Grundstück "Morgenstern 4" werden Bepflanzungsflächen angelegt. Zum südlich angrenzenden Grundstück "1. Seitenweg Nr. 1" wird eine Winkelstützmauer errichtet.

Die Stellplätze sollen eine Breite von 2,50 m und eine Länge von 5,00 m aufweisen. Sie grenzen nach Norden und Süden unmittelbar an die Grundstücksgrenzen an.

Die bestehenden fünf Stellplätze am "1. Seitenweg" werden durch drei weitere Parkplätze ergänzt. Dafür werden die Flächen der Fahrradabstellanlage in Anspruch genommen. Die Fahrradabstellanlage wird in der bestehenden Größenordnung in den Bereich des "Stadtweges" verlagert. Dadurch ist eine unmittelbare Erreichbarkeit des Bahnsteiges gegeben, ohne Querung der Straße "Morgenstern". Das Ausbaukonzept (Ausbauplanung Grontmij GmbH, v. 09.2011) ist in der Anlage 2 dargestellt.

A.8 Ver- und Entsorgung/ Gashochdruckleitung - Leitungsrechte

A.8.1 Ver- und Entsorgung

Die Fläche kann durch ihre integrierte Lage in das bestehende Versorgungsnetz eingebunden werden. Das Oberflächenwasser soll über eine Rinne an den vorhandenen Regenwasserkanal im Bereich des "1. Seitenweges" angeschlossen werden. Es wird nicht mit mehr Oberflächenwasser als vor der Maßnahme anfallen, da das Grundstück bereits bebaut und die übrigen Flächen versiegelt waren.

Zum Ausbau des Parkplatzes hat im Beteiligungsverfahren der Landkreis Hildesheim mit Stellungnahme vom 05.06.2013 unter Bezug auf § 9 Abs. 2 der aktuellen Nds. Bauordnung darauf hingewiesen, dass Stellplätze, deren Zu- und Abfahrten und Fahrgassen sowie die Zu- und Abfahrten von Garagen, wenn die Versickerung des Niederschlagswassers nicht auf andere Weise ermöglicht wird, nur eine Befestigung haben, durch die das Niederschlagswasser mindestens zum überwiegenden Teil versickern kann. Dieses wird im Rahmen des Bauantrags bei der Darlegung der beabsichtigten Parkplatzbefestigung beachtet.

A.8.2 Gashochdruckleitung - Leitungsrechte

Im Aufstellungsverfahren hat die E.ON Avacon AG auf die in der Nähe des Plangebiets verlaufende Gashochdruckleitung Harsum-Ölsburg hingewiesen. Für die westlich des Plangebiets verlaufende Leitung ist beidseitig der Leitungstrasse ein Schutzraum von jeweils 2 m zu berücksichtigen. Innerhalb dieses Schutzstreifens dürfen keine Maßnahmen erfolgen, die den Bestand oder Betrieb der Leitung beeinträchtigen oder gefährden könnten. Dazu zählen eine Leitungsüberbauung mit hochbaulichen Anlagen, das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern sowie Bodenauftrag oder -abtrag.

Nach Übertragung des Leitungsverlaufs ist zu erkennen, dass die Schutzzone der Leitung geringfügig (0,25 m) in das Plangebiet hineinreicht. Dieser Schutzbereich wird im Plan gekennzeichnet und die Geh-, Fahr- und Leitungsrechte im Schutzbereich als Belastung zugunsten der Avacon AG textlich aufgenommen.

A.9 Emissionen / schalltechnisches Gutachten

Zur Einschätzung der Emissionen wurde durch die Gemeinde Harsum ein schalltechnisches Gutachten beauftragt. ("Gutachtliche Stellungnahme zu den Geräuschemissionen des geplanten P+R-Parkplatzes in Harsum an der Straße Morgenstern", TÜV Nord, 22.08.2012)

Das Gutachten führt aus, dass die geplante P+R-Anlage einen öffentlichen Parkplatz darstellt, der straßenrechtlich dem öffentlichen Verkehr gewidmet wird. Da nicht beabsichtigt ist, die Straße "Morgenstern" als Hauptzuwegung im Zusammenhang mit der Anlage des Parkplatzes baulich zu ändern, bleibt der Straßen-, sowie der Schienenverkehr, bei der Beurteilung des Parkplatzes außen vor. Unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse wurde ein dreidimensionales, digitales Geländemodell erstellt. Auf dieser Grundlage sind die Geräuschemissionen durch die Straße und Schiene, sowie durch die Nutzung des Parkplatzes an den Immissionsorten berechnet worden.

A.9.1 Parkplatz

Öffentliche Parkplätze werden nach den Vorgaben der RLS-90/4/ berechnet und anhand der Immissionsgrenzwerte der "Verkehrslärmschutzverordnung" (16. BImSchV/2/) beurteilt. Der Flächennutzungsplan weist für die Nachbarschaft gemischte Bauflächen (M) aus, für die die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV tagsüber = 64 dB(A) und nachts = 54 dB(A) betragen.

Die durch die Nutzung des geplanten Parkplatzes an den umgebenden Wohngebäuden zu erwartenden Beurteilungspegel wurden ermittelt, es sind alle betroffenen Fenster berücksichtigt wurden.

Die durchgeführten Berechnungen haben ergeben, dass ein maximaler Beurteilungspegel von tagsüber 52 dB(A) zu erwarten ist, so dass der Grenzwert von tagsüber 64 dB(A) um 12 dB(A) und mehr unterschritten wird. Der für die Nachtzeit anzusetzende Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) wird um 9 dB(A) und mehr unterschritten. Daraus folgt, dass weitergehende Lärminderungsmaßnahmen nicht erforderlich sind.

A.9.2 Straßen- und Schienenverkehr / Abriss des Gebäudes

Des weiteren ist untersucht worden, welche Auswirkungen der geplante Abriss des Gebäudes "Morgenstern 2" auf die Geräuschemissionen des Straßen- und Schienenverkehrs haben wird. Der Berechnung wurden, bezogen auf den Schienenverkehr, Prognosewerte der Deutschen Bahn für das Jahr 2025 zugrunde gelegt (Schienenstrecke 1770 Lehrte-Nordstemmen; Bereich Harsum). Für die Beurteilung des Straßenverkehrs wurde für das Jahr 2025 ein Verkehrsaufkommen auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung der Gemeinde (Büro Ulfert Hinz, 2008) prognostiziert.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass am maßgeblichen Immissionsort "Morgenstern 4" (Westfassade) die Geräuschemissionen um 8 dB(A) ansteigen werden. Die Geräuschemissionen des Straßenverkehrs werden sich um 1 dB(A) erhöhen. Am Gebäude "Seitenweg 1" verändert sich die Höhe des Schienenverkehrslärms unwesentlich, der Straßenverkehrslärm erhöht sich jedoch an der Nordfassade um bis zu 13 dB(A). Verglichen mit den Schienenverkehrsgeräuschen ist der Straßenverkehrslärm jedoch von weit untergeordneter Bedeutung.

Da keine wesentlichen baulichen Veränderungen an den Straßen-, und insbesondere den emissions-trächtigen Schienenwegen geplant sind (entspr. 16. BImSchV; s. Anhang 2 des Gutachtens), sind die Auswirkungen des Straßen- und Verkehrslärms nicht zu untersuchen. Sie sind damit nicht Gegenstand dieses Planverfahrens.

Auf den Erhalt eines lärmindernd wirkenden Gebäudes besteht laut Gutachter kein Rechtsanspruch. Es lassen sich aus dem Abriss des Gebäudes keine Ansprüche auf lärmindernde Maßnahmen gegenüber der Gemeinde ableiten, weil die Gemeinde nicht Verursacher des Schienen- und Straßenverkehrslärms ist.

Das Gutachten hat die Gemeinde Harsum zur Einsichtnahme im Rahmen der Offenlegung der Planungsunterlagen mit ausgelegt. Den betroffenen Behörden und Trägern öffentlicher Belange wurde das Gutachten innerhalb des Beteiligungsverfahrens der öffentlichen Auslegung zugesandt. Es ist der Begründung als Anlage 3 beigefügt worden.

A.10 Ausbauplanung

Zur Darstellung des Vorhabens wurde der derzeitige Ausbautwurf als Anlage 2 der Begründung beigefügt. Veränderungen in der Planung bzw. im Ausbau sind weiterhin möglich; die Darstellung ist nicht verbindlich.

A.11 Denkmalschutz - Archäologische Denkmalpflege

Der Landkreis Hildesheim weist unter dem Belang des Denkmalschutzes (Stellungnahme vom 05.06.2013) darauf hin, dass bei Bau- und Erdarbeiten im Plangebiet ggf. gemachte ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u.a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen; auch geringe Spuren solcher Funde) gemäß § 14 Abs.1 NDSchG meldepflichtig sind und der Unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Hildesheim sowie dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege - Referat Archäologie, Scharnhorststraße 1, 30175 Hannover, unverzüglich gemeldet werden müssen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die §§ 10, 12-14 des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes (NDSchG) zu beachten sind.

Diese gegebenen Hinweise werden textlich als solche in den Bebauungsplan aufgenommen.

A.12 Beschreibung der Ausweisungen des Bebauungsplanes / Städtebauliche Werte

Das Plangebiet wird insgesamt als "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Öffentliche Parkfläche / Park + Ride - Anlage (P+R-Anlage)" ausgewiesen, entsprechend der beabsichtigten Nutzung als öffentlicher Parkplatz. Das Plangebiet umfasst eine Fläche von 444 qm.

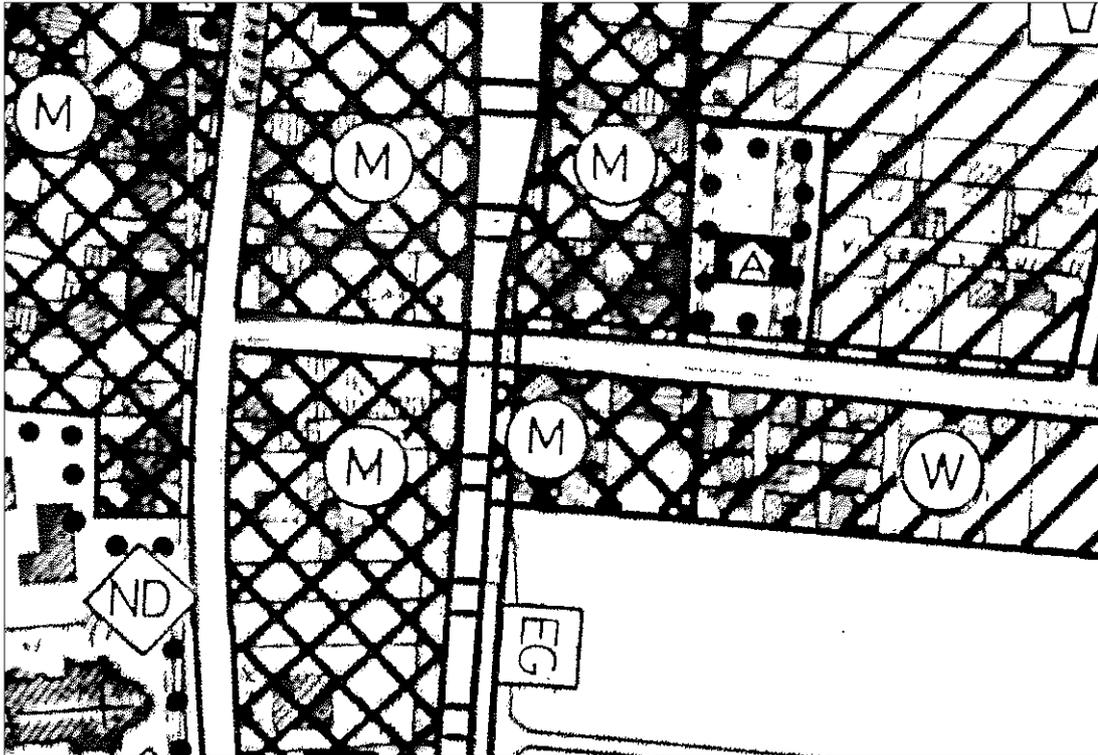


Abb. 1: Auszug aus der wirksamen Fassung des FNP der Gemeinde Harsum, M. 1 : 2.500 - ohne 2. Berichtigung

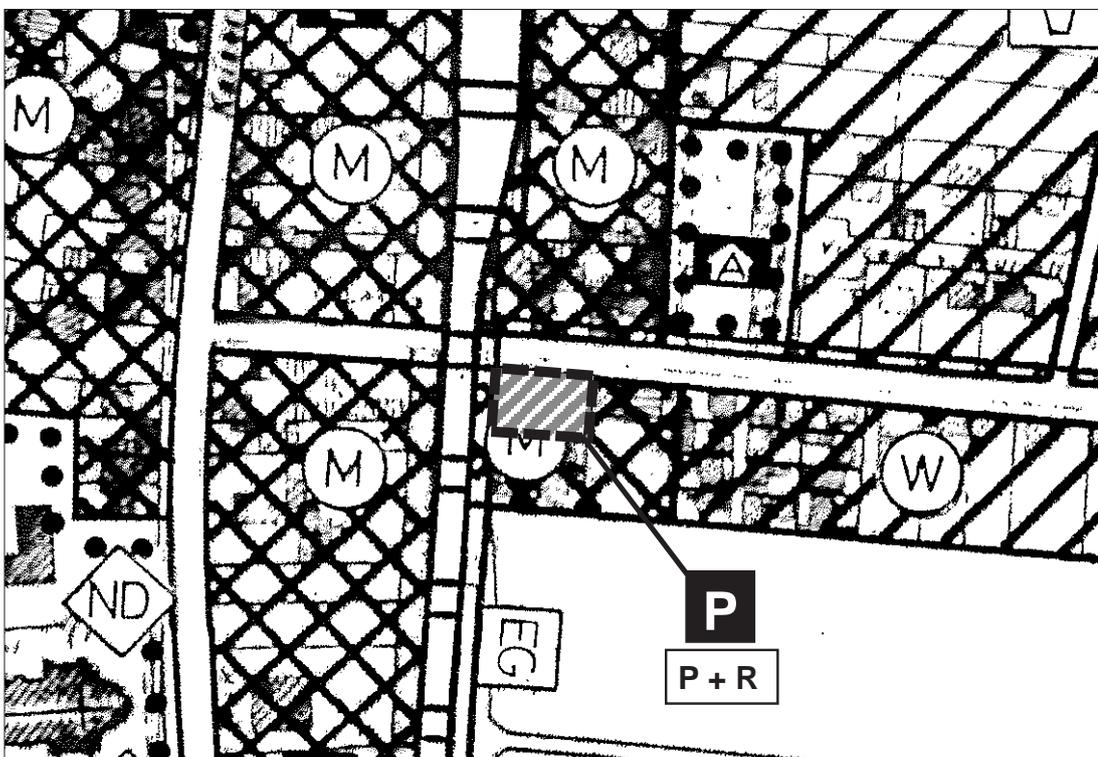


Abb. 2: Auszug aus der wirksamen Fassung des FNP der Gemeinde Harsum, M. 1 : 2.500 - mit 2. Berichtigung

Teil B: Belange von Natur und Landschaft

B.1 Einleitung

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landespflge gemäß § 1 (6) Nr. 7 BauGB zu berücksichtigen. Auf der Grundlage der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gem. § 1a (3) BauGB i.V.m. § 18 Abs. 1 BNatSchG (i.d.F. vom 23.09.2004, zuletzt geändert am 22.07.2011) sind Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu beurteilen und Aussagen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich zu entwickeln.

Das geplante Vorhaben wird in einem beschleunigten Verfahren gem. § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB durchgeführt, eine Umweltprüfung ist in diesem Zusammenhang nicht erforderlich. Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung von Bauleitplänen der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB zu erwarten sind, gelten als "vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig" im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB. Somit kommen Ausgleichsmaßnahmen für das vorliegende Planungsvorhaben nicht zur Anwendung. Der Grundsatz der Vermeidung und Verminderung der Beeinträchtigung von Natur und Landschaft bleibt davon unberührt.

B.1.1 Planungsvorhaben

B.1.1.1 Angaben zum Standort

Das Planungsgebiet befindet sich in der Ortslage von Harsum östlich der Bahnlinie Lehrte-Nordstemmen und ist von Bebauung umgeben. Das Gebiet selbst ist aktuell hauptsächlich dicht bebaut, im Norden verläuft die Straße "Morgenstern" (L 467). Sie führt von der östlich von Harsum liegenden B 494 nach Westen in den Ortskern. Die Straße kreuzt in Höhe des Planungsgebietes die Bahnlinie, am Bahnübergang liegt der Haltepunkt der S-Bahn. Westlich führt der "I. Seitenweg" zu den weiter südlich liegenden landwirtschaftlichen Flächen und zu einem ausgedehnten Bereich mit Kleingärten. Direkt südlich der Einmündung befinden seitlich der Straße einige ausgebauten Stellplätze.

Die Ortschaft Harsum liegt in der naturräumlichen Untereinheit Hildesheimer Lössbörde. Im Westen grenzen das Leinetal, im Süden das Innerste-Bergland an. Im Osten und Norden schließen sich weitere Bördelandschaften an. Der Naturraum ist gekennzeichnet durch ein flachwelliges bis leicht hügeliges Relief. Auf der fast geschlossenen Lössdecke haben sich sehr fruchtbare Böden entwickelt, diese Gegebenheit hat zu einer intensiven ackerbaulichen Nutzung geführt. So ist der Charakter dieses Landschaftsraums geprägt durch offene, weite Ackerflächen, lediglich durch kleinflächige, lineare oder punktuelle Vegetationsstrukturen gegliedert.

Die heutige potenzielle natürliche Vegetation (hpnV) wäre im Raum um Harsum ein Waldmeister-Buchenwald basenreicher, mittlerer Standorte mit Übergängen zum Flattergrasbuchenwald. Die heutige potenzielle natürliche Vegetation beschreibt den Zustand der Vegetation, der in einem Gebiet unter den heutigen Umweltbedingungen herrschen beziehungsweise sich einstellen würde, wenn der Mensch nicht mehr eingriffe.

B.1.1.2 Art und Umfang des Vorhabens

Die Gemeinde Harsum beabsichtigt, in direkter Nachbarschaft zum Haltepunkte der S-Bahn den Bau einer Park-and-ride-Anlage. Der Parkplatz mit 19 Stellplätzen soll auf dem Grundstück des Gebäudes "Morgenstern 2" errichtet werden, hierfür muss das Gebäude samt der Nebengebäude abgerissen werden. Der Ausbauplan umfasst auch zwei Zufahrten von den angrenzenden Straßen und die Verlegung des Gehweges entlang des "Morgensterns" um ca. 2 Meter nach Norden. Zur Korrektur der vorhandenen Gefällesituation wird Boden aufgefüllt und an der Südseite des Parkplatzes eine Winkelstützmauer errichtet. Die Aufstellung des Bebauungsplanes schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Bau des Parkplatzes.

Das Planungsgebiet umfasst das Flurstücke 359/060, Flur 5, Gemarkung Harsum. Der Geltungsbereich der Planung hat eine Gesamtgröße von 444 qm qm, darin sind flächenmäßig (100 %) enthalten: Öffentliche Parkfläche / Park + Ride - Anlage (P+R-Anlage)"

B.2 Auswirkungen auf Natur und Umwelt

B.2.1 Umweltzustand und Bewertung der Umweltmerkmale

Der Umweltzustand und die besonderen Umweltmerkmale werden nachfolgend im unbeplanten Zustand bezogen auf die Schutzgüter dargestellt, um die besondere Empfindlichkeit von Umweltmerkmalen gegenüber der Planung herauszustellen und Hinweise auf ihre Berücksichtigung im Zuge der planerischen Überlegungen zu geben. Die aus dem Vollzug der Planung entstehenden erheblichen Umweltauswirkungen werden gegebenenfalls herausgestellt, um daraus Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung abzuleiten, die anschließend in das grünordnerische Zielkonzept einfließen können.

B.2.1.1 Mensch

Das Schutzgut Mensch umfasst Aspekte der Gesundheit und des Wohlbefinden des Menschen. Im Zusammenhang mit der Planung sind Auswirkungen auf das Wohn- und Lebensumfeld und die Erholungsfunktion von Bedeutung. Von dieser Planung könnten erhebliche negative Beeinträchtigungen für den Menschen ausgehen auch in Bezug auf eine Einschränkung von Erholungsfunktionen. Diese werden im nachfolgenden Kapitel zum Ort- und Landschaftsbild behandelt.

Der TÜV Nord Umweltschutz berechnete gutachterlich die zu erwartenden Geräuschemissionen und -immissionen, die mit dem Betrieb der Parkplatzanlage entstehen. Die Betrachtung umfasste neben den geplanten 19 Stellplätzen auch 8 weitere, teils bereits vorhandene Stellplätze westlich des "I. Seitenweges". Sowohl tagsüber als auch nachts werden die zugrunde gelegten Beurteilungspegel deutlich unterschritten. Weitergehende Lärminderungsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich. Für die Anlage des Parkplatzfläche wird das noch vorhandene Gebäude "Morgenstern Nr. 2" abgerissen. Die gutachterliche Stellungnahme untersuchte die Auswirkungen auf die Geräuschimmissionen des Straßen- und Schienenverkehrs, die die direkt angrenzenden Gebäude betreffen. Für das Gebäude "Morgenstern Nr. 4" steigen auf der Westseite die Geräuschimmissionen des Schienenverkehrs deutlich an. Am Gebäude "I. Seitenweg Nr. 1" sind die Geräuschimmissionen des Straßenverkehrs deutlich erhöht. Verglichen mit dem Schienenverkehrsgeräusch ist der Straßenverkehrslärm an diesem Gebäude allerdings von untergeordneter Bedeutung. Die Geräuschimmissionen, verursacht durch den Bahnverkehr, stellen die eigentliche Grundbelastung an dem betrachteten Standort dar.

Baubedingt können zeitlich befristete Beeinträchtigungen während der Abriss- und Neubauarbeiten entstehen. Zu nennen sind der Lärm durch Transportfahrzeuge, Baumaschinen und Bauarbeiten sowie die Abgase der Fahrzeuge. Abriss- und Erdarbeiten können insbesondere bei trockener Witterung Staubemissionen verursachen. Die Beeinträchtigungen werden sich hauptsächlich auf dem Grundstück selbst und direkt angrenzenden Flächen auswirken. Sie werden als wenig erheblich eingestuft.

Eine Beeinträchtigung für den Menschen durch Schall ist zu erwarten. Allerdings verursacht nicht die zukünftige Nutzung des Parkplatzes die erhebliche Beeinträchtigung, sondern die sich nun ungehindert ausbreitenden Geräuschmissionen, die durch den Schienenverkehr entstehen. Daraus leitet sich jedoch keine Verpflichtung zu Schallschutzmaßnahmen ab, da die Bahnstrecke baulich nicht verändert wird.

B.2.1.2 Arten und Lebensgemeinschaften

Auf der Grundlage des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sind Tiere und Pflanzen als Bestandteile des Naturhaushaltes in ihrer natürlichen biologischen und historisch gewachsenen Artenvielfalt dauerhaft zu schützen. Ihre Lebensräume sowie sonstigen Lebensbedingungen sind zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und ggf. wieder herzustellen. Für die dauerhafte Sicherung der biologischen Vielfalt sind entsprechend dem jeweiligen Gefährdungsgrad der Erhalt lebensfähiger Populationen wild lebender Tiere und Pflanzen, natürlich vorkommender Ökosysteme und Biotop sowie Lebensgemeinschaften mit geographischen Eigenheiten in ihrer natürlichen Dynamik von hoher Bedeutung (§ 1 Abs. 2 BNatSchG).

Das Planungsgebiet liegt in der dicht bebauten Ortslage von Harsum, es dominieren Gebäude und versiegelte Verkehrs- und Hofflächen. Die Straßen begleiten seitlich liegende Gehwege. Lediglich im rückwärtigen Bereich der Wohnhäuser wachsen einige Gartengehölze. Entlang der Bahnlinie haben sich auf einem schmalen Streifen Rasenflächen und punktuell Ruderalfluren mit wenigen spontan aufgewachsenen Gehölzen entwickelt. Weiter südlich konnte außerhalb des Planungsgebietes ein linearer, mittelalter Gehölzbestand längs der Bahn aufkommen.

Im Geltungsbereich des Vorhabens liegen keine naturschutzrechtlich gesicherten Schutzgebiete, auch gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG und § 24 Abs. 2 NAGBNatSchG kommen nicht vor. Das Gelände hat keine Bedeutung für Brut- oder Gastvögel. Artenschutzrechtliche Belange sind durch die Planung nicht berührt.

Das Gebiet ist aufgrund der starken anthropogenen Überformung insgesamt von geringer für das Schutzgut. Das Verkehrsaufkommen der angrenzenden Straßen, Stellplatzflächen und der Bahnlinie stellt ein erhebliches Störungspotential dar. Durch das Vorhaben wird das Schutzgut Arten und Biotop nicht erheblich beeinträchtigt.

B.2.1.3 Boden

Das Schutzgut Boden stellt eine nur begrenzt zur Verfügung stehende Ressource dar. Mit Grund und Boden soll gemäß § 1a Abs. 2 BauGB sparsam umgegangen werden, die Funktionsfähigkeit des Bodens ist nachhaltig zu sichern. Dies betrifft insbesondere die natürlichen Bodenfunktionen als Lebensraum und Bestandteil des Naturhaushaltes wie auch die Funktion besonders seltener oder schutzwürdiger Böden ebenso wie Böden mit besonderer Bedeutung als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte, die besondere Werte im Naturhaushalt darstellen (BBodSchG § 1 und § 2).

Im Umfeld des Planungsraums stehen Lösslehm und Löss der Weichselkaltzeit über Mittelterrassenbildungen an. Auf den Lössdecken herrschen als Bodentyp stauwasserbeeinflusste Schwarzerden mit schwacher bis mäßiger Pseudovergleyung vor, die in der Bördelandschaft sehr häufig vorkommen. Das ackerbauliche Ertragspotential ist für diese Bodenart äußerst hoch. Der Boden wurde bereits vor der baulichen Entwicklung des Gebietes durch die langjährige agrartechnische Bewirtschaftung überformt und verändert. Mit der Bebauung erfolgte eine großflächige Versiegelung durch Gebäude und Verkehrsflächen. Das Bodenprofil weicht stark vom natürlichen Bodenaufbau ab.

Die Bewertung der Lebensraumfunktionen des Bodens erfolgt nach dem Natürlichkeitsgrad unter Berücksichtigung aktueller Beeinträchtigungen. Gemäß Arbeitshilfe Eingriffsregelung NLÖ 2003 ist der größtenteils versiegelte Boden auf einer fünfstufigen Skala der Wertstufe I zugeordnet, er ist von geringer Bedeutung für das Schutzgut. Der Boden ist durch die bereits erfolgte Überbauung stark gestört, aus der Planung ergeben sich keine weiteren erheblichen Beeinträchtigungen. Eine natur- oder kulturhistorische Bedeutung des Bodens ist nicht gegeben, der Boden hat keine Archivfunktion.

B.2.1.4 Wasser

Die **Grundwasserneubildungsrate** wird mit weniger als 100 mm/ Jahr als gering eingestuft. Das Schutzpotential der Grundwasserüberdeckung ist hoch, weil mit dem anstehenden Schluff eine gering durchlässige Schicht ansteht, die Verunreinigungen zurückhält. Die Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Verschmutzung ist somit gering. Die Angaben beziehen sich auf unversiegeltes Gelände mit weitgehend unbeeinträchtigtem Boden. Die tatsächlichen Gegebenheiten weichen durch die großflächige Versiegelung stark ab. Das anfallende Oberflächenwasser versickert nicht, es wird gesammelt und über die Kanalisation abgeleitet.

Oberflächengewässer sind im Geltungsbereich nicht vorhanden. Es sind keine Wasser- oder Heilquellenschutzgebiete im Bearbeitungsgebiet oder in der Umgebung festgesetzt.

Das Schutzgut Wasser wird durch das bauliche Vorhaben nicht beeinträchtigt.

B.2.1.5 Klima

Das Plangebiet liegt im Klimabereich "Weser-Aller-Gebiet". Großklimatisch ist ein ozeanischer Einfluss mit Übergängen zum kontinentalen Klima wirksam. Die jährliche durchschnittliche Niederschlagsmenge liegt bei 550 bis 600 mm, bei einer relativ hohen Durchschnittstemperatur (ca. 17 °C im Juli). Der Wind weht hauptsächlich aus westlicher Richtung. Das örtliche Klima des Planungsgebietes wird durch die Lage innerhalb der Ortslage beeinflusst, die Klimaelemente des umgebenden Freilandes erfahren insgesamt eine leichte Dämpfung. Nennenswerte Vegetationsbestände, die Einfluss auf das Mikroklima entfalten, sind nicht vorhanden.

Das Planungsgebiet erfüllt in seiner jetzigen Ausprägung keine Funktion für den Klimaausgleich, es ist für das Schutzgut Klima insgesamt von geringer Bedeutung. Dieses Schutzgut wird durch das bauliche Vorhaben nicht beeinträchtigt.

B.2.1.6 Orts- und Landschaftsbild

Der Schutz, die Pflege und die Entwicklung des Landschaftsbildes sind wichtige Ziele der Naturschutzgesetzgebung. Die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und

Landschaft sind entsprechend § 1 BNatSchG im besiedelten und unbesiedelten Bereich als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen und als Voraussetzung für seine Erholung in Natur und Landschaft dauerhaft zu sichern.

Das Planungsgebiet wird bestimmt durch die Lage im Siedlungszusammenhang, unmittelbare Bezüge zur offenen Landschaft bestehen nicht. Dichte Bebauung, die Straßen und die Gleisanlagen formen das Ortsbild, prägende natürliche Elemente fehlen weitgehend. Raumwirksame Gehölzbestände befinden sich südlich des Planungsgebietes entlang der Bahntrasse, sie begleiten den "I. Seitenweg" bis zu den Kleingärten. Das Planungsgebiet hat keine unmittelbare Bedeutung für die Erholungsnutzung, die Gehwege seitlich der Kreisstraße sind Teil des innerörtliche Wegenetzes.

Eine erhebliche Beeinträchtigung ist durch das Planungsvorhaben nicht zu erwarten.

B.2.1.7 Kulturgüter / Sachgüter

Der Gemeindeverwaltung ist im Planbereich das Vorkommen von Bodendenkmalen, Kultur- oder Sachgütern bzw. von Bodendenkmalen o. ä. nicht bekannt.

B.2.1.8 Wechselwirkungen der Schutzgüter

Die untersuchten Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Dabei sind Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sowie Wechselwirkungen aus Verlagerungseffekten unter den Schutzgütern zu betrachten.

Im einem insgesamt stark vorbelasteten Raum ergibt sich durch die geplante Baumaßnahme keine erhebliche Verschlechterung der vorhandenen Situation, sich negativ verstärkende Wechselwirkungen sind im Plangebiet nicht zu erwarten.

B.2.2 Prognose bei Nicht-Durchführung der Planung

Bei einer Nicht-Durchführung der Planung blieb das Gebäude erhalten, raumprägende Vegetationsbestände entwickelten sich aufgrund des fehlenden Platzes nicht. Die Geräuschmissionen für die direkt angrenzende Bebauung änderte sich nicht.

B.2.3 Grünordnerische Maßnahmen sowie Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung nachteiliger Umweltauswirkungen

Wie einleitend bereits dargelegt bedarf es in diesem beschleunigten Bebauungsplanverfahren nach § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB keiner Ausweisung von Ausgleichsmaßnahmen, auch grünordnerische Maßnahmen ergeben sich nicht. Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung nachteiliger Umweltauswirkungen werden nicht beschrieben. Damit trifft der Bebauungsplan bezüglich der genannten Punkte keine zeichnerischen und textlichen Festsetzungen.

B.3 Zusätzliche Angaben

B.3.1 Verwendete Untersuchungsmethoden

Angaben zum Planungsgebiet allgemein und zu den einzelnen Schutzgütern wurden dem Landschaftsrahmenplan (1993) des Landkreises Hildesheim entnommen. Weitere Informationen zu den Schutzgütern stammen aus den interaktiven Umweltkarten des Nds. Ministerium für Umwelt und Klimaschutz sowie dem NIBIS-Kartenserver des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie. Zur Einschätzung der Eingriffe dienten neben der verbal-argumentativen Darstellung der Auswirkungen die "Naturschutzfachliche Hinweise zu Anwendung der Eingriffsregelung in der Bauleitplanung" (INN 1/94) des Nds. Landesamtes für Ökologie und weitere Arbeitshilfen des NLWKN. Der TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG erstellte eine gutachterliche Stellungnahme zu den Geräuschemissionen und -immissionen der geplanten Parkplatzanlage, die Informationen zur Wirkungsprognose sind diesem Gutachten entnommen.

Schwierigkeiten bei der Erhebung der Grundlagen haben sich nicht ergeben. Zu allen Schutzgütern konnten eindeutige Aussagen zu Bestand und Bewertung gegeben werden.

B.3.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung

An der Straße "Morgenstern" möchte die Gemeinde Harsum in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt der S-Bahn eine Park-and-ride-Anlage mit insgesamt 19 Stellplätzen einrichten. Der Parkplatz soll auf dem Grundstück des Gebäude "Morgenstern Nr. 2" bebaut werden, hierfür muss das Gebäude abgebrochen werden. Durch den Abriss ändert sich die Geräuschemissionslage, ausgehend von Schienen- und Straßenverkehr, für zwei direkt angrenzende Gebäude deutlich. Der Betrieb der Stellplatzanlage wird keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte verursacht, bauliche Maßnahmen zur Lärminderung sind nicht erforderlich. Das Planungsgebiet ist Teil eines baulich geprägten Kontextes. Die natürlichen Gegebenheiten sind bereits heute stark verändert, nennenswerte Vegetationsstrukturen existieren nicht. Der geplante Vorhaben wird keine weiteren erheblichen Beeinträchtigungen verursachen. Naturschutzbereiche mit europa-, landesweiter, regionaler oder lokaler Bedeutung sowie andere Denkmalschutzflächen oder -objekte bestehen nicht. Artenschutzrechtliche Belange sind von der Planung nicht berührt. Für das Planungsvorhaben, das gemäß des vereinfachten Verfahrens für Bebauungspläne der Innenentwicklung (§ 13a BauGB) durchgeführt wird, kommen Ausgleichsmaßnahmen nicht zur Anwendung. Im Bebauungsplan werden keine zeichnerischen und textlichen Festsetzungen, die sich auf die ökologische und stadtklimatische Verbesserung des Naturhaushaltes beziehen, getroffen.

Abschließend wird festgestellt, dass keine erheblichen, dauerhaften oder nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Teil C Abwägung

C.1.0 der Stellungnahmen nach § 3 (2) BauGB i.V. m. § 13 (2) Ziff. 2 BauGB - *Öffentliche Auslegung* und § 13 (2) Ziff. 3 BauGB i.V.m. § 4 (2) BauGB - *Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange*

Die Stellungnahmen, die im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit (öffentliche Auslegung) nach § 3 (2) BauGB i. V. m. § 13 Abs. 2 Ziff. 2 BauGB und der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange nach § 4 (2) BauGB i. V. m. § 13 Abs. 2 Ziff. 3 BauGB abgegeben worden sind, hat der Rat der Gemeinde in seiner Sitzung am 26.09.2013 beraten und die Abwägung beschlossen.

Auf den nächsten Seiten folgt die Liste der eingegangenen Stellungnahmen und die jeweilige Abwägung, wie sie der Rat der Gemeinde beschlossen hat.

Gemeinde **Harsum**
 Landkreis **Hildesheim**
 Bebauungsplan **Nr. 24 "P + R-Anlage Morgenstern"**
 Ortschaft **Harsum**
 Abwägung **der Stellungnahmen nach § 3 (2) BauGB i.V.m. § 13 (2) Ziff. 2 BauGB - Öffentliche Auslegung und § 13 (2) Ziff. 3 BauGB i.V.m. § 4 (2) BauGB - Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange**

Fachbehörde	Stellungnahme	Abwägung
Deutsche Bahn AG v. 03.06.2013	<p>Die DB Services Immobilien GmbH, als von der Deutschen Bahn AG bevollmächtigtes Unternehmen, sendet eine Gesamtstellungnahme zum Planverfahren.</p> <p>Aus eisenbahntechnischer Sicht bestehen gegen den Bebauungsplan Nr. 24 grundsätzlich keine Einwände, wenn nachfolgender Hinweis beachtet wird: Bauliche Änderungen am bestehenden Bahnübergang (BÜ) der L 464 sind so zu gestalten, dass keine Anpassungsmaßnahmen erforderlich sind.</p> <p>Jede Änderung am BÜ führt zum Verlust des Bestandsschutzes und erfordert den Abschluss einer Eisenbahnkreuzungsvereinbarung. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als zuständige Aufsichtsbehörde der Deutschen Bahn AG muss bei jeder Änderung an Bahnanlagen beteiligt werden.</p> <p>Um erneute Beteiligung bei weiterführenden Planungen wird gebeten.</p>	<p>Bauliche Änderungen am Bahnübergang sind nicht beabsichtigt. Insofern sind Anpassungsmaßnahmen nicht erforderlich.</p> <p>Dieses wird erfolgen.</p>

<p>Deutsche Telekom Technik GmbH v. 06.05.2013</p>	<p>Grundsätzlich keine Bedenken gegen die Planung.</p> <p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom.</p> <p>Hinsichtlich der TK-Versorgung wird das Gebiet grundsätzlich als erschlossen betrachtet und zurzeit kein Handlungsbedarf gesehen.</p> <p>Um eine frühzeitige Information über weitere Planungsaktivitäten wird gebeten.</p>	<p>Die Telekommunikationslinien werden im Ausbau des Parkplatzes beachtet.</p> <p>Dem wird entsprochen.</p>
<p>E.ON Avacon AG v. 29.05.2013</p>	<p>Keine Bedenken.</p> <p>Für die in der Nähe befindliche Gashochdruckleitung wird der Bereich Transport- und Spezialnetze der E.ON Avacon AG eine Stellungnahme abgeben.</p>	<p>Die angekündigte Stellungnahme ist mit Datum vom 06.06.2013 eingegangen und nachfolgend aufgeführt.</p>
<p>E.ON Avacon AG v. 06.06.2013</p>	<p>Im Plangebiet verläuft folgende Gashochdruckleitung mit Begleitleitung:</p> <p>GTL 0001034 Harsum-Ölsburg MOP 16 DN 200</p> <p>Die genannte Gashochdruckleitung ist in einem Schutzstreifen von 4,00 m Breite verlegt. Die Leitungssache verläuft in der Schutzstreifenmitte. Innerhalb des Schutzstreifens dürfen keine</p>	

<p>noch E.ON Avacon AG</p>	<p>Maßnahmen erfolgen, die den Bestand oder Betrieb der Leitung beeinträchtigen oder gefährden könnten. Dazu zählen u.a. das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern sowie Bodenauftrag oder -abtrag. Es wird darum gebeten zu beachten, dass bei einer Anordnung neuer Vorflutgräben eine Leitungsüberdeckung von mind. 1.00 m gewährleistet sein muss.</p> <p>Der Verlauf der Leitung kann dem beigefügten Lageplan im Maßstab 1: 25 000 entnommen werden. Die genaue Lage kann dem beigefügten Lageplan im Maßstab 1 : 500 entnommen werden.</p> <p>Gegen das Verfahren werden keine Einwände erhoben. Sicherheitshalber wird darauf hingewiesen, dass die Leitung auf keinen Fall überbaut werden darf.</p> <p>Der Ansprechpartner für die Gashochdruckleitung ist Hr. Jürgen Müller, Tel. +49 5341 221-30653, Mobil: +49 151 12201458.</p> <p>Im Geltungsbereich des o.g. Vorhabens befinden sich ebenfalls Telekommunikationsanlagen von der E.ON Avacon AG. Es wird darum gebeten, den beigefügten Bestandsplan im Maßstab 1: 500 zu beachten.</p> <p>Der Ansprechpartner für die Telekommunikationsanlagen ist Hr. Ulrich Ackenhausen, Tel. +49 5341 221-32534, Mobil: +49 151 12201947.</p>	<p>Nach Durchsicht der Unterlagen ist festzustellen, dass sich die Leitung selbst außerhalb des Geltungsbereichs befindet. Bei einem Schutzonenabstand von jeweils 2,00 m beidseitig der Leitung reicht an der Westseite des Plangebietes die Schutzzone mit etwa 0,25 m geringfügig in das Plangebiet hinein.</p> <p>Dieser Bereich wird als Kennzeichnung mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der E.ON Avacon AG redaktionell in den Bebauungsplan aufgenommen.</p> <p>Die Lagepläne der E.ON Avacon AG werden als Anlage dem Abwägungsvorschlag beigefügt.</p>
----------------------------	--	---

<p>Kabel Deutschland, Netzplanung per E-mail v. 27.06.2013</p> <p>(verspätet abgegeben, Frist endete mit dem 12.06.2013)</p> <p>Landkreis Hildesheim v. 05.06.2013</p>	<p>Es wird mitgeteilt, dass die Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH gegen die geplante Baumaßnahme keine Einwände geltend macht.</p> <p>Im Planbereich befinden sich keine Telekommunikationsanlagen. Eine Neuverlegung von Telekommunikationsanlagen ist derzeit nicht geplant.</p> <p><u>1. Bauordnung</u></p> <p>Zum Thema Ver- und Entsorgung unter Punkt A 8 wird auf § 9 Abs. 4 NBauO hingewiesen.</p> <p>Danach dürfen Stellplätze, deren Zu- und Abfahrten und Fahrgassen sowie die Zu- und Abfahrten von Garagen, wenn die Versickerung des Niederschlagswassers nicht auf andere Weise ermöglicht wird, nur eine Befestigung haben, durch die das Niederschlagswasser mindestens zum überwiegenden Teil versickern kann.</p> <p>Diese gesetzliche Vorgabe scheint bisher nach der Beschreibung und der zeichnerischen Darstellung nicht hinreichend berücksichtigt worden zu sein und sollte unter dem genannten Punkt der Bauleitplanung Beachtung finden.</p> <p>Die genannte Vorschrift ist jedoch spätestens bei der Bauantragstellung in der Baubeschreibung und in der anschließenden Ausführung der Park & Ride-Anlage zwingend zu beachten.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dass diese Vorgabe nach den neuen Bestimmungen der Nds. Bauordnung umzusetzen ist, wird in der Begründung zum Bebauungsplan erwähnt.</p> <p>In dem später zu stellenden Bauantrag werden im Einzelnen in der Antragstellung und der Baubeschreibung hierzu konkrete Angaben gemacht.</p>
--	---	---

<p>noch Landkreis Hildesheim</p>	<p><u>2. Denkmalschutz</u></p> <p>Bei dem Gebäude bzw. Grundstück handelt es sich nicht um ein Baudenkmal im Sinne von § 3 Nds. Denkmalschutzgesetz (NDSchG).</p> <p>Aus Sicht der Bau- und Bodendenkmalpflege bestehen gegen dieses Vorhaben keine Bedenken.</p> <p>Die §§ 10, 12-14 des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes (NDSchG) sind zu beachten.</p> <p>Sollten bei Bau- und Erarbeiten im Plangebiet ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u.a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen; auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs.1 NDSchG meldepflichtig und müssen der unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Hildesheim sowie dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege - Referat Archäologie, Scharnhorststraße 1, 30175 Hannover, unverzüglich gemeldet werden</p> <p><u>3. Kreisentwicklung und Infrastruktur</u></p> <p>Die Planung einer P&R-Anlage am Bahnhof Harsum wird begrüßt. Die Notwendigkeit sowie die Wahl des Standortes wurde nachvollziehbar begründet und entsprechen dem Ergebnis der im Vorfeld erfolgten Abstimmung mit der Nahverkehrsplanung.</p>	<p>Die Verpflichtung zur Meldung ggf. von Bodenfunden wird als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.</p> <p>Die positive Einschätzung unter dem Belang Kreisentwicklung u. Infrastruktur wird zur Kenntnis genommen.</p>
----------------------------------	---	--

<p>Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr v. 14.05.2013</p>	<p>Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans und Berichtigung des rechtswirksamen F-Planes wird über die Landesstraße 467 "Morgenstern" innerhalb der festgesetzten OD erschlossen.</p> <p>Die bestehenden Zufahrten sowie auch die weiteren von mir zu vertretenden Belange werden hierdurch nicht betroffen. Meinerseits bestehen gegen die Planungen der Gemeinde keine Bedenken.</p> <p>Um die Zustellung des rechtskräftigen Planes in zweifacher Ausfertigung wird zu gegebener Zeit gebeten.</p>	<p>Die Ausfertigungen werden übersandt.</p>
<p>Private</p> <p>Herr Klaus Ingelmann Morgenstern 4a 31177 Harsum (mit E-mail v. 10.06.2013)</p>	<p>Stellungnahme</p> <p>Grundsätzlich möchte ich die Aussage des Planungsbüros, dass die Errichtung der „P+R-Anlage Morgenstern“ zu einer Verbesserung der Verkehrs- und Parksituation am Morgenstern führt, in Frage stellen bzw. bezweifeln, da</p> <ul style="list-style-type: none"> - zu erwarten ist, dass durch das erweiterte Parkplatzangebot am Morgenstern zusätzliche bzw. weitere Nutzer (u.a. Pendler aus benachbarten Ortschaften) auf den Morgenstern (besser auf die Anlieger) zukommen 	<p>Abwägung</p> <p>Es ist eine gewollte Zielsetzung, Pendler zu veranlassen, für ihre Fahrt und Rückfahrt zur auswärts gelegenen Arbeitsstätte vom PKW auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Um dieses gewährleisten zu können, sind ausreichende Parkmöglichkeiten am Umsteigepunkt (hier in Harsum) für die PKW's einzurichten.</p>

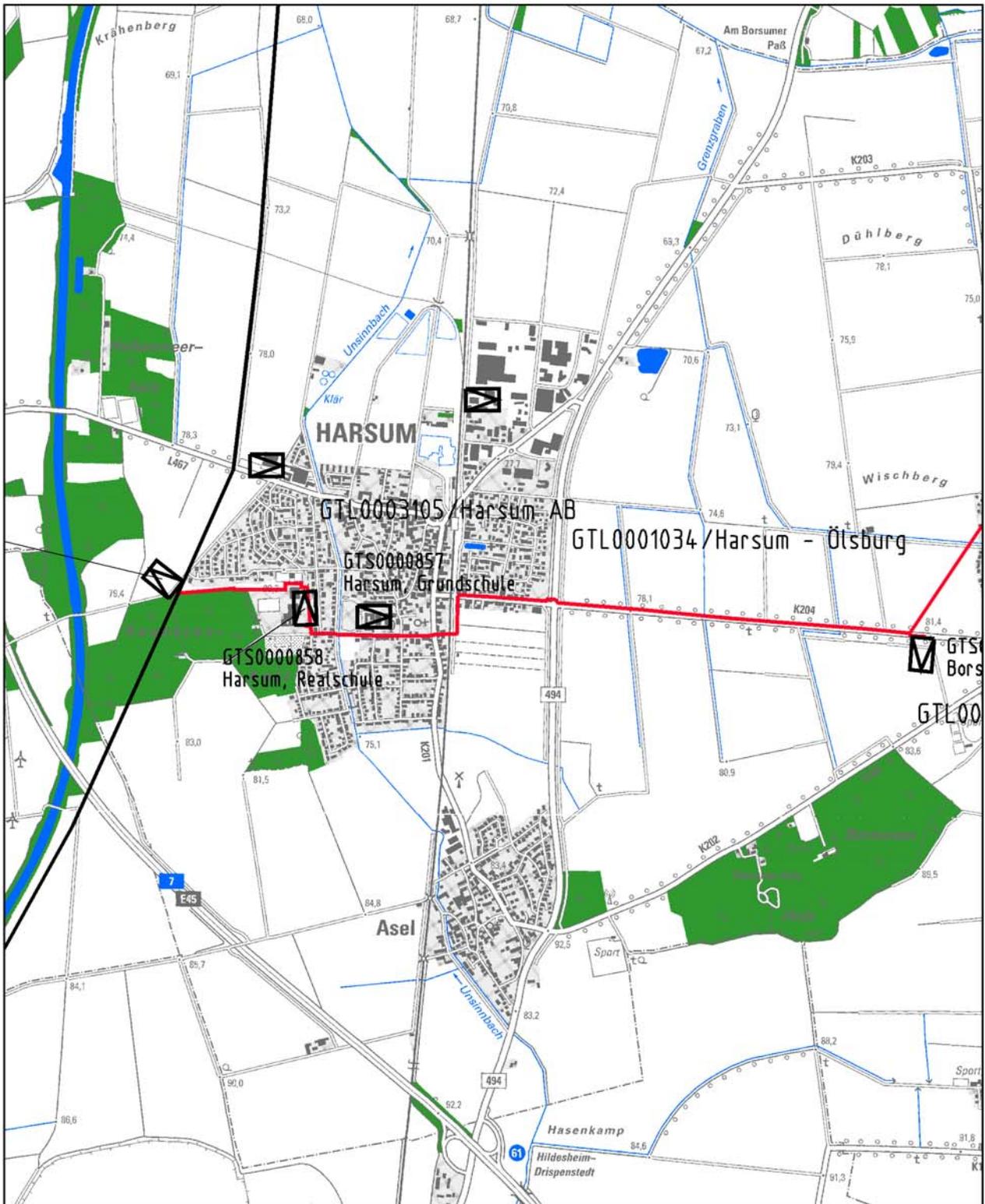
	<p>- die Zu- (Morgenstern) und Abfahrt (1. Seitenweg) der P+R-Anlage direkt vor dem beschränkten Bahnübergang einerseits zu unfallträchtigen Gefahrenpunkten, andererseits zu (weiteren) aufstauenden Situationen mutieren wird</p> <p>- die (Teil-)Verlegung des stark frequentierten Fuß- und Radweges (direkt an die Fahrbahn) vor dem beschränkten Bahnübergang weiteres Gefahrenpotenzial förmlich vorgibt.</p>	<p>Mit dem Ausbau des Parkplatzes wird sich eine Umfahrt mit Ein- und Ausfahrten sowohl am "Morgenstern" und am 1. Seitenweg ergeben. Es tritt damit eine Verbesserung der bisherigen Einmündungssituation am Bahnübergang ein. Es entsteht ein Manövriere- raum, der Einbiegevorgänge in verschiedene Richtungen erlaubt und zu einer Entlastung führen wird.</p> <p>Der verlegte Rad- und Fußweg wird eine Breite erhalten, die eine sichere Benutzung gewährleistet. Desweiteren erhält der Rad- und Fußweg mit der Verlegung eine gradlinigere Führung, die eine direktere Überfahrt des Bahnübergangs erlaubt. Die bisherige Verschwenkung entfällt. Insgesamt werden sich die Sichtverhältnisse durch den Gebäudewegfall erheblich verbessern und übersichtlicher werden.</p> <p>Die Gemeinde kommt in der Standortabwägung, in die auch der Standort C einbezogen worden ist, zu dem Ergebnis, dass dessen Erreichbarkeit umwegig ist. Parkplätze mit dieser Bedingung werden erfahrungsgemäß seitener angenommen; der Bereich an der Bahnschranke (nahe dem Bahnsteig) würde weiterhin vorrangig angefahren werden. Es würde keine unmittelbare Entlastung erreicht.</p> <p>Es werden insbesondere Pendler aus den östlichen Gemeindeorten erwarten, die den Haltepunkt Harsum ansteuern werden. Für diesen Personenkreis ist eine Zufahrt zum Standort C über die "Peiner Landstraße", weiterführend über die Straße "Hinter der Bahn", ebenfalls sehr umwegig. Würden sie über die "Harsumer Straße" von Borsum aus anfahren, wäre eine Umfahrung über die Bundesstraße 494 bis zur Einfahrt in die "Peiner Landstraße" (bei der Fa. Schlotte) und dort weiterführend über die</p>
<p>noch Hr. K. Ingelmann</p>	<p>Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Variante „Standort C – Am Stadtweg“ nicht favorisiert wird. Zumal diese Variante einerseits ein höheres und direkteres Parkplatzangebot bringen würde und zudem deutlich kostengünstiger zu realisieren wäre.</p> <p>Das offensichtlich abschreckende „Anfahr-Argument“ (die Parkflächen auf der alten „Ladestraße“ müssten relativ weiträumig unter Belastung des benachbarten Straßennetzes über die Osterfeldstraße oder die Martin-Luther-Straße angefahren werden) ist kaum realistisch, da (insbesondere) die Pendler problemlos auch auf die Nutzung der Peiner Landstraße sowie der Straße „Hinter der Bahn“ verwiesen werden können, die sie dazu relativ behinderungslos befahren würden.</p>	

<p>noch Hr. K. Ingelmann</p>	<p>Punkt A. 4 (Lagebedingungen) stellt fest, dass die Straße "Morgenstern" wegen ihrer Bedeutung als Sammelstraße für den übergeordneten Verkehr eine relativ stark befahrene Straße darstellt.</p> <p>Diesbezüglich wirken die Ausführungen der Gutachter im Bereich „Auswirkungen auf Natur und Umwelt“ wie eine schallende Ohrfeige. Für das „Schutzgut: Mensch“ sind demnach Lärmminierungsmaßnahmen nicht erforderlich. Zwar ist eine Beeinträchtigung für den Menschen durch Schall zu erwarten, allerdings verursacht nicht die zukünftige Nutzung des Parkplatzes die erhebliche Beeinträchtigung, sondern die sich nun ungehindert ausbreitenden Geräuschmissionen, die durch den Schienenverkehr entstehen.</p> <p>Dadurch leitet sich jedoch keine Verpflichtung zu Schallschutzmaßnahmen ab, da die Bahnstrecke baulich nicht verändert wird.</p> <p>Abschließend wird lapidar festgestellt, dass keine erheblichen, dauerhaften oder nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind.</p>	<p>"Peiner Landstraße" zu fahren, um zur Straße "Hinter der Bahn" zu gelangen. Auch die Zufahrt über den "Morgenstern", weiterführend zur Kaiserstraße und Peiner Landstraße bis zur Straße "Hinter der Bahn" ist umwegig.</p> <p>Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass auch die genannten Alternativen, um zum Standort C (Parkfläche alte "Ladestraße"/ nördlich Straße "Morgenstern") zu gelangen, umwegig sind und hinsichtlich der Zufahrt keine Vorteile bringen.</p> <p>Es ist mit dieser Feststellung in der Begründung (Teil B "Belange von Natur und Landschaft") zum Bebauungsplan gemeint, dass sich durch die Benutzung des Parkplatzes bezogen auf das "Schutzgut Mensch" keine nachteiligen Auswirkungen ergeben werden. Dieses ist gutachterlich belegt.</p> <p>Hinsichtlich von Lärminderungsmaßnahmen ist auf die Aussage des Schallgutachters (Hr. Dipl.-Ing. Podlacha) zu verweisen, der ausgeführt hat, dass es keinen Rechtsanspruch auf den Fortbestand eines lärmindernd wirkenden Nachbarhauses zum Zweck des eigenen Schallschutzes gibt (s. hierzu gutachtliche Stellungnahme TÜV Nord, S.14).</p>
------------------------------	--	--

<p>noch Hr. K. Ingelmann</p>	<p>Diese Ausführungen lassen erkennen wie wichtig das „Schutzgut: Mensch“ für einen großen Teil der Politiker Harsums wirklich ist.</p> <p>Da meine Einlassungen („Gute Gründe“) vom 01.10.2012 weiterhin uneingeschränkt Bestand haben, führe ich diese an dieser Stelle noch einmal an:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die ohnehin (insbesondere durch den Güterverkehr) bereits hohe Lärmbelästigung durch die Deutsche Bahn würde ohne den zurzeit bestehenden „Gebäudepuffer“ des Hauses Morgenstern 2 zusätzlich direkt auf die angrenzenden Gebäude sowie Grundstücke des Morgensterns 4/4a geleitet. <p>Diese Wirkung wird sich aufgrund der Bahnprognose eines steigenden Schienenverkehrs auf der „Harsumer Gleisanlage“ weiter potenzieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Kraftfahrzeugverkehrsdurchfluss sowie die Standzeiten aufgrund von Schranken- sowie Aufkommensstauungen haben bekanntlich auf dem Morgenstern Dimensionen erreicht, die den Anliegern nicht zuzumuten sind. Die An- sowie Abfahrten von Parkplatznutzern würde das Szenario der „unerträglichen Lärmbelästigung“ auf dem Morgenstern weiter erhöhen. - Eine Entlastung der Morgenstern-Anlieger bezüglich ihrer aktuellen Parksituation (fremde Kurz- und Langzeitparker blockieren wohnungsnahen Parkmöglichkeiten) ist durch die Schaffung von 15 – 20 Parkplätzen nicht zu erwarten, da durch die zusätzliche 	<p>Die Gemeinde hat vorsorgend ein Gutachten in Auftrag gegeben, um eine Klärung der Immissionslage herbeizuführen. Verursacher der hier gemeinten Schallemissionen ist der Schienenverkehr der Bahn. Schallschutzmaßnahmen können nicht einem Dritten (hier: der Gemeinde) aufgebürdet werden.</p> <p>Durch die neue Umfahrt wird eine Verbesserung der An- und Abfahrtsituation erreicht.</p> <p>Die geäußerte Vermutung lässt sich nicht begründen. Es ist zu erwarten, dass ein Teil der bestehenden wohnungsnahen Parkmöglichkeiten durch die zusätzlich geschaffenen Parkplätze nicht mehr in Anspruch genommen werden.</p>
------------------------------	---	---

<p>noch Hr. K. Ingelmann</p>	<p>Parksituation eher mehr Nutzer auf den Plan gerufen werden, auf dem Morgenstern zu parken.</p> <p>Zu (guter) letzt möchte ich außerdem noch einmal darauf hinweisen, dass aus (gemeinde)ökonomischer Sicht ein Abriss des Gebäudes Morgenstern 2 nicht zu vertreten wäre. Im Zeitalter klammer öffentlicher Haushalte ist es den Bürgern sicher nur schwer zu vermitteln, eine Liegenschaft, die für rund 150.000,- € angekauft wurde und für die es im Veräußerungsfall (Kaufinteressenten gibt es) sicher einen Großteil des Kaufpreises zurück geben würde, einfach aufzugeben.</p> <p>Zusammen mit den anfallenden Abrisskosten wäre der Gemeinde Harsum ein nicht unerheblicher Vermögensschaden entstanden, der grob fahrlässig (ggf. vorsätzlich) produziert würde.</p> <p>Diese Stellungnahme gebe ich stellvertretend für folgende Mitglieder der Hausgemeinschaft „Morgenstern 4/4a“ ab:</p> <p>Ellen Ingelmann, Florian Ingelmann, Ilse Ingelmann, Jannes Ingelmann, Jutta Ingelmann, Lia Sophie Ingelmann, Peter Ingelmann, Wioletta Ingelmann, Frank Männich.</p> <p>Eine Mehrausfertigung dieses Schreibens geht mit gleicher Post an Jürgen Tafel (Morgenstern-Initiative) sowie Josef Stuke (Bündnis ...).</p> <p>In der Hoffnung, mit meiner Stellungnahme Einfluss auf die "Beschlussfasser" nehmen zu können, verbleibe ich mit freundlichen Grüßen.</p>	<p>Die Ausweisung der neuen Parkplätze erfolgte auf Grundlage einer Bedarfsprognose, die ein zukünftiges Mehraufkommen berücksichtigt. Damit wird insgesamt ein angemessenes Parkplatzangebot bereitgestellt.</p> <p>Das Grundstück mit dem Gebäude Morgenstern 2 wurde 2001 von der Gemeinde mit dem Ziel erworben, das Gebäude zu entfernen, weil südlich des 1. Seitenweges die Anlage eines Parkplatzes geplant war. Auf dem Grundstück sollten 2 Busbuchten eingerichtet werden. Um die Einmündung hinsichtlich der Sichtverhältnisse zu verbessern und mehr Raum für Einbiegevorgänge zu geben, sollte das Haus weichen.</p> <p>Die Kaufabsicht war von Anfang an auf die Verbesserung der Infrastruktur der Gemeinde für den ÖPNV ausgerichtet. Von einem grob fahrlässigen Handeln und Herbeiführen eines Vermögensschadens kann nicht gesprochen werden.</p>
------------------------------	--	---

<p>Hr. K.Ingelmann mit E-mail v. 03.07.2013 (verspätet abgegeben, Frist endete am 12.06.2013)</p>	<p>Wie in dem anliegenden Gutachten (der E-mail ist die Begründung zum Bebauungsplan beigefügt worden) zutreffend festgestellt, würden die Geräuschbelastungen durch den Abriss des Gebäudes "Morgenstern 2" für die Bewohner des Hauses Nr. 4 deutlich ansteigen. Unter der nunmehr ausführlicher publizierten "Bahnprognose" zum steigenden Güterverkehr (vgl. auch heutigen HAZ-Artikel von Tarek Abu Ajamieh), der für Harsum eine Verzehnfachung der aktuellen Belastung vorsieht, ist es doch sicher nicht mehr erlaubt von einer für die Menschen des Morgenstern zumutbaren Zusatzbelastung zu sprechen. Es wird darum gebeten, diese Mail dem Einwendungsschreibern der Hausgemeinschaft anzufügen und die Politik entsprechend zu informieren.</p>	<p>Zu dieser Einlassung muss festgestellt werden, dass das Immissionsproblem nicht durch die Anlage des Parkplatzes ausgelöst wird, sondern durch die überproportionale Erhöhung der Zugzahlen der Deutschen Bahn bis 2025.</p> <p>Nach Abwägung der vorstehenden Sachverhalte bleibt die Gemeinde bei ihrer Planungsabsicht.</p>
---	--	---



Diese Planunterlage ist Eigentum der E.ON Avacon Aktiengesellschaft
 Nachdruck oder Vervielfältigung nur mit Genehmigung des Eigentümers
 Die Weitergabe dieses Planes an Dritte bedarf unserer Genehmigung

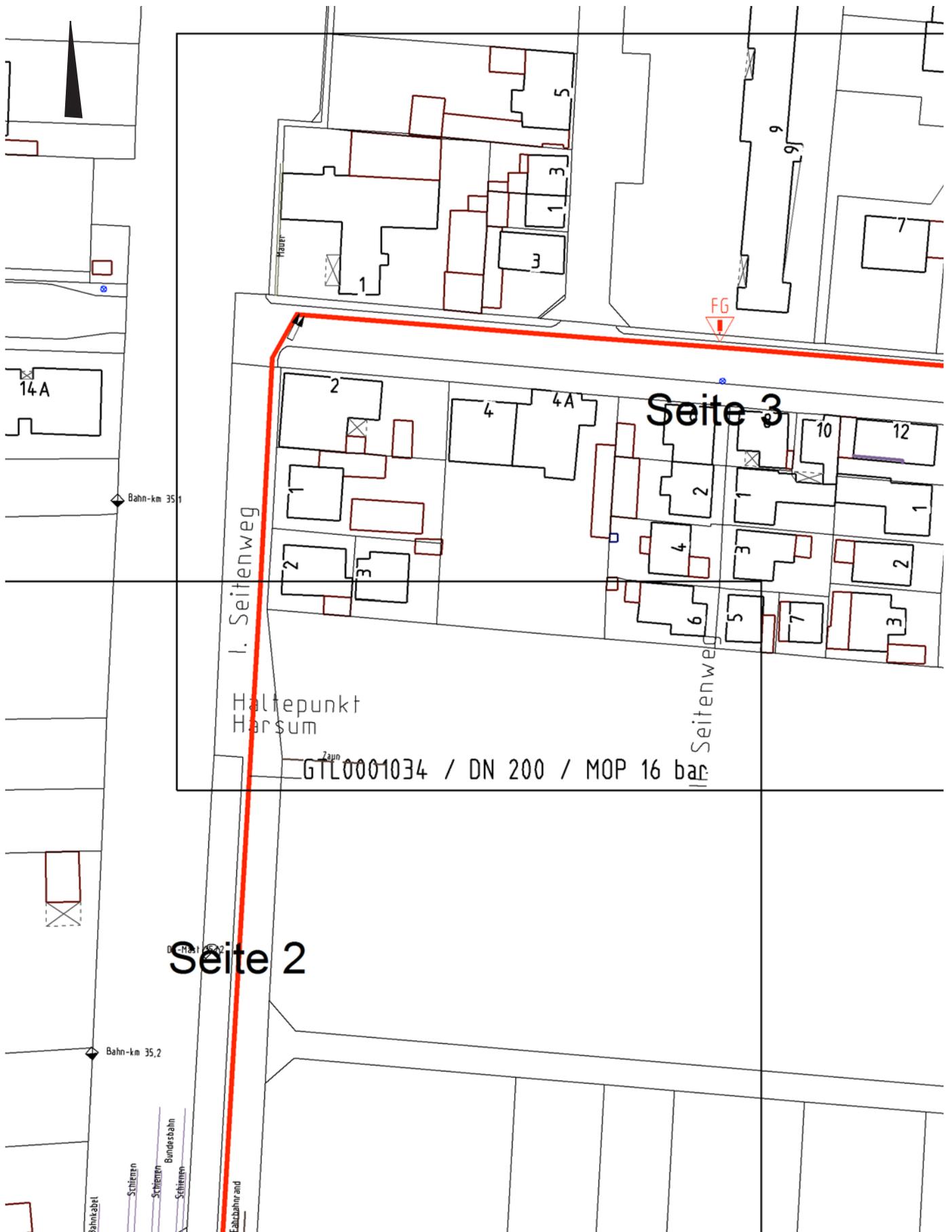
Genaue Lage und Tiefe unserer Anlage sind durch Handschachtung zu ermitteln
 Parallel zu Mittelspannung u. Ferngasstrassen können sich Fernmeldekabel
 (LWL/CU) in einem Abstand von maximal 1 m, gewöhnlich jedoch 0,4 m befinden.

			Auskunft / Fortführung
	Bemerkungen: GTL0001034 Harsum - Ölsburg PN 16 DN 200		Ansprechpartner: Hr.Müller
			Druckdatum: 30.05.2013
	Maßstab: 1:25000	Blatt 1 / 1	Ort: Harsum Straße: Morgenstern Sparte(n): Ferngas

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung.

© 2005

Anlage zur Abwägung zur Stellungnahme der E.ON Avacon AG :
 ——— Leitungsverlauf der Gashochdruckleitung (rote Linienführung)

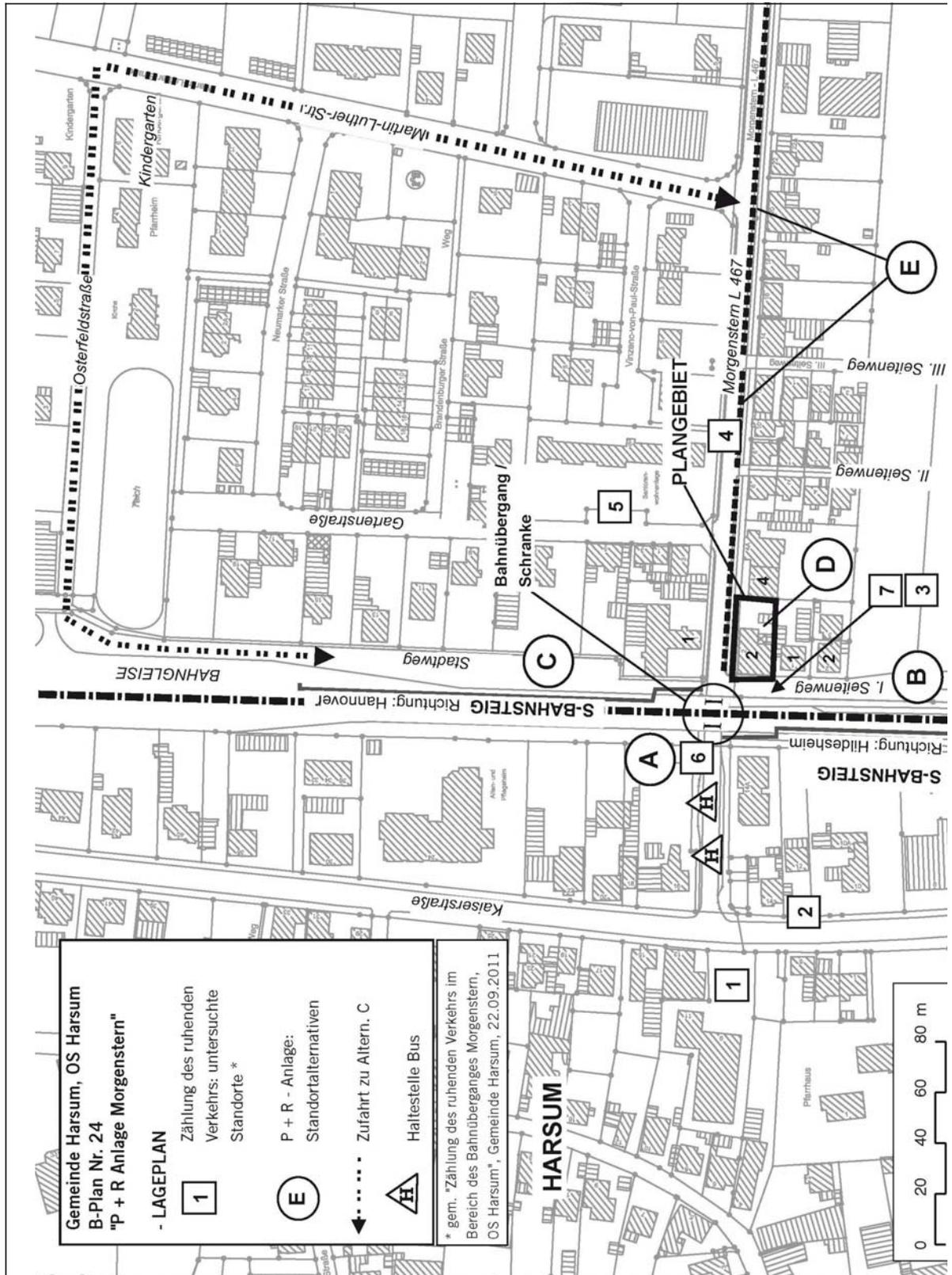


Anlage zur Abwägung zur Stellungnahme der E.ON Avacon AG :
 Leitungsverlauf der Gashochdruckleitung (rote Linienführung)

Teil D: Anlagen

Auf den nächsten Seiten folgen die Anlagen zur Begründung

Anlage 1 zur Begründung: Lageplan



Gemeinde Harsum, OS Harsum
B-Plan Nr. 24
"P + R Anlage Morgenstern"

- LAGEPLAN

1 Zählung des ruhenden Verkehrs: untersuchte Standorte *

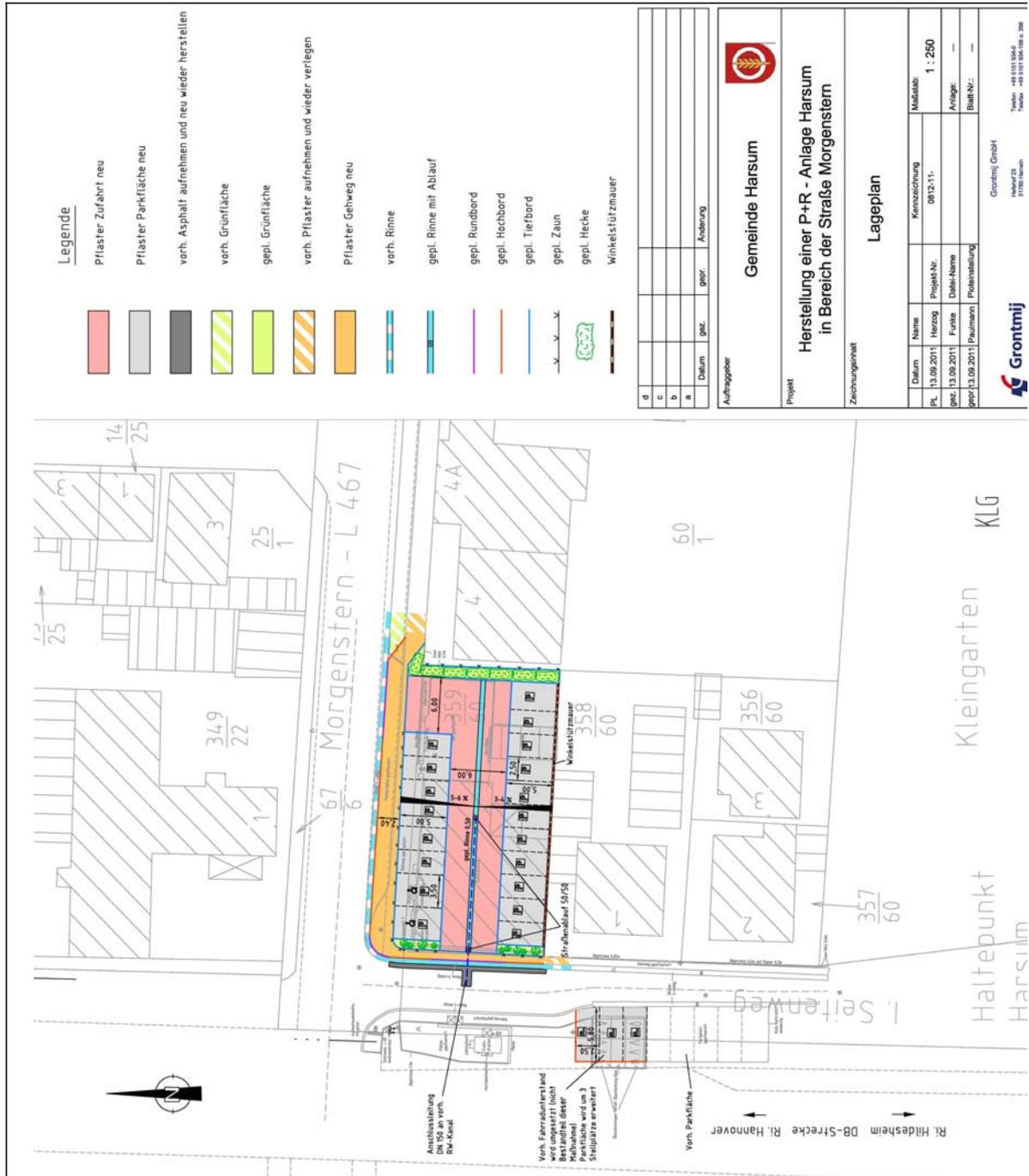
E P + R - Anlage: Standortalternativen

← ··· ··· Zufahrt zu Altern. C

H Haltestelle Bus

* gem. "Zählung des ruhenden Verkehrs im Bereich des Bahnhüberganges Morgenstern, OS Harsum", Gemeinde Harsum, 22.09.2011

Ausbauplanung



TÜV NORD Umweltschutz GmbH & Co.KG

Große Bahnstraße 31 • 22525 Hamburg

Fachgebiet Schall- und Schwingungstechnik

Messstelle nach §§ 26/28 BImSchG • VMPA-Güteprüfstelle für Bauakustik



Hannover, 22.08.2012

TNU-UBS-H/Pa

Gutachtliche Stellungnahme zu den Geräuschemissionen und -immissionen des geplanten P+R-Parkplatzes in Harsum an der Straße Morgenstern

TÜV-Auftrags-Nr.: 8000 639 976 / 212 UBS161

Auftraggeber: Gemeinde Harsum
Fachbereich 3
Oststr. 27
31177 Harsum

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Heinz Podlacha
Tel: 05 11 / 9 86 – 19 30
E-Mail: hpodlacha@tuev-nord.de

Umfang: 16 Seiten Text, 27 Seiten Anhang

Dieser Bericht darf nur komplett vervielfältigt werden. Auszugsweise Kopien bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verfassers.

TÜV NORD Umweltschutz GmbH & Co. KG
Büro Hannover
Am TÜV 1 • 30519 Hannover • Fax.: 0511/986-2066

Anlage 3 zur Begründung

Zusammenfassende Beurteilung

Die Gemeinde Harsum beabsichtigt die Anlage eines P+R-Parkplatzes im Bereich des Bahnhofs Harsum. Bei diesem geplanten Parkplatz handelt es sich um einen öffentlichen Parkplatz, der straßenrechtlich dem öffentlichen Verkehr gewidmet werden soll. Im Rahmen der Planung wurde die TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG mit der Ermittlung und Beurteilung der möglichen Geräuschemissionen und -immissionen durch die Nutzung der geplanten Stellplätze beauftragt.

Straßenrechtlich dem öffentlichen Verkehr gewidmete Parkplätze werden nach den Vorgaben der RLS-90 /4/ berechnet und anhand der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV /2/ beurteilt. Die auf der Basis dieser Richtlinie und Verordnung durchgeführten Berechnungen haben ergeben, dass mit einem max. zu erwartenden Beurteilungspegel von tagsüber 52 dB(A) der zugrunde zu legende Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von tagsüber 64 dB(A) um 12 dB(A) und mehr unterschritten wird. Der für die Nachtzeit anzusetzende Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) wird um 9 dB(A) und mehr unterschritten werden. Weitergehende Lärminderungsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Bei dieser Berechnung sind wir davon ausgegangen, dass die Straße Morgenstern – über die die Hauptzuwegung zum Parkplatz erfolgen soll – baulich nicht geändert wird und somit nicht in die Beurteilung einbezogen werden muss.

Da für die Anlage des Parkplatzes das vorhandene Gebäude „Morgenstern 2“ samt Nebengebäuden abgerissen werden muss, waren im Rahmen dieser schalltechnischen Untersuchung auch die Auswirkungen auf die Geräuschemissionen des Straßen- und Schienenverkehrs zu untersuchen. Die hierzu durchgeführten Berechnungen haben ergeben, dass am maßgeblichen Immissionsort „Morgenstern 4“, Westfassade, die Geräuschemissionen des Schienenverkehrs um bis zu 8 dB(A) ansteigen werden (siehe Anhang 5), die Geräuschemissionen des Straßenverkehrs werden sich um bis zu 1 dB(A) erhöhen. Am Gebäude „Seitenweg 1“ ergibt sich durch den Wegfall des Hauses „Morgenstern 2“ bezogen auf den Schienenverkehrslärm keine signifikante Veränderung, der Straßenverkehrslärm dagegen wird sich an der Nordfassade um bis zu 13 dB(A) erhöhen. Verglichen mit den Schienenverkehrsgeräuschen ist der Straßenverkehrslärm an diesem Gebäude allerdings von weit untergeordneter Bedeutung.

Der Sachverständige



Dipl.-Ing. Heinz Podlacha

Qualitätssicherung: Dipl.-Ing. Pit Breitmoser

Inhaltsverzeichnis

Textteil:	Seite
Zusammenfassende Beurteilung	2
1 Aufgabenstellung	5
2 Beurteilungsmaßstäbe	5
3 Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen	6
4 Angaben zur Situation und zum Vorhaben	6
5 Berechnungsverfahren und Eingangsdaten	7
5.1 Schienenverkehr	7
5.2 Berechnungsgrundlagen Straßenverkehr	10
5.3 Parkplatz	12
6 Immissionsschallpegel	13
6.1 Vorgehensweise und Eingangsdaten	13
6.2 Zu erwartende Geräuschemissionen	14
6.2.1 Straßen- und Schienenverkehr	14
6.2.2 P+R-Parkplatz	14
7 Qualität der Prognose	15

Anhang:

1	Übersichtsplan und Detailplan mit Lage der zugrunde gelegten Immissionsorte	2 Seiten
2	16. BImSchV, Textteil ohne Anhang	1 Seite
3	Schallimmissionspläne Schienenverkehr, Tag und Nacht, EG und 1. Obergeschoß, mit Gebäude „Morgenstern 2“	4 Seiten
4	Schallimmissionspläne Schienenverkehr, Tag und Nacht, EG und 1. Obergeschoß, ohne Gebäude „Morgenstern 2“	4 Seiten
5	Schallimmissionspläne Schienenverkehr, EG und 1. Obergeschoß Differenzdarstellung ohne/mit Gebäude „Morgenstern 2“	2 Seiten
6	Schallimmissionspläne Straßenverkehr, Tag und Nacht, EG und 1. Obergeschoß, mit Gebäude „Morgenstern 2“	4 Seiten
7	Schallimmissionspläne Straßenverkehr, Tag und Nacht, EG und 1. Obergeschoß, ohne Gebäude „Morgenstern 2“	4 Seiten
8	Schallimmissionspläne Straßenverkehr, EG und 1. Obergeschoß Differenzdarstellung ohne/mit Gebäude „Morgenstern 2“	2 Seiten
9	Schallimmissionspläne Parkplatznutzung, Tag und Nacht, EG und 1. Obergeschoß	4 Seiten

1 Aufgabenstellung

Die Gemeinde Harsum beabsichtigt die Anlage eines P+R-Parkplatzes im Bereich des Bahnhofs Harsum. Bei diesem geplanten Parkplatz handelt es sich um einen öffentlichen Parkplatz, der straßenrechtlich dem öffentlichen Verkehr gewidmet werden soll. Im Rahmen der Planung wurde die TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG mit der Ermittlung und Beurteilung der möglichen Geräuschemissionen und -immissionen durch die Nutzung der geplanten Stellplätze beauftragt. In Anhang 1 haben wir einen Übersichtsplan beigelegt, dem die örtlichen Verhältnisse zu entnehmen sind.

Da für die Anlage des Parkplatzes das vorhandene Gebäude „Morgenstern 2“ samt Nebengebäuden abgerissen werden muss, waren im Rahmen dieser schalltechnischen Untersuchung auch die Auswirkungen auf die Geräuschimmissionen des Straßen- und Schienenverkehrs zu untersuchen.

2 Beurteilungsmaßstäbe

Bei dem geplanten Dauerparkplatz handelt es sich um einen öffentlichen Parkplatz, der straßenrechtlich dem öffentlichen Verkehr gewidmet und der nicht bewirtschaftet werden soll.

Öffentliche Parkplätze¹ sind seit dem Inkrafttreten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV /2/) nach den Vorgaben dieser Vorschrift zu beurteilen. In Anhang 2 haben wir den Textteil der 16. BImSchV (ohne die Anlagen mit den Berechnungsverfahren) beigelegt.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betragen:

In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	tagsüber	59 dB(A)
	nachts	49 dB(A)
In Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	tagsüber	64 dB(A)
	nachts	54 dB(A).

Die Berechnung der möglichen Geräuschemissionen und -immissionen erfolgt dann nach den Vorgaben der RLS-90 /4/.

Nach unseren Informationen ist derzeit nicht beabsichtigt, die Straße „Morgenstern“ – über die die Hauptzuwegung zum Parkplatz erfolgen soll – im Zusammenhang mit der Anlage des Parkplatzes baulich zu ändern. Somit bleibt der Straßenverkehr – ebenso wie der Schienenverkehr – bei der Beurteilung des Parkplatzes außen vor.

¹ Nicht öffentliche Parkplätze dagegen sind wie Anlagen nach § 22 BImSchG /1/ in Verbindung mit der TALärm /5/ zu beurteilen.

3 Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen

Bei den nachfolgenden Untersuchungen wurden die Ausführungen der folgenden Gesetze, Verwaltungsvorschriften, Normen und Richtlinien zugrunde gelegt:

- /1/ BImSchG "Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen u. ä. Vorgänge" (Bundes-Immissionsschutzgesetz) Neufassung in der Bekanntmachung vom 26. September 2002 zuletzt geändert am 27.06.2012
- /2/ 16. BImSchV "Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes" (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12. Juni 1990
- /3/ RLS-90 "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" Ausgabe April 1990, Berichtigter Nachdruck Febr. 1992
- /4/ Akustik 03 „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall03)“, Bundesbahn-Zentralamt München, Ausgabe 1990
- /5/ TA Lärm "Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TALärm" 6. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 26. August 1998 Gemeinsames Ministerialblatt, herausgegeben vom BMI, 49. Jahrgang, Nr. 26 vom 28. August 1998

4 Angaben zur Situation und zum Vorhaben

Der geplante P+R-Parkplatz soll östlich der Bahnlinie 1770 Lehrte-Nordstemmen und südlich der Straße „Morgenstern“ auf dem gemeindeeigenen Grundstück „Morgenstern 2“ errichtet werden (Flurstück 359/060, Flur 5, Gemarkung Harsum) – siehe Übersichtsplan in Anhang 1. Das derzeit dort vorhandene Gebäude „Morgenstern 2“ soll hierzu samt Nebengebäuden abgerissen werden. Die Zufahrt zum Parkplatz, der 19 Stellplätze erhalten soll, soll vorrangig von der Straße „Morgenstern“, aber auch von der Straße „I. Seitenweg“ erfolgen. Die Parkplätze und die Zufahrt werden mit Betonsteinpflaster befestigt. Das anstehende Gelände hat ein Gefälle von Norden nach Süden. Um dieses Gefälle abzufangen, wird an der Südseite des Parkplatzes eine Winkelstützmauer errichtet.

Weiterhin ist vorgesehen, den vorhandenen Fahrradunterstand im I. Seitenweg zum Bahnsteig in Richtung Hannover zu versetzen. Durch diese Maßnahme kann der angren-

zend vorhandene Parkplatz um weitere drei Stellplätze auf insgesamt acht Stellplätze erweitert werden.

Über die zukünftige Auslastung des Parkplatzes liegen keine konkreten Erhebungsdaten vor. Entsprechend Tab. 5 der RLS-90 /3/ gehen wir für die Tageszeit von 6:00 bis 22:00 Uhr von 0,3 Bewegungen je Stellplatz und Stunde aus, d. h. tagsüber 4,8 Bewegungen² je Stellplatz.

Für die Nachtzeit (22:00 bis 6:00 Uhr) gehen wir entsprechend von 0,06 Bewegungen je Stellplatz und Stunde aus, d. h. nachts 0,48 Bewegungen je Stellplatz.

Für die Parkplatzfläche und deren Nachbarschaft besteht kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan. Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Harsum weist für das betroffene Gebiet gemischte Bauflächen (M) aus. Entsprechend gehen wir daher von einer MI-Nutzung aus.

5 Berechnungsverfahren und Eingangsdaten

5.1 Schienenverkehr

Entsprechend Schall03 /4/ wird der auf dem Gleis fließende Verkehr als eine Linienschallquelle auf der Gleisachse in Höhe der Schienenoberkante (SO) betrachtet. Bei der Berechnung der Schallemission werden Art, Anzahl und Länge, Geschwindigkeit und Bremsbauart der Züge in einzelnen Klassen berücksichtigt. Dieser Emissionspegel $L_{m,E}$ ergibt sich dann für die Tages- und die Nachtzeit getrennt nach folgender Gleichung:

$$L_{m,E} = 10 \lg \left[\sum_i 10^{0,1(51+D_{FZ}+D_D+D_l+D_v)} \right] + D_{Fb} + D_{Br} + D_{Bü} + D_{Ra} \quad (1)$$

mit

i = Anzahl gleicher Klassen

D_{FZ} = Einfluss der Fahrzeugart gemäß Tabelle 4 in Schall03

D_D = Einfluss der Bremsbauart gemäß folgender Gleichung worin p der prozentuale Anteil scheibengebremster Fahrzeuge an der Länge des Zuges einschl. Lok ist.

$$D_D = 10 \lg (5 - 0,04 p)$$

² Eine Parkbewegung wird in /3/ als Anfahrt oder Abfahrt einschließlich Rangieren, Türenschiagen usw. definiert, d. h. ein kompletter Parkvorgang mit Anfahrt und Abfahrt entspricht zwei Bewegungen.

- D_l = Einfluss der Anzahl und Längen der Züge
 $D_l = 10 \lg (0,01 \cdot l)$
 mit l als der Summe der Längen aller Züge der Zugklasse i
- D_v = Einfluss der Geschwindigkeit der Züge
 $D_v = 20 \lg (0,01 \cdot v)$
- D_{Fb} = Einfluss der Fahrbahnart gemäß Tabelle 5 in Schall03
- D_{Br} = Einfluss von Brücken bei Planungen gemäß Punkt 5.6 in Schall03
- $D_{Bü}$ = Einfluss von Bahnübergängen gemäß Punkt 5.7 in Schall03
- D_{Ra} = Einfluss von Kurvenradien gemäß Tabelle 6 in Schall03

Für das auf der Schienenstrecke 1770 im Abschnitt Harsum im Prognosejahr 2025 zu erwartende Zugaufkommen wurden uns von der Deutschen Bahn AG mit Schreiben vom 08. August 2012 die folgenden Daten übermittelt:

**Tab. 1: Verkehrsaufkommen (Prognose 2025)
für die Strecke 1770 Lehrte-Nordstemmen im Bereich Harsum**

Zugart	Anzahl		Länge (m)	Geschwindigkeit (km/h)	Scheibenbremsenanteil (%)
	Tag	Nacht			
S	32	8	140	140	100
GZ-E	75	43	700	100	10

Mit diesem Zugaufkommen ergeben sich unter Berücksichtigung der Fahrbahnart „Schotterbett mit Betonschwelle“ mit $D_{Fb} = + 2 \text{ dB(A)}$ und mit dem Korrekturwert $D_{Fz} = -2 \text{ dB(A)}$ für die Fahrzeugart „S“ (ansonsten $D_{Fz} = 0 \text{ dB(A)}$) die folgenden Emissionsschallpegel je Richtungsgleis:

tagsüber $L_{m,E} = 69,9 \text{ dB(A)}$
nachts $L_{m,E} = 70,4 \text{ dB(A)}$

Im Bereich des Bahnübergangs „Morgenstern“ wird für den Bereich der Schienen, der der doppelten Straßenbreite entspricht, ein $D_{Bü} = 5 \text{ dB(A)}$ berücksichtigt, das D_{Fb} entfällt für diesen Bereich.

Zur Berechnung des Immissionsschallpegels werden die Gleise in Teilstücke zerlegt, wobei die Teilstücklänge l_k in Abhängigkeit vom Abstand des Immissionsortes zum Mittelpunkt der Teilstrecke k wie folgt zu wählen ist:

$$0,01 s_k \leq l_k \leq 0,5 s_k$$

Über die Länge dieser Teilstücke müssen die Emissionsschallpegel $L_{m,E,k}$ und die einzelnen Einflussgrößen auf dem Schallausbreitungsweg annähernd konstant sein.

Für jedes Teilstück k ist der Immissionsschallpegel (Beurteilungspegel) $L_{r,k}$ wie folgt zu berechnen:

$$L_{r,k} = L_{m,E,k} + 19,2 + 10 \lg l_k + D_{l,k} + D_{s,k} + D_{L,k} + D_{BM,k} + D_{Korr,k} + S \quad (2)$$

mit $L_{m,E,k}$ = der Emissionsschallpegel nach (1),

l_k = die Teilstücklänge,

$D_{l,k}$ = die Pegeldifferenz durch Richtwirkung mit δk als Winkel am Emissionsort zwischen s_k und der Gleisachse mit

$$D_{l,k} = 10 \lg (0,22 + 1,27 \cdot \sin^2 \delta k)$$

$D_{s,k}$ = die Pegeldifferenz durch Abstand mit s_k als Abstand des Immissionsortes vom Mittelpunkt des Teilstücks, mit

$$D_{s,k} = 10 \lg \frac{1}{2\pi s_k^2}$$

$D_{L,k}$ = die Pegeldifferenz durch Luftabsorption (mit $f_m = 1250$ Hz), mit

$$D_{L,k} = - \frac{s_k}{200}$$

$D_{BM,k}$ = die Pegeldifferenz durch Boden- und Meteorologiedämpfung mit h_m als mittlere Höhe der Verbindungslinie Emissionsort-Immissionsort über Gelände mit

$$D_{BM,k} = \frac{h_m}{s_k} \cdot \left(34 + \frac{600}{s_k} \right) - 4,8 \leq 0$$

dem $D_{Korr,k}$ = die Summe anzusetzenden Pegeldifferenzen für "Einflüsse auf Ausbreitungsweg" wie

- Abschirmung durch Schallschutzwände /-wälle oder Gebäude
- Strecken in Dammlage oder Einschnitten
- Pegelminderung durch Gehölz
- Pegelerhöhung durch Reflexionen

S = die Korrektur zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms gemäß § 3 der 16. BImSchV mit

$$S = - 5 \text{ dB(A)}.$$

Der Gesamt-Beurteilungspegel an einem Immissionsort ergibt sich aus den Beurteilungspegeln $L_{r,k}$ aller Teilstücke und Bereiche k durch energetische Addition nach (3):

$$L_{r,ges} = 10 \lg \left[\sum_k 10^{0,1 \cdot L_{r,k}} \right] \quad (3)$$

5.2 Berechnungsgrundlagen Straßenverkehr

Die Berechnung der durch den Kfz-Verkehr auf der Straße „Morgenstern“ (L 467) verursachten Geräuschimmissionen erfolgt nach den Rechenverfahren der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“ /3/.

Danach ist die Schallemission einer Straße abhängig von der Verkehrsstärke, dem maßgebenden Lkw-Anteil, der Straßenoberfläche, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Steigung des betrachteten Straßenabschnittes und wird gekennzeichnet durch den Emissionspegel $L_{m,E}$. Das ist der Mittelungspegel bei freier Schallausbreitung in 25 m Abstand von der Straßenachse bzw. der Mitte eines Fahrstreifens. Der Emissionspegel $L_{m,E}$ wird getrennt für den Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) und für die Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) für die beiden äußeren Fahrstreifen nach folgender Gleichung berechnet:

$$L_{m,E} = L_m^{(25)} + D_v + D_{StrO} + D_{Stg} + D_E \quad (4)$$

mit

$$L_m^{(25)} = 37,3 + 10 \lg [M (1 + 0,082 p)] \quad (5)$$

Mittelungspegel in 25 m Abstand von der Mitte des Fahrstreifens und in 4 m Höhe über Fahrbahnniveau, bei nicht geriffeltem Gussasphalt, bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, Gradiente $\leq 5 \%$ und bei freier Schallausbreitung.

Dieser Wert kann nach der vorstehenden Beziehung ermittelt werden. Dabei werden die maßgebende stündliche Verkehrsstärke M und der maßgebende Lkw-Anteil p nach der Tabelle 3 der RLS-90 bestimmt, sofern keine geeigneten, projektbezogenen Untersuchungsergebnisse zur Verfügung stehen, die zur Ermittlung

- a) der stündlichen Verkehrsstärke M (in Kfz/h) und
- b) des mittleren Lkw-Anteils p (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht) in Prozent am Gesamtverkehr

für den Zeitraum zwischen 06:00 und 22:00 Uhr bzw. 22:00 und 06:00 Uhr als Mittelwert für alle Tage des Jahres herangezogen werden können.

D_v = Korrektur für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten.

D_{StrO} = Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen.

D_{Stg} = Zuschlag für Steigungen und Gefälle.

D_E = Korrektur zur Berücksichtigung von Reflexionen.

Mit diesem Emissionspegel berechnet sich beispielsweise der Mittelungspegel L_m eines "langen, geraden" Fahrstreifens am Immissionsort wie folgt:

$$L_m = L_{m,E} + D_{s,l} + D_{BML} + D_{B,l} \quad (6)$$

mit

$D_{s,l}$ = Pegeländerung zur Berücksichtigung des Abstandes und der Luftabsorption.

D_{BML} = Pegeländerung zur Berücksichtigung der Boden- und Meteorologiedämpfung.

$D_{B,l}$ = Pegeländerung durch topografische Gegebenheiten und bauliche Maßnahmen.

Befindet sich ein Immissionsort im Einwirkungsbereich von mehr als einer Schallquelle (eines Fahrstreifens), so sind zunächst die Mittelungspegel aller Einzelschallquellen zu berechnen. Durch anschließende Summation ist aus diesen Mittelungspegeln der resultierende Mittelungspegel zu bestimmen. Daraus ergibt sich der Beurteilungspegel L_r einer Straße zu:

$$L_r = L_m + K$$

mit

K = Zuschlag nach der Tabelle 2 der RLS-90 für erhöhte Störwirkungen von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen.

Befindet sich ein Immissionsort im Einwirkungsbereich mehrerer lichtzeichengeregelter Kreuzungen oder Einmündungen, so ist nur der Zuschlag für die ihm nächstgelegene zu berücksichtigen.

Zur Bestimmung der zu berücksichtigenden Verkehrsstärke und des mittleren Lkw-Anteils legen wir die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Harsum – Überprüfung der Anbindungen im Bereich Harsum Nord-Ost und Anbindung Morgenstern an die B 494 –

des Büros Ulfert Hinz aus dem Juni 2008 zugrunde. Für den Prognosenullfall 2020 wurde dort ein DTV-Wert von 3950 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 10 % angegeben.

Für das Prognosejahr 2025 setzen wir bei pauschalem Ansatz die folgenden Eingangsdaten an:

Tab. 2: Verkehrsaufkommen (Prognose 2025) für die Straße „Morgenstern“

Straße	DTV	v _{zul}	M _T	p _T	L _{m,E,T}	M _N	p _N	L _{m,E,N}
	Kfz/24h	km/h	Kfz/h	%	dB(A)	Kfz/h	%	dB(A)
Morgenstern	4.000	50	240	10,0	59,6	32	10,0	50,8

Anmerkung: Für die Straßenoberfläche haben wir nicht geriffelten Gussasphalt mit $D_{StrO} = 0,0$ dB(A) angesetzt, der Zuschlag D_{Stg} für die Steigung beträgt im gesamten Untersuchungsbereich 0 dB(A). Einen besonderen Zuschlag für Bahnübergänge sieht die RLS-90 nicht vor. Hilfsweise setzen wir stattdessen für den betroffenen Bereich einen Zuschlag $D_{StrO} = +6$ dB(A) an.

5.3 Parkplatz

Die Berechnung der durch den Kfz-Verkehr auf öffentlichen Parkplätzen verursachten Emissions- und Immissionsschallpegel erfolgt nach Ziff. 4.5 der "Richtlinien für den Lärm-schutz an Straßen - RLS-90" /4/. Danach werden Parkplätze als Flächenschallquellen berechnet. Der Emissionsschallpegel $L_{m,E}^*$, der den Mittelungspegel in 25 m Abstand vom Mittelpunkt der jeweiligen Fläche definiert, wird getrennt für den Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) und für die Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) nach folgender Beziehung ermittelt:

$$L_{m,E}^* = 37 + 10 \lg(Nn) + D_P \quad (7)$$

mit

N = Anzahl der Fahrzeugbewegungen je Stellplatz und Stunde nach Tab. 5 der RLS-90, sofern nicht genauere Zahlen vorliegen. (Für P+R-Parkplätze werden in Tab. 5 tagsüber $N = 0,3$ und nachts $N = 0,06$ angegeben.)

n = Anzahl der Stellplätze auf der Parkplatzfläche bzw. -teilfläche.

D_P = Zuschlag nach Tab. 6 der RLS-90 für unterschiedliche Parkplatz-typen, hier für Pkw-Parkplätze $D_P = 0$ dB(A).

Der an den zu berücksichtigenden Immissionsorten auftretende Beurteilungspegel L_r wird daraus nach folgender Beziehung berechnet:

$$L_r = L_{m,E}^* + D_s + D_{BM} + D_B + 17 \quad (8)$$

mit

D_s = Pegeländerung zur Berücksichtigung des Abstandes und der Luftabsorption.

D_{BM} = Pegeländerung zur Berücksichtigung der Boden- und Meteorologie-dämpfung.

D_B = Pegeländerung durch topographische Gegebenheiten und bauliche Maßnahmen.

$$D_B = D_{refl} - D_z$$

mit

D_{refl} = Pegelerhöhung durch Reflexionen und

D_z = Pegelminderung durch Abschirmung

Bei konservativem Ansatz berücksichtigen wir im Folgenden nicht nur den geplanten Parkplatz auf dem Grundstück „Morgenstern 2“, sondern beziehen auch den erweiterten Parkplatz im I. Seitenweg mit in die Berechnung ein. Entsprechend den vorstehenden Berechnungsgrundlagen werden daher im Folgenden die nachstehenden Emissionsschallpegel $L_{m,E}^*$ zugrunde gelegt:

Tab. 3: Resultierende Emissionspegel $L_{m,E}^*$ für den P+R-Parkplatz

	Anzahl der Stellplätze	$L_{m,E}^*$ in dB(A) nach RLS-90	
		Tag	Nacht
Parkplatz	19	44,6	37,6
Parkplatz	8	40,8	33,8

6 Immissionsschallpegel

6.1 Vorgehensweise und Eingangsdaten

Unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse wird ein dreidimensionales, digitales Geländemodell im Rechner erstellt. Die Berechnung der zu erwartenden Geräuschimmissionen durch die beiden Verkehrswege – Straße und Schiene – sowie die Nutzung des Parkplatzes erfolgt mit diesem Modell als detaillierte Prognose mit dem

schalltechnischen Programmpaket IMMI, Vers. 2012-1, des Ing.-Büros Wölfel Messsysteme-Software nach den jeweils anzusetzenden Berechnungsverfahren.

Dabei werden für jeden Immissionsort die von den zu berücksichtigenden Geräuschquellen verursachten Immissionsschallpegel nach den zugrunde zu legenden Richtlinien ermittelt, wobei die Einflüsse von Entfernung, Luftabsorption, Witterungs- und Bodendämpfung, Reflexionen sowie ggf. die Abschirmung durch vorgelagerte Hindernisse auf dem Ausbreitungsweg berücksichtigt werden. Für die Berechnung der Flächenschallquelle „Parkplatz“ wird die jeweilige Gesamtfläche von dem Rechenprogramm automatisch so in Teilflächen aufgeteilt, dass die Bedingung „größte Längenausdehnung der Parkplatzfläche $\leq 0,5$ -facher Abstand zwischen Immissionsort und Mittelpunkt der Fläche“ in jedem Fall erfüllt ist.

6.2 Zu erwartende Geräuschimmissionen

6.2.1 Straßen- und Schienenverkehr

Auf der Basis der vorstehend genannten Eingangsdaten und Berechnungsverfahren wurden die durch den Straßen- und Schienenverkehr im Prognosejahr 2025 im Umfeld des geplanten P+R-Parkplatzes zu erwartenden Geräuschimmissionen sowohl mit als auch ohne Bebauung des Grundstücks „Morgenstern 2“ berechnet.

Die Ergebnisse dieser Berechnungen haben wir für den Schienenverkehr in Anhang 3 bis 5 beigefügt, für den Straßenverkehr in Anhang 6 bis 8. Insbesondere den Differenz-Darstellungen in Anhang 5 und Anhang 8 sind die schalltechnischen Auswirkungen durch den Wegfall der Gebäude auf dem Grundstück „Morgenstern 2“ deutlich zu entnehmen:

Die Geräuschimmissionen des Schienenverkehrs erhöhen sich am maßgeblichen Gebäude „Morgenstern 4“, Westseite, um bis zu 8 dB(A), am Gebäude „I. Seitenweg 1“ sind die Auswirkungen mit max. 1 dB(A) vernachlässigbar.

Die Geräuschimmissionen des Straßenverkehrs wiederum haben am Gebäude „Morgenstern 4“ mit max. 1 dB(A) vernachlässigbare Auswirkungen, erhöhen sich aber am Gebäude „I. Seitenweg 1“ um fast 13 dB(A), sind aber – verglichen mit den Schienenverkehrsgeräuschen – trotzdem von weit untergeordneter Bedeutung.

Eine abschließende Beurteilung und ein Vergleich der auftretenden Geräuschimmissionen erfolgt an dieser Stelle nicht: Es besteht kein Rechtsanspruch auf den Erhalt eines – wie in diesem Fall – lärmindernd wirkenden Gebäudes.

6.2.2 P+R-Parkplatz

Die durch die Nutzung des geplanten Parkplatzes an den beurteilungsrelevanten (Wohn)Gebäuden in der Umgebung zu erwartenden Beurteilungspegel dagegen wurden im Detail berechnet. Bei dieser Berechnung wurden alle betroffenen Fenster berücksich-

tigt, in den folgenden Tabellen sind jeweils nur die vom Lärm am stärksten betroffenen Fenster angegeben. Danach ergeben sich an den vorhandenen Wohngebäuden die folgenden Beurteilungspegel:

Tab. 4: Immissionsgrenzwert (IGW) und aufgerundete Beurteilungspegel L_r

Immissionsort	IGW in dB(A)		L_r in dB(A) nach RLS-90	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Morgenstern 1, EG Süd	64	54	47	40
Morgenstern 1, 1.OG Süd	64	54	48	41
Morgenstern 4, EG West	64	54	52	45
Morgenstern 4, 1.OG West	64	54	51	44
Morgenstern 4, 2.OG West	64	54	50	43
Morgenstern 4, EG Nord	64	54	48	41
Morgenstern 4, 1.OG Nord	64	54	47	40
Morgenstern 4, EG Süd	64	54	42	35
Morgenstern 4, 1.OG Süd	64	54	42	35
I. Seitenweg 1, EG Nord	64	54	51	44
I. Seitenweg 1, 1.OG Nord	64	54	50	43
I. Seitenweg 1, 2.OG Nord	64	54	50	43

In Anhang 9 haben wir beispielhaft vier farbige Schallimmissionspläne – Erdgeschoss und 1. Obergeschoß, jeweils Tages- und Nachtzeit – beigefügt, die die bei Berechnung nach RLS-90 zu erwartenden Beurteilungspegel für den Planzustand darstellen.

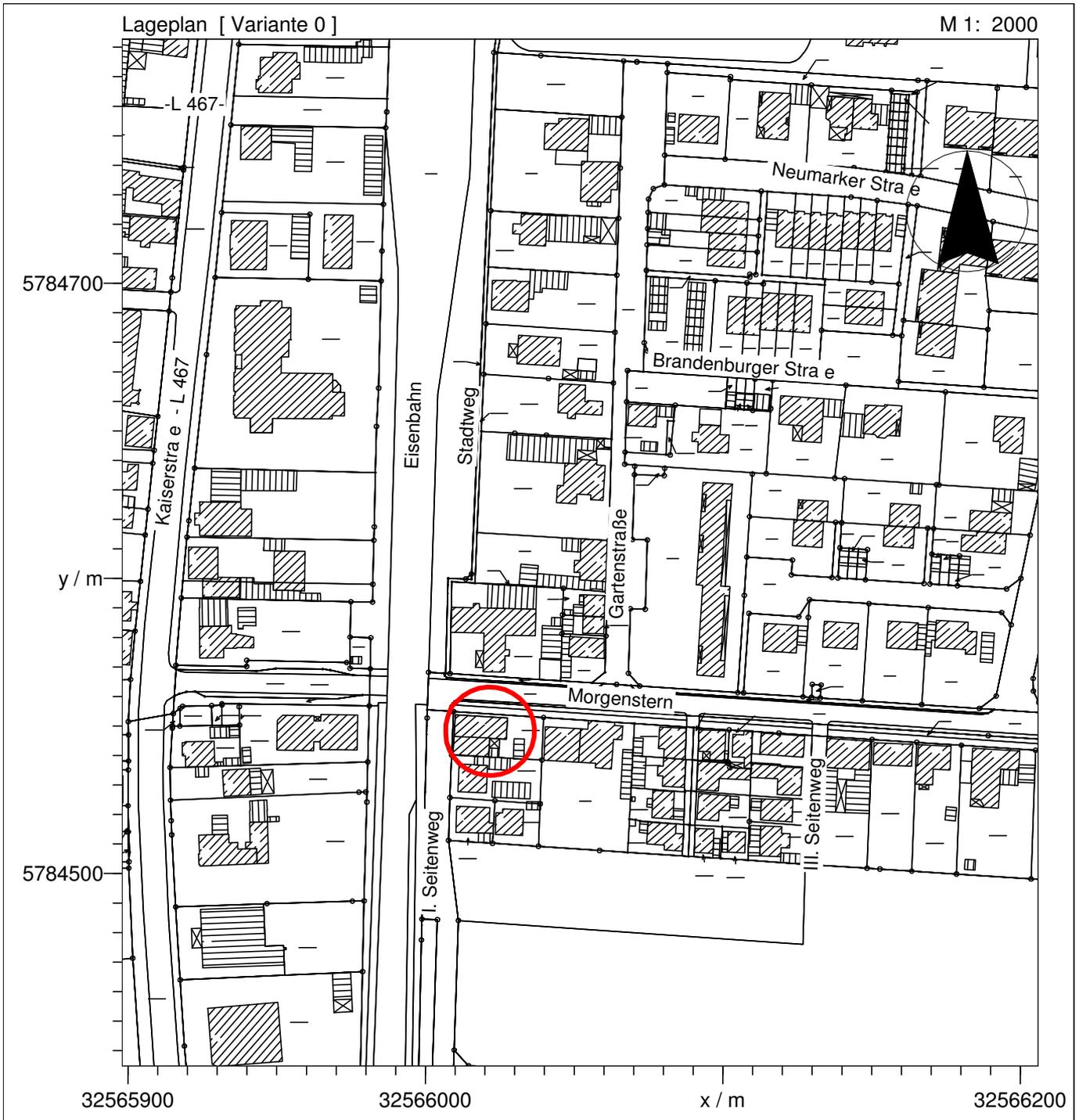
Diesen Schallimmissionsplänen und der vorstehenden Tabelle 4 ist zu entnehmen, dass durch die Nutzung des geplanten Parkplatzes die zugrunde zu legenden Immissionsgrenzwerte IGW tagsüber um 12 dB(A) und mehr, in der Nachtzeit um 9 dB(A) und mehr unterschritten werden. Zusätzliche Lärminderungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

7 Qualität der Prognose

Vorab ist anzumerken, dass es derzeit keine allgemein anerkannten und eingeführten Methoden zur quantitativen Kennzeichnung der Aussagequalität von Schallimmissionsprognosen gibt. Die Genauigkeit der Berechnungsergebnisse wird bestimmt durch die verwendeten Ausbreitungsalgorithmen und die Messunsicherheit bei der Bestimmung der angesetzten Schallleistungspegel. Bei einer immissionsseitigen Nachmessung sind zusätzlich die schwankenden Witterungsbedingungen zu berücksichtigen.

Insbesondere bei verhaltensabhängigen Betriebsvorgängen – z. B: Fahrzeugverkehr wie hier vorliegend – sind Schwankungen der auftretenden Immissionsschallpegel zu erwarten. Daher gehen die verwendeten Berechnungsverfahren von konservativen Ansätzen aus, d.h. im Mittel sind niedrigere Beurteilungspegel zu erwarten.

- Ende des Textteils -



Auftraggeber	Gemeinde Harsum, FB 3
Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
Planinhalt:	Übersichtsplan mit Kennzeichnung des Gebäudes "Morgenstern 2"
Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
Datum:	22.08.2012
Projektdatei	... A11_Übersichtsplan.IPR

**Sechzehnte Verordnung
zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
(Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)**

Vom 12. Juni 1990

Auf Grund des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721, 1193) verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise:

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege).

(2) Die Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

§ 2

Immissionsgrenzwerte

(1) Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

Tag Nacht

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen
57 Dezibel (A) 47 Dezibel (A)

2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten
59 Dezibel (A) 49 Dezibel (A)

3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten
64 Dezibel (A) 54 Dezibel (A)

4. in Gewerbegebieten
69 Dezibel (A) 59 Dezibel (A)

(2) Die Art der in Absatz 1 bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

(3) Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

§ 3

Berechnung des Beurteilungspegels

Der Beurteilungspegel ist für Straßen nach Anlage 1 und für Schienenwege nach Anlage 2 zu dieser Verordnung zu berechnen. Der in Anlage 2 zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs vorgesehene Abschlag in Höhe von 5 Dezibel (A) gilt nicht für Schienenwege, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet oder zerlegt werden.

§ 4

Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleistungsgesetzes in Verbindung mit § 73 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auch im Land Berlin.

§ 5

Inkrafttreten

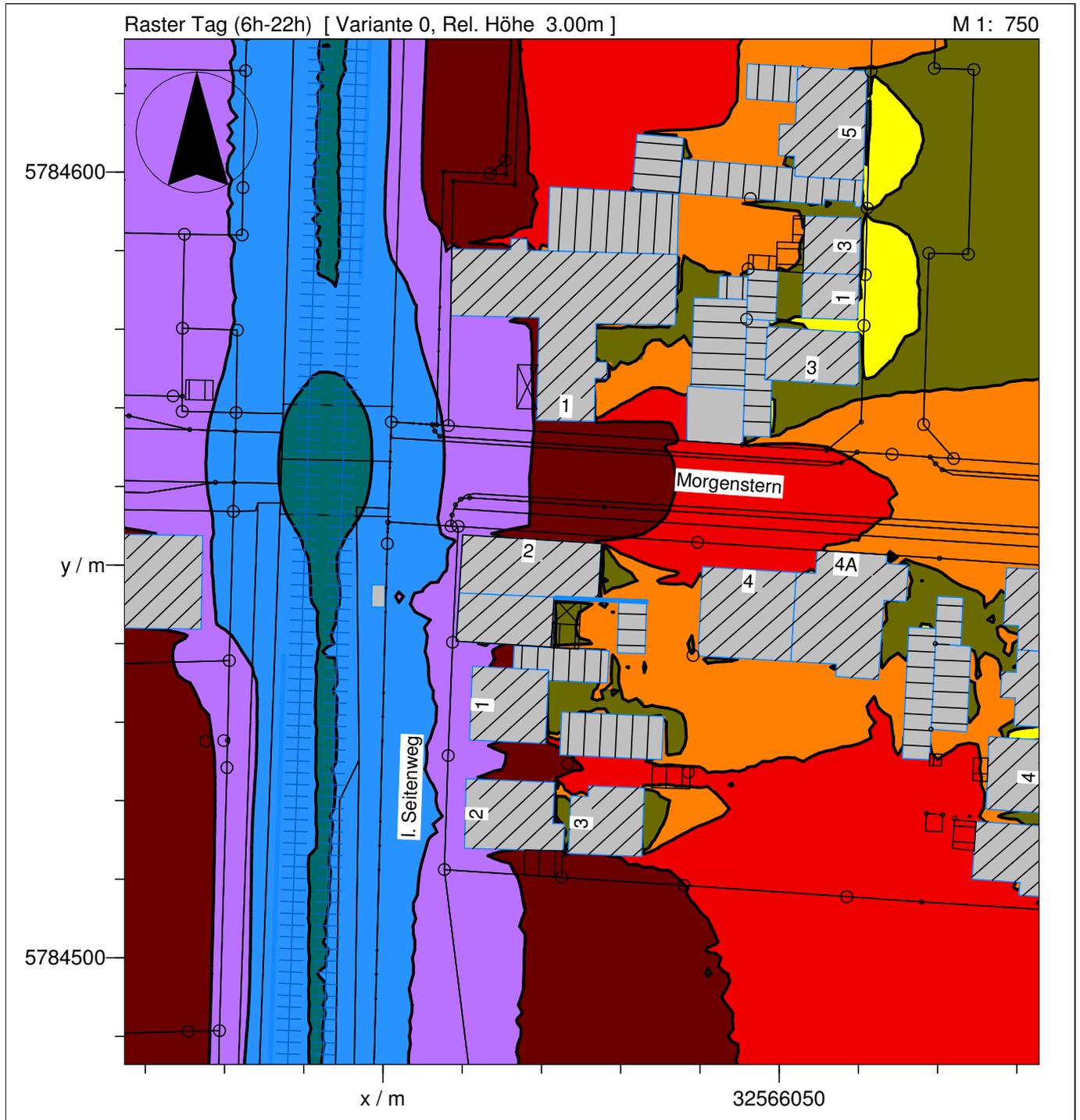
Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

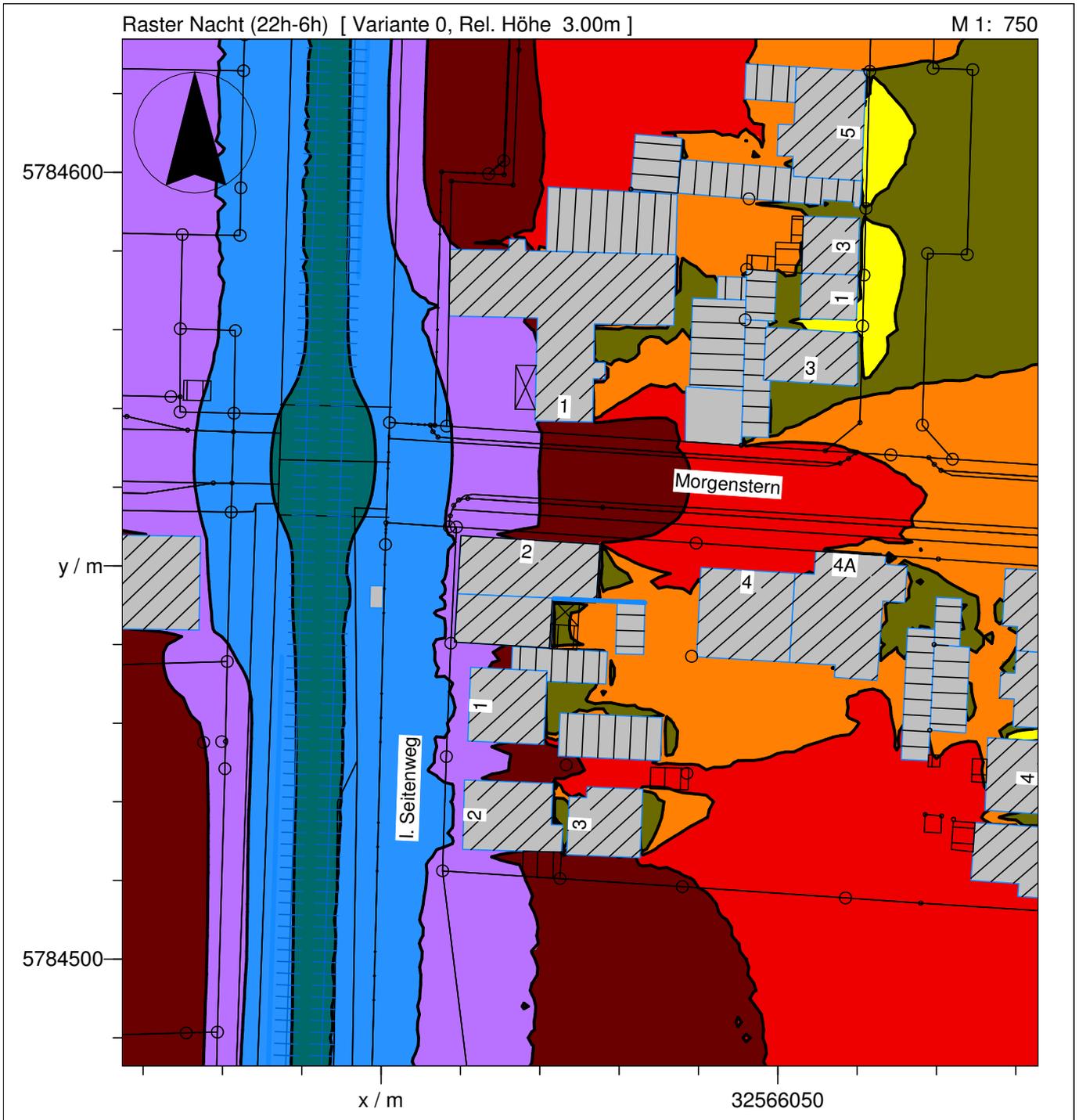
Bonn, den 12. Juni 1990

Der Bundeskanzler
Dr. Helmut Kohl

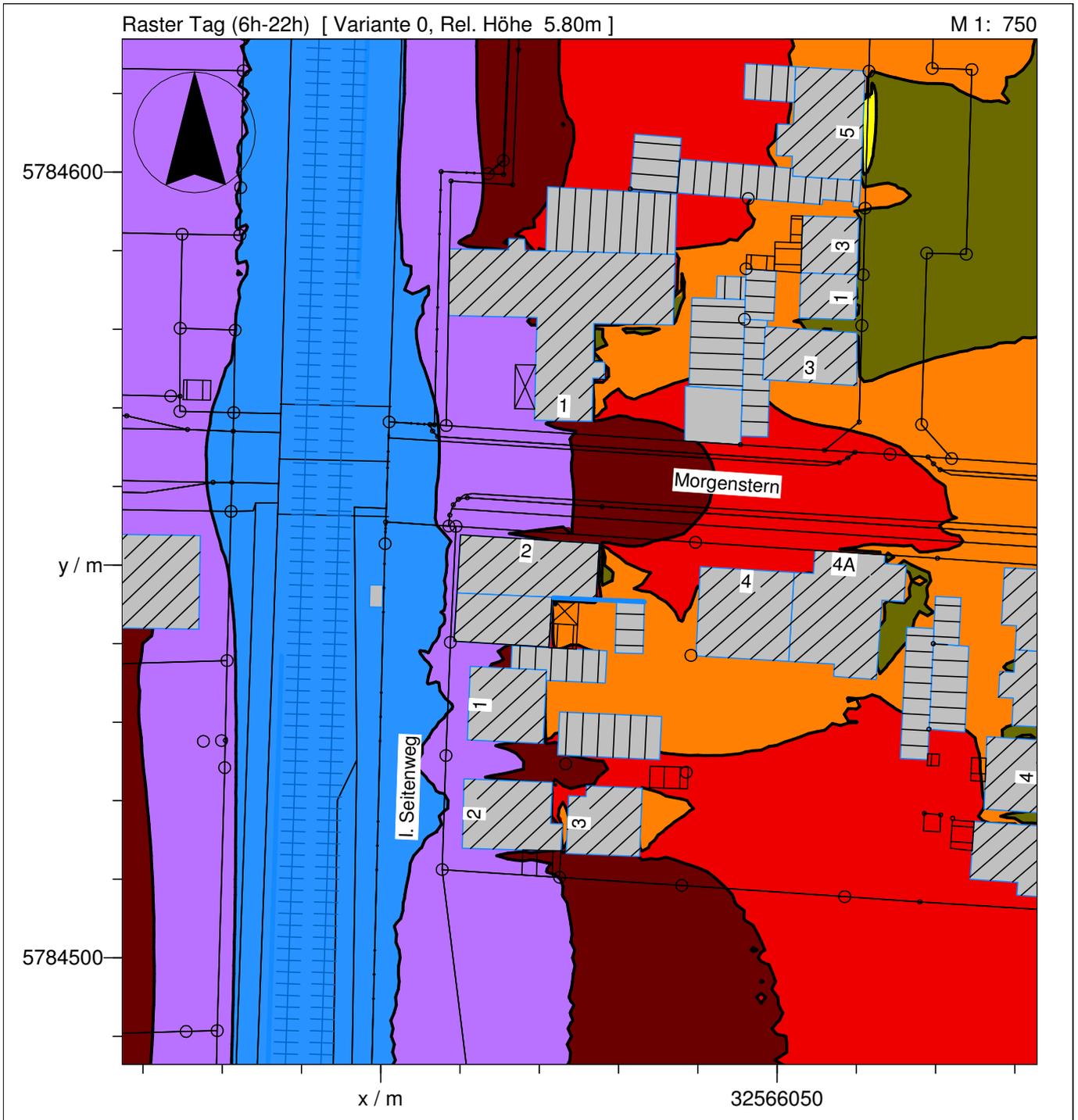
Der Bundesminister für Verkehr
Dr. Zimmermann



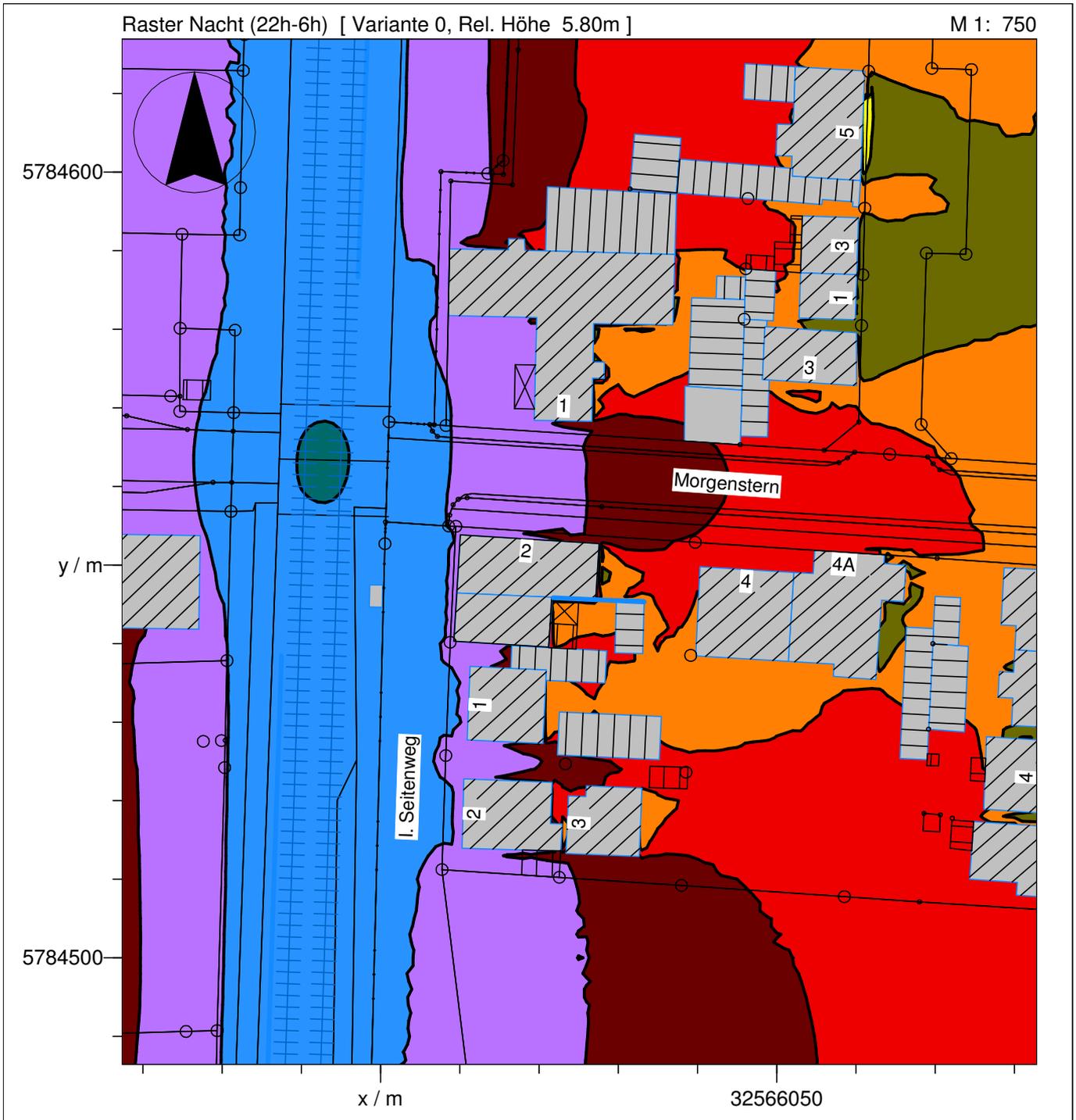
<p>Tag (6h-22h) Pegel dB(A)</p>	<p>Auftraggeber: Gemeinde Harsum, FB 3</p> <p>Projekt: geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"</p> <p>Planinhalt: Schienenverkehr Erdgeschoß Tag Beurteilungspegel "Mit Nr. 2"</p> <p>Bearbeiter: TNU-UBS-H / Podlacha</p> <p>Datum: 13.08.2012</p> <p>Projektdatei: ... Harsum Bahn mit Nr. 2.IPR</p>
---	--



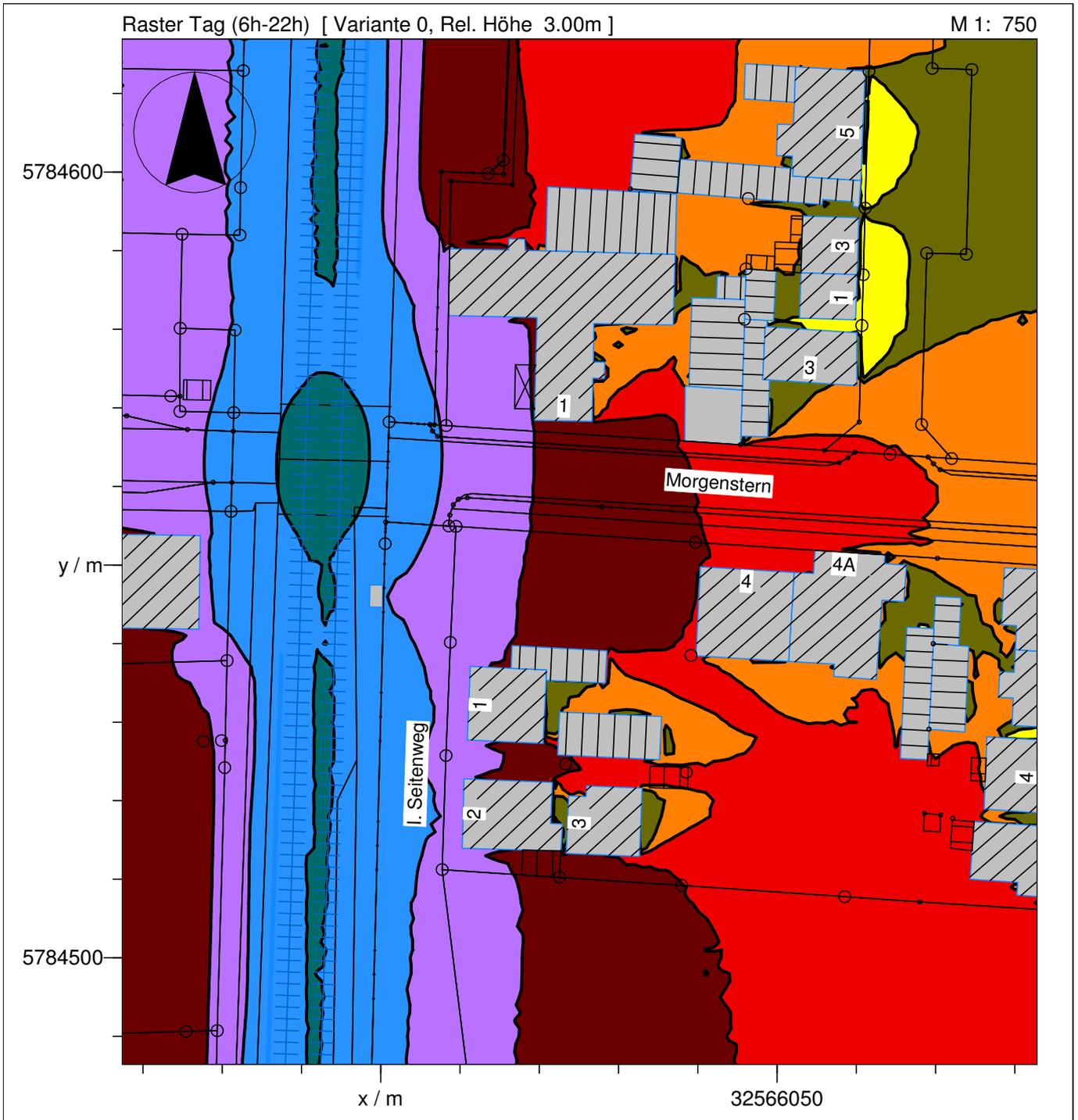
Nacht (22h-6h) Pegel dB(A)	Auftraggeber:	Gemeinde Harsum, FB 3
> ..-35	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
>35-40	Planinhalt:	Schienenverkehr Erdgeschoß Nacht Beurteilungspegel "Mit Nr. 2"
>40-45	Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
>45-50	Datum:	13.08.2012
>50-55	Projektdatei:	... Harsum Bahn mit Nr. 2.IPR
>55-60		
>60-65		
>65-70		
>70-75		
>75-80		
>80-..		



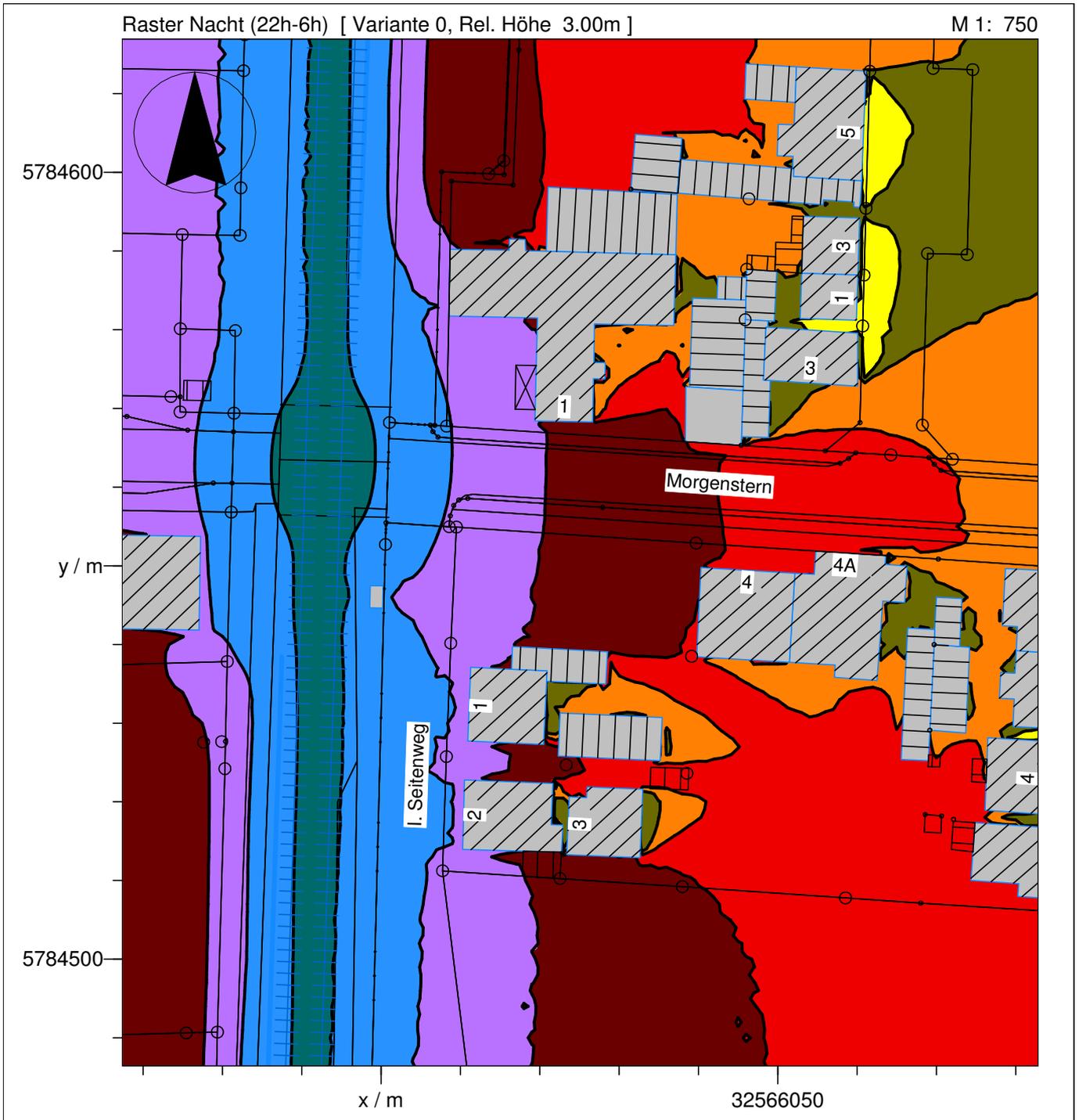
Tag (6h-22h) Pegel dB(A)	Auftraggeber:	Gemeinde Harsum, FB 3
> ..-35	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
>35-40	Planinhalt:	Schienenverkehr 1. OG Tag
>40-45	Beurteilungspegel:	"Mit Nr. 2"
>45-50	Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
>50-55	Datum:	13.08.2012
>55-60	Projektdatei:	... Harsum Bahn mit Nr. 2.IPR
>60-65		
>65-70		
>70-75		
>75-80		
>80-..		



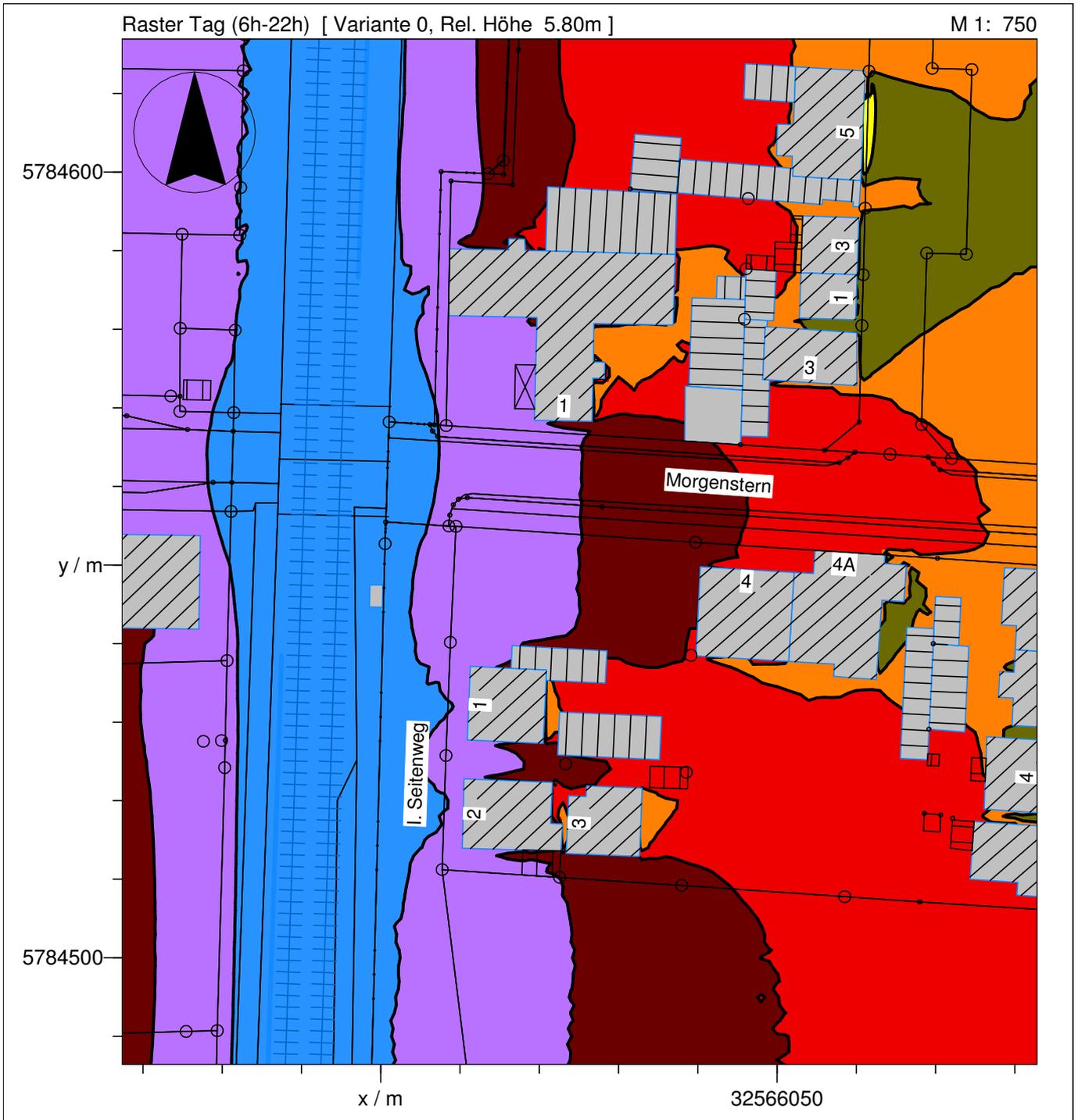
<p>Nacht (22h-6h) Pegel dB(A)</p>	<p>Auftraggeber: Gemeinde Harsum, FB 3</p> <p>Projekt: geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"</p> <p>Planinhalt: Schienenverkehr 1. OG Nacht Beurteilungspegel "Mit Nr. 2"</p> <p>Bearbeiter: TNU-UBS-H / Podlacha</p> <p>Datum: 13.08.2012</p> <p>Projektdatei: ... Harsum Bahn mit Nr. 2.IPR</p>
---	---



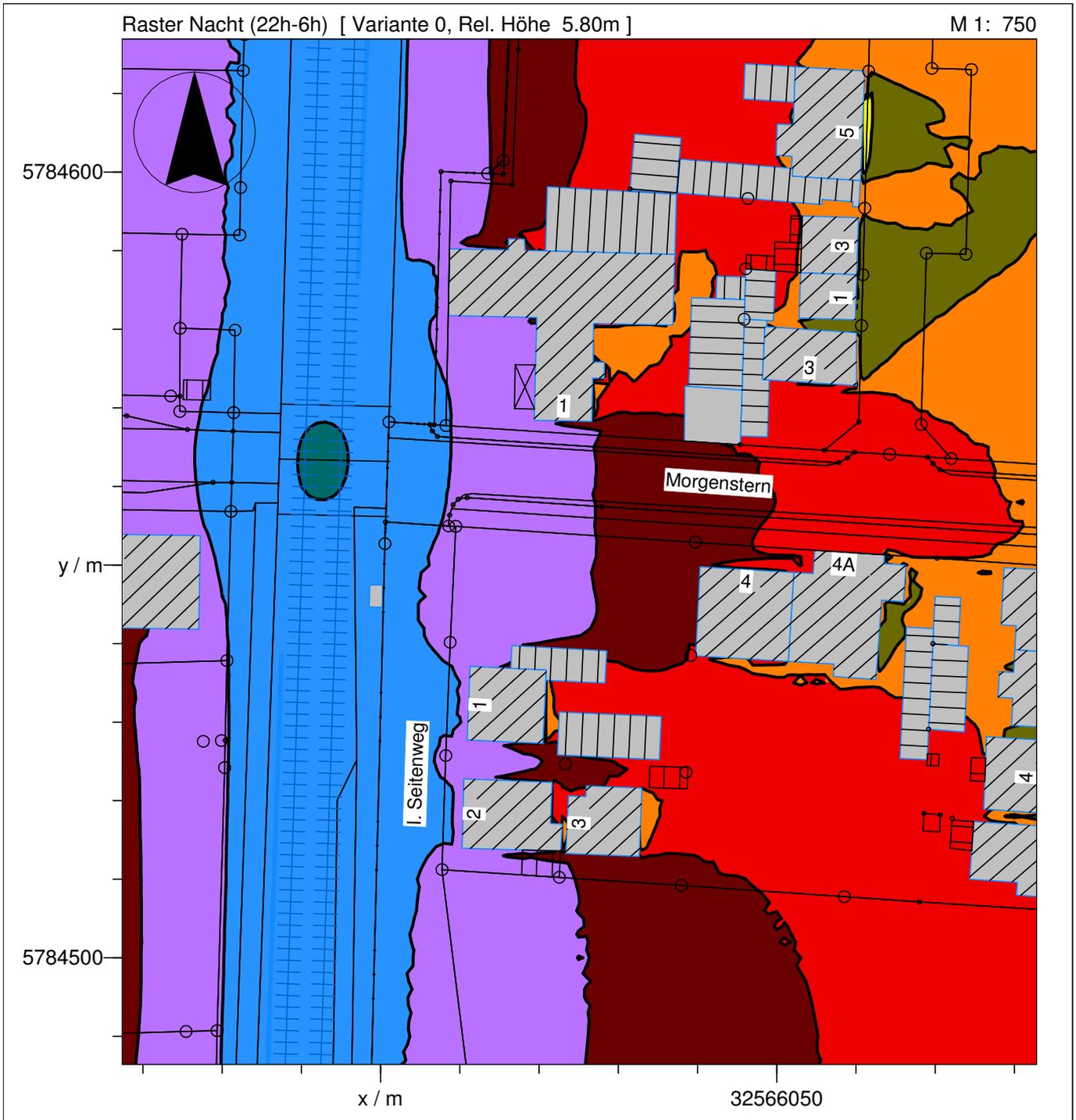
<p>Tag (6h-22h) Pegel dB(A)</p>	Auftraggeb	Gemeinde Harsum, FB 3
	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
	Planinhalt:	Schienenverkehr Erdgeschoß Tag Beurteilungspegel "Ohne Nr. 2"
	Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
	Datum:	13.08.2012
	Projektdatei	... Harsum Bahn ohne Nr. 2.IPR



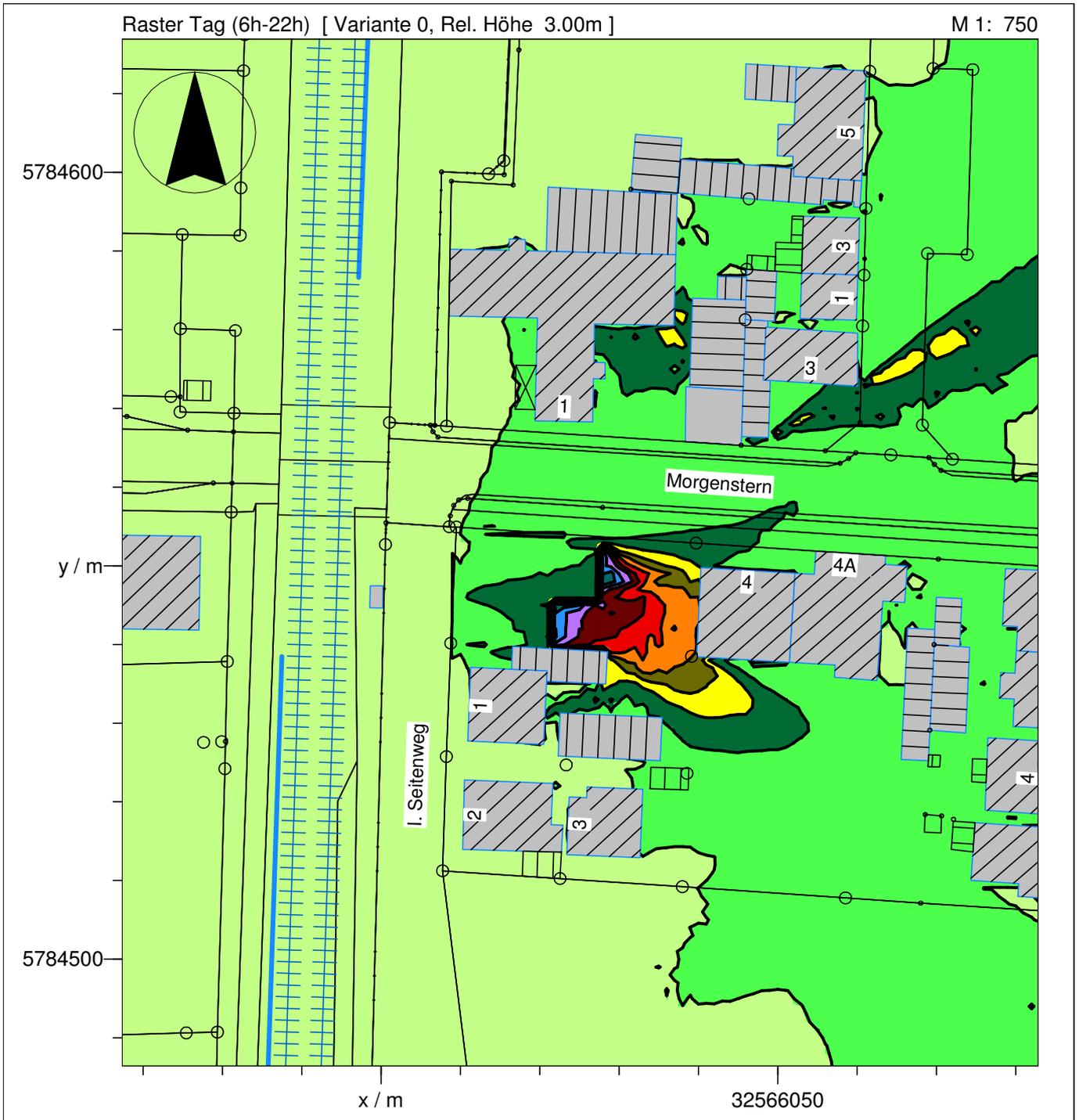
Nacht (22h-6h) Pegel dB(A)	Auftraggeb	Gemeinde Harsum, FB 3
> .. -35	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
>35-40	Planinhalt:	Schienenverkehr Erdgeschoß Nacht
>40-45	Beurteilungspegel	"Ohne Nr. 2"
>45-50	Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
>50-55	Datum:	13.08.2012
>55-60	Projektdatei	... Harsum Bahn ohne Nr. 2.IPR
>60-65		
>65-70		
>70-75		
>75-80		
>80-..		



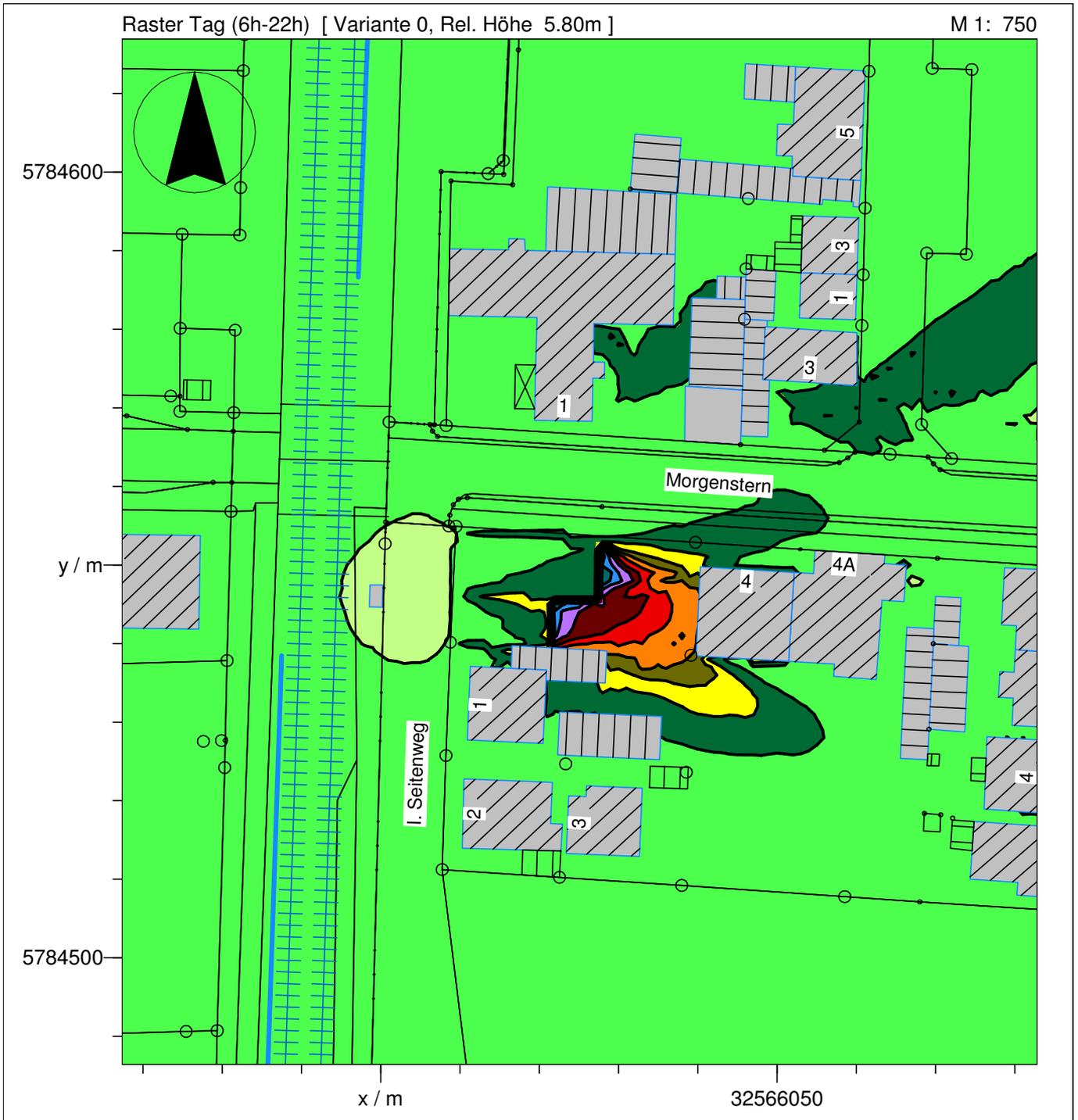
	Tag (6h-22h)	Auftraggeb	Gemeinde Harsum, FB 3
	Pegel	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
	>...-35	Planinhalt:	Schienenverkehr 1. OG Tag
	>35-40	Beurteilungspegel	"Ohne Nr. 2"
	>40-45	Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
	>45-50	Datum:	13.08.2012
>50-55	Projektdatei	... Harsum Bahn ohne Nr. 2.IPR	
>55-60			
>60-65			
>65-70			
>70-75			
>75-80			
>80-..			



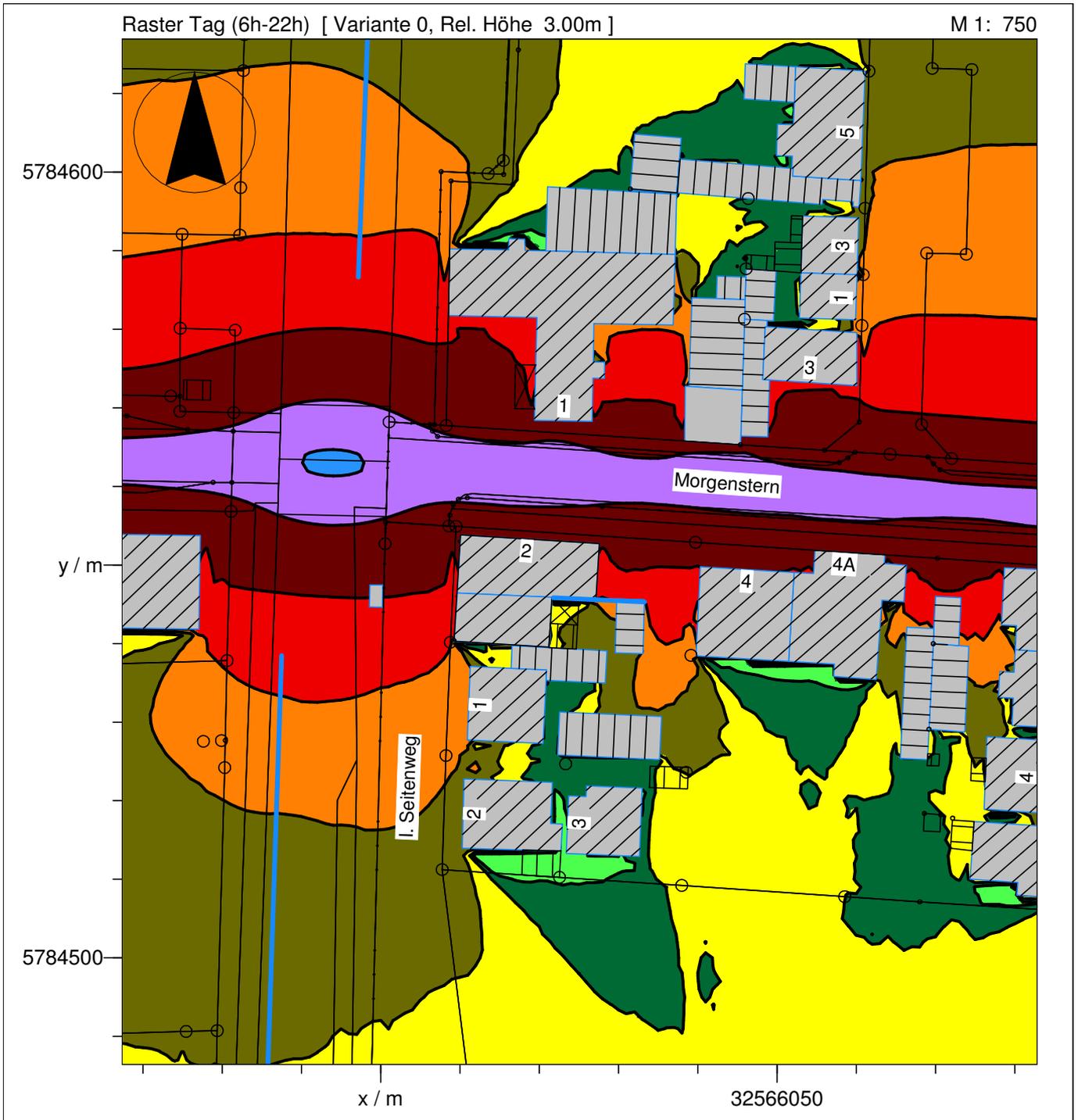
<p>Nacht (22h-6h) Pegel dB(A)</p>	Auftraggeb	Gemeinde Harsum, FB 3
	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
	Planinhalt:	Schienenverkehr 1. OG Nacht Beurteilungspegel "Ohne Nr. 2"
	Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
	Datum:	13.08.2012
	Projektdatei	... Harsum Bahn ohne Nr. 2.IPR



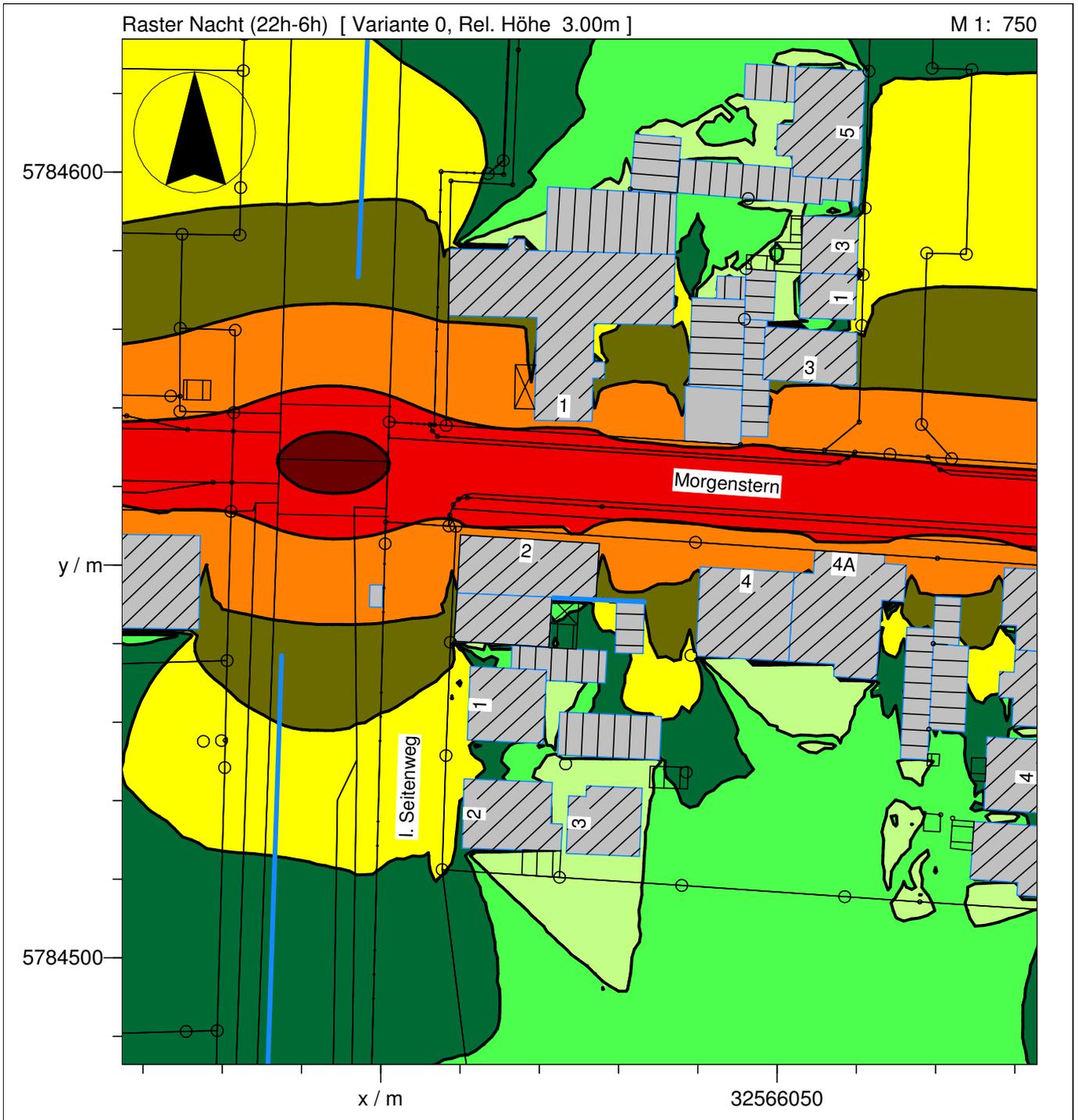
	Tag (6h-22h)	Auftraggeb	Gemeinde Harsum, FB 3
	Pegel	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
	> .. - 0	Planinhalt:	Schienenverkehr Erdgeschoß Tag/Nacht
	> 0 - 2	Differenz der Beurteilungspegel	"Ohne Nr. 2" minus "Mit Nr. 2"
	> 2 - 4	Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
	> 4 - 5	Datum:	13.08.2012
> 5 - 7	Projektdatei	... Harsum Bahn ohne Nr. 2.IPR	
> 7 - 9			
> 9 - 11			
> 11 - 13			
> 13 - 14			
> 14 - 16			
> 16 - ..			



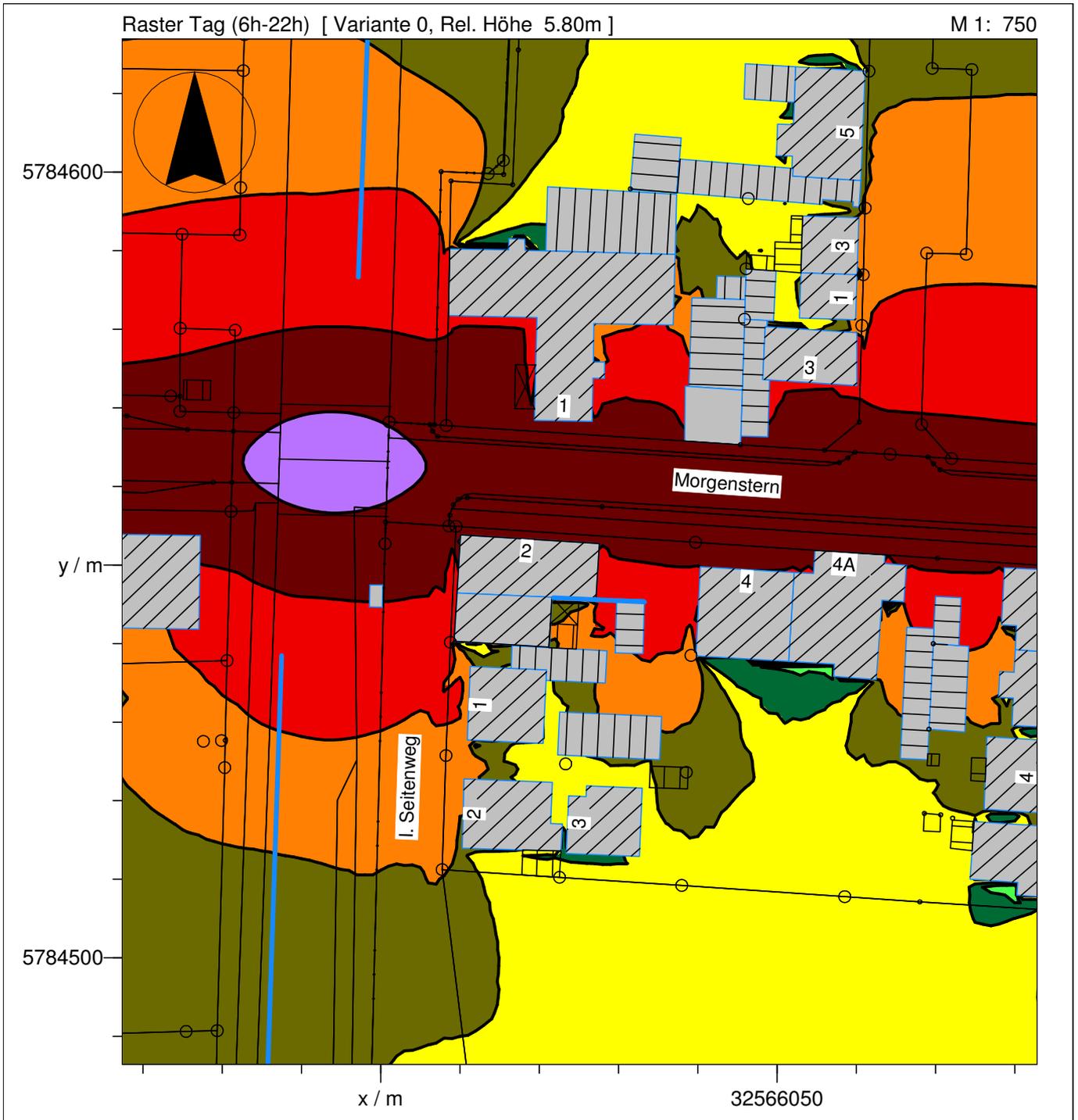
Tag (6h-22h) Pegel dB(A)	Auftraggeb	Gemeinde Harsum, FB 3
> .. -0	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
> -0 - 1	Planinhalt:	Schienerverkehr 1. OG Tag/Nacht Differenz der Beurteilungspegel "Ohne Nr. 2" minus "Mit Nr. 2"
> 1 - 3	Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
> 3 - 5	Datum:	13.08.2012
> 5 - 6	Projektdatei	... Harsum Bahn ohne Nr. 2.IPR
> 6 - 8		
> 8 - 10		
> 10 - 11		
> 11 - 13		
> 13 - 14		
> 14 - ..		



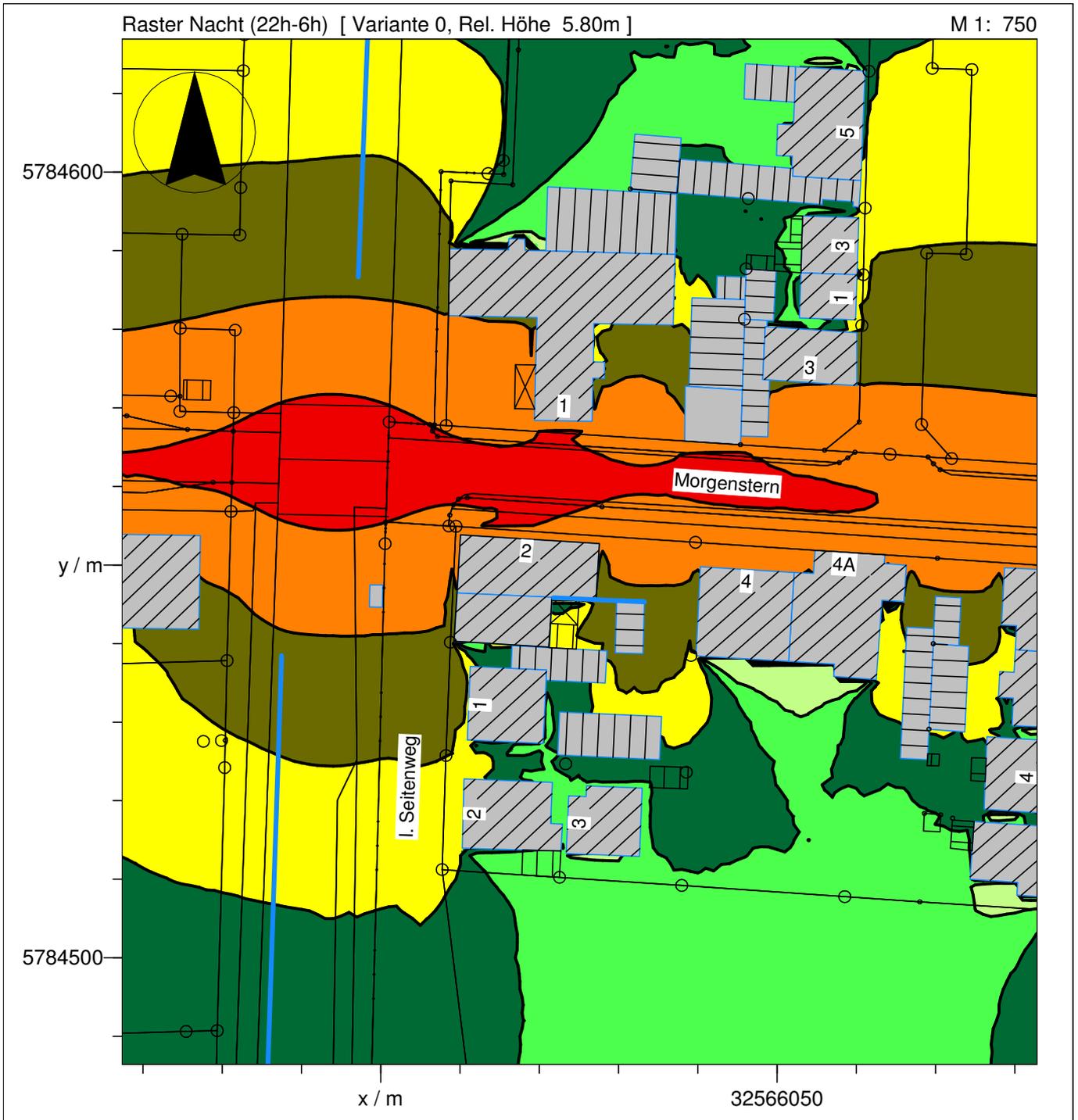
Tag (6h-22h) Pegel dB(A)	Auftraggeber:	Gemeinde Harsum, FB 3
> ..-35	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
>35-40	Planinhalt:	Straßenverkehr Erdgeschoß Tag
>40-45	Beurteilungspegel:	"Mit Nr. 2"
>45-50	Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
>50-55	Datum:	14.08.2012
>55-60	Projektdatei:	... Harsum Strasse mit Nr. 2.IPR
>60-65		
>65-70		
>70-75		
>75-80		
>80-..		



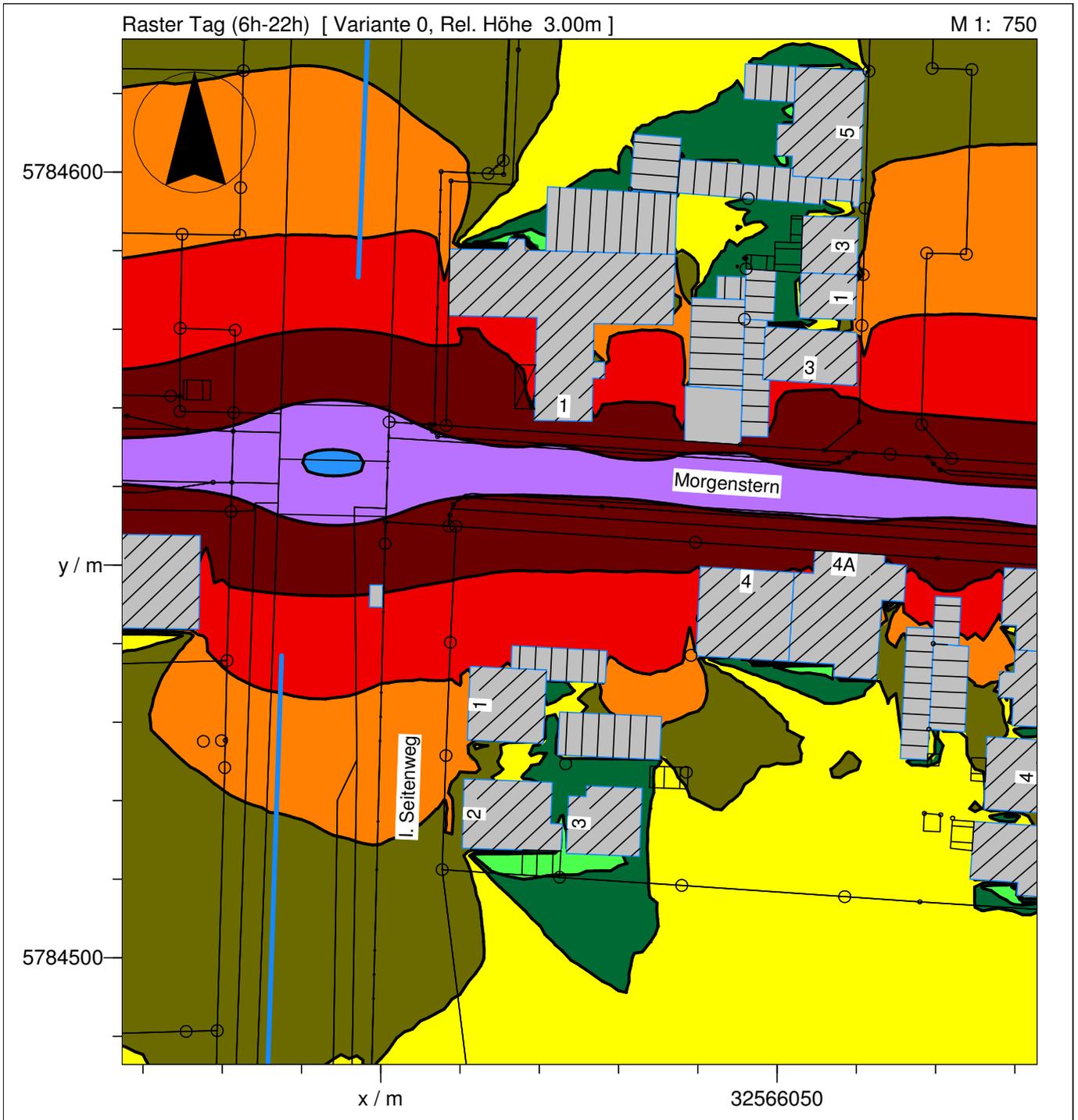
Nacht (22h-6h) Pegel dB(A)	Auftraggeber:	Gemeinde Harsum, FB 3
> .. -35	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
>35-40	Planinhalt:	Straßenverkehr Erdgeschoß Nacht Beurteilungspegel "Mit Nr. 2"
>40-45	Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
>45-50	Datum:	14.08.2012
>50-55	Projektdatei:	... Harsum Strasse mit Nr. 2.IPR
>55-60		
>60-65		
>65-70		
>70-75		
>75-80		
>80-..		



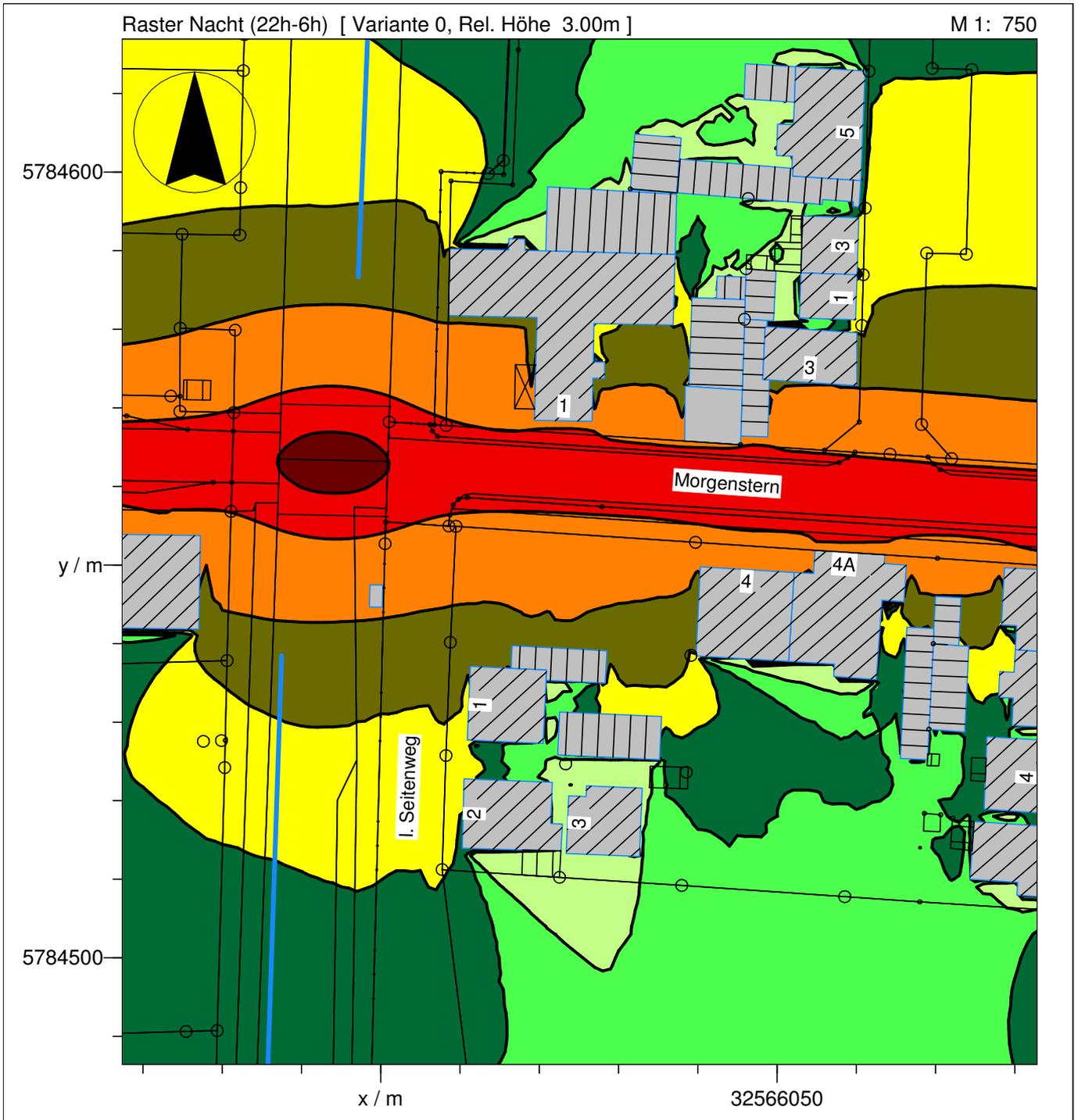
Tag (6h-22h) Pegel dB(A)	Auftraggeber:	Gemeinde Harsum, FB 3
> 35-40	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
> 40-45	Planinhalt:	Straßenverkehr 1. OG Tag
> 45-50	Beurteilungspegel:	"Mit Nr. 2"
> 50-55	Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
> 55-60	Datum:	14.08.2012
> 60-65	Projektdatei:	... Harsum Strasse mit Nr. 2.IPR
> 65-70		
> 70-75		
> 75-80		
> 80-..		



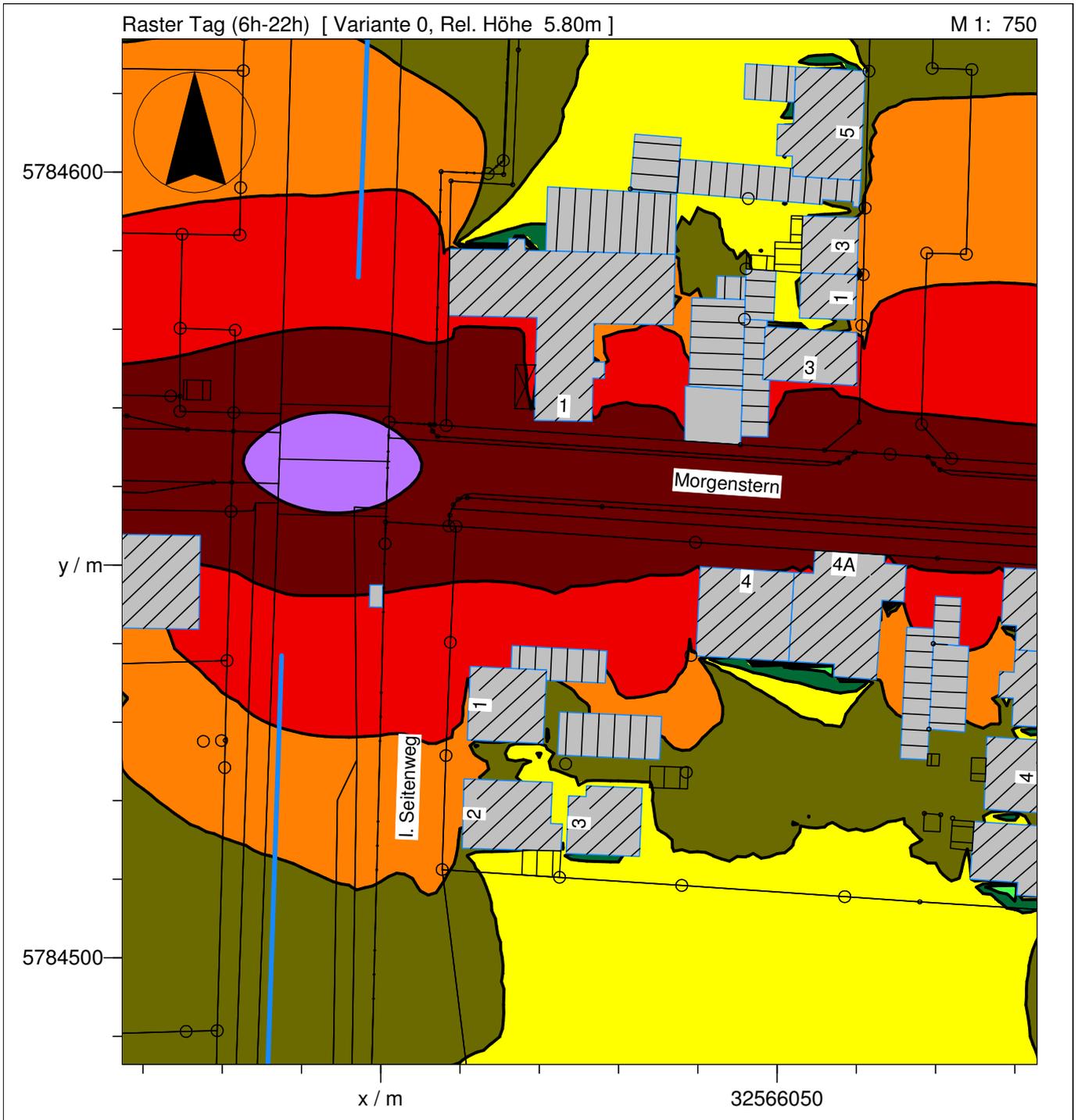
Nacht (22h-6h) Pegel dB(A)	Auftraggeber:	Gemeinde Harsum, FB 3
> ..-35	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
>35-40	Planinhalt:	Straßenverkehr 1. OG Nacht
>40-45	Beurteilungspegel:	"Mit Nr. 2"
>45-50	Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
>50-55	Datum:	14.08.2012
>55-60	Projektdatei:	... Harsum Strasse mit Nr. 2.IPR
>60-65		
>65-70		
>70-75		
>75-80		
>80-..		



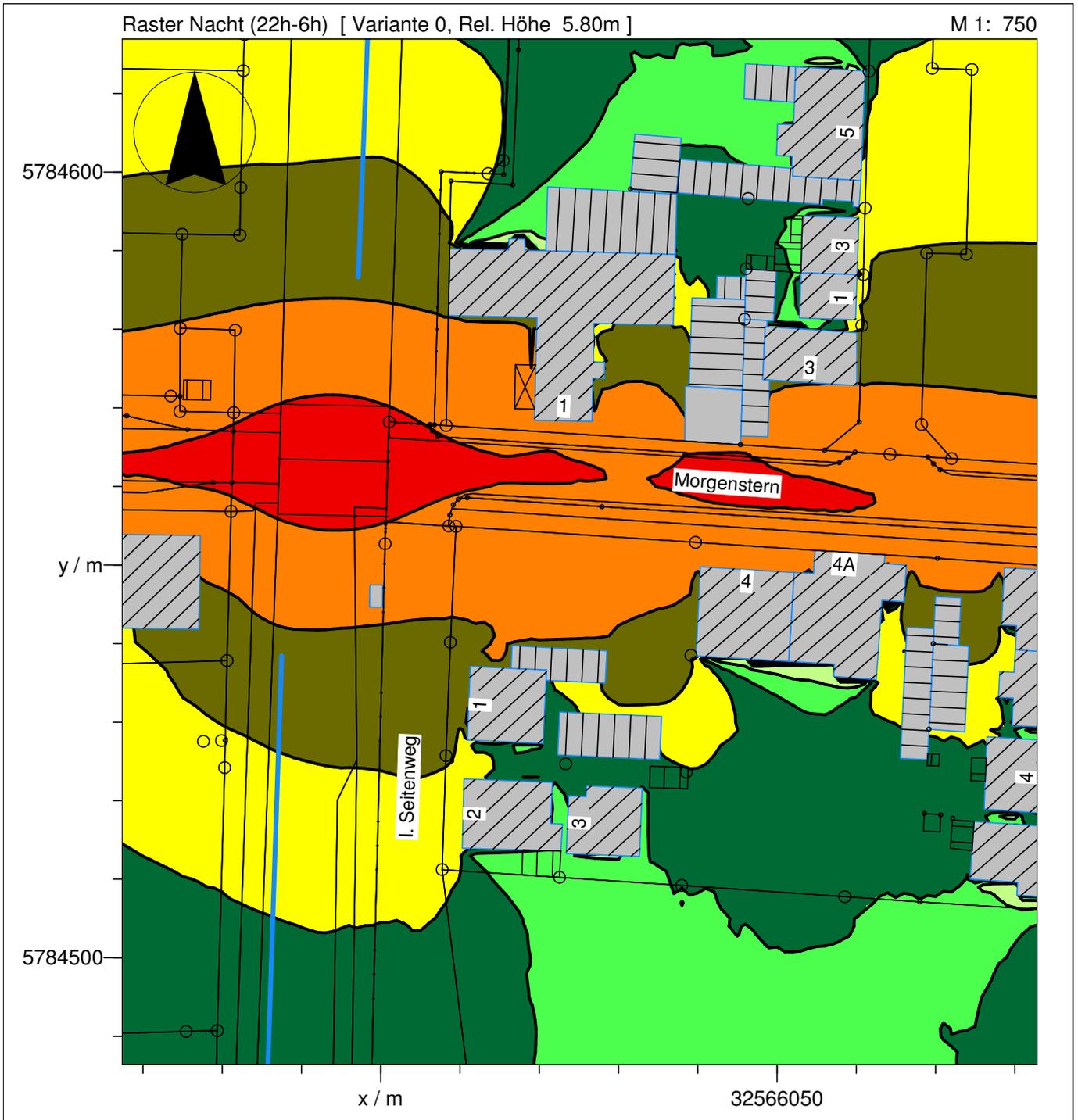
Tag (6h-22h) Pegel dB(A)	Auftraggeber:	Gemeinde Harsum, FB 3
> ..-35	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
>35-40	Planinhalt:	Straßenverkehr Erdgeschoß Tag
>40-45	Beurteilungspegel:	"Ohne Nr. 2"
>45-50	Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
>50-55	Datum:	14.08.2012
>55-60	Projektdatei:	... Harsum Strasse ohne Nr. 2.IPR
>60-65		
>65-70		
>70-75		
>75-80		
>80-..		



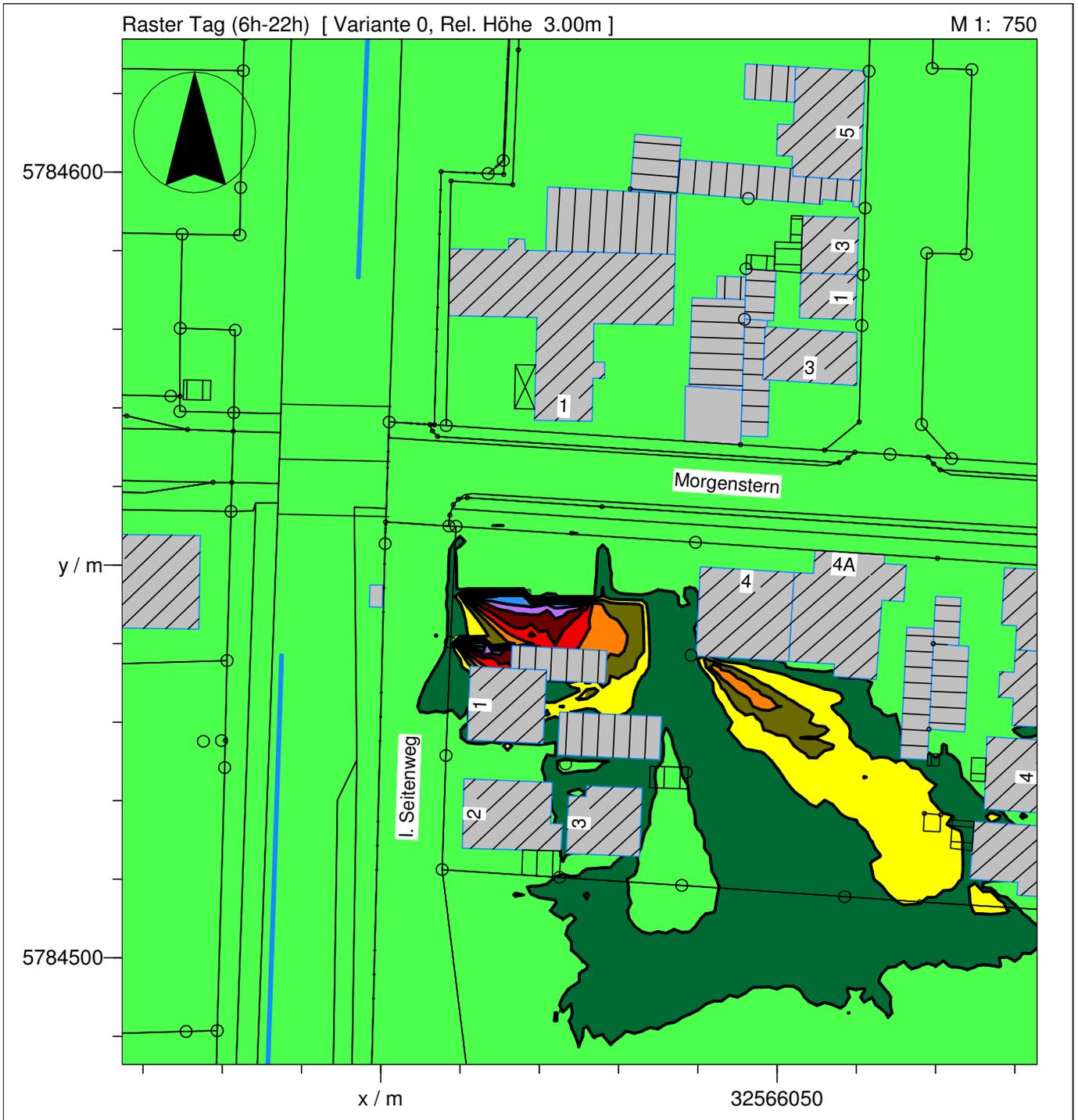
Nacht (22h-6h) Pegel dB(A)	Auftraggeber:	Gemeinde Harsum, FB 3
>...-35	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
>35-40	Planinhalt:	Straßenverkehr Erdgeschoß Nacht Beurteilungspegel "Ohne Nr. 2"
>40-45	Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
>45-50	Datum:	14.08.2012
>50-55	Projektdatei:	... Harsum Strasse ohne Nr. 2.IPR
>55-60		
>60-65		
>65-70		
>70-75		
>75-80		
>80-..		



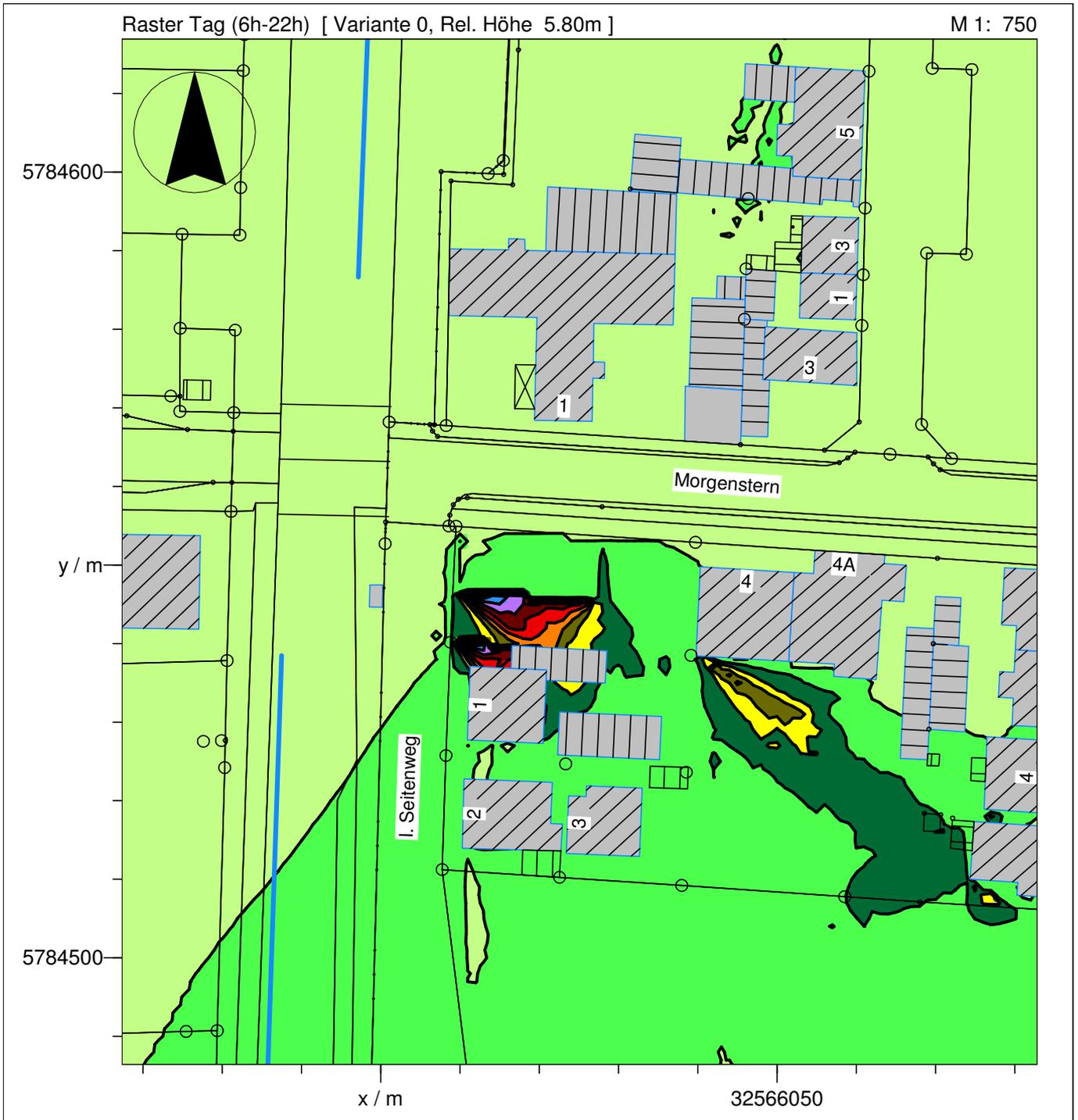
Tag (6h-22h) Pegel dB(A)	Auftraggeber:	Gemeinde Harsum, FB 3
>...-35	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
>35-40	Planinhalt:	Straßenverkehr 1. OG Tag
>40-45	Beurteilungspegel:	"Ohne Nr. 2"
>45-50	Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
>50-55	Datum:	14.08.2012
>55-60	Projektdatei:	... Harsum Strasse ohne Nr. 2.IPR
>60-65		
>65-70		
>70-75		
>75-80		
>80-..		



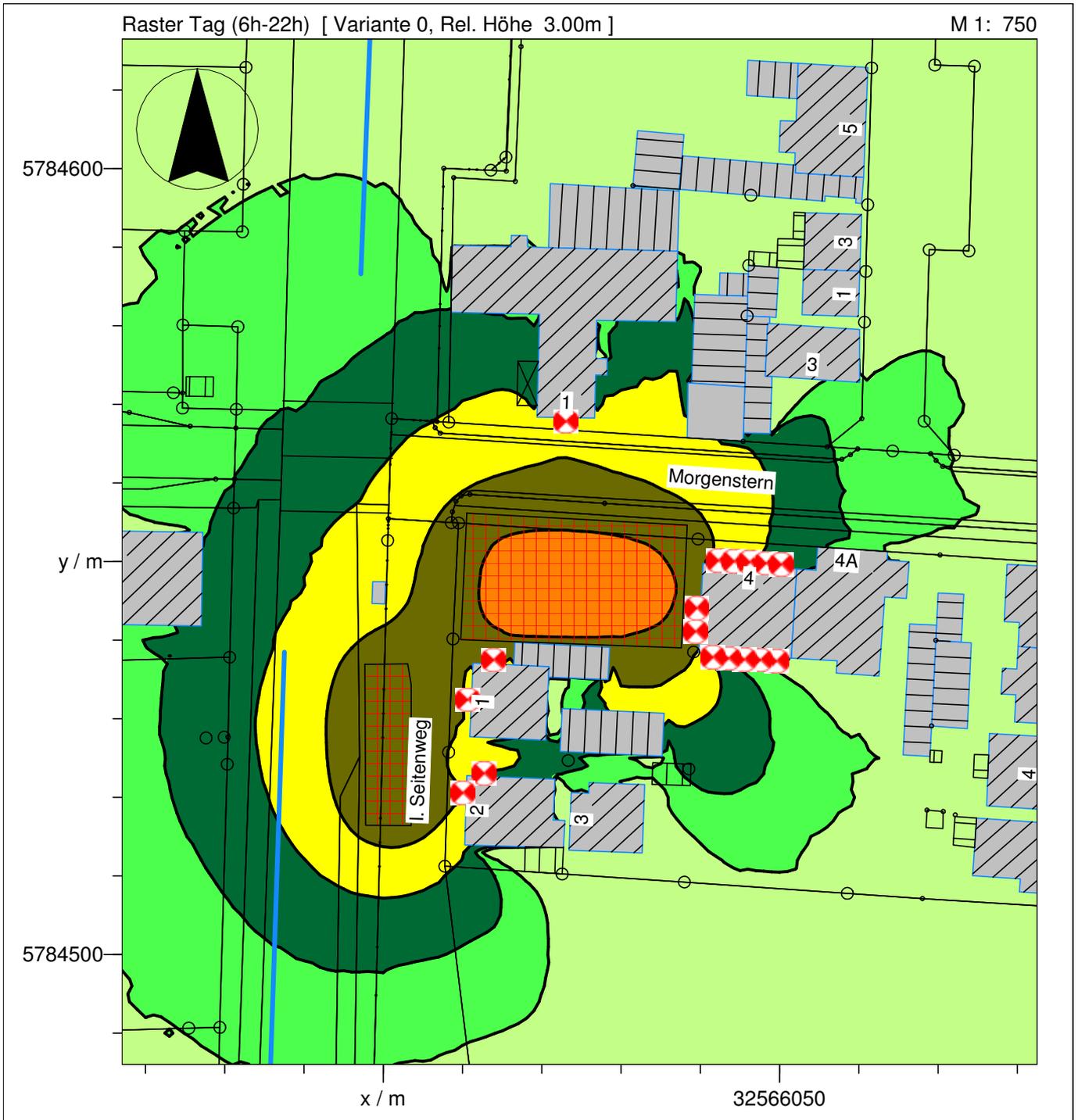
Nacht (22h-6h) Pegel dB(A)	Auftraggeber:	Gemeinde Harsum, FB 3
>...-35	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
>35-40	Planinhalt:	Straßenverkehr 1. OG Nacht
>40-45	Beurteilungspegel:	"Ohne Nr. 2"
>45-50	Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
>50-55	Datum:	14.08.2012
>55-60	Projektdatei:	... Harsum Strasse ohne Nr. 2.IPR
>60-65		
>65-70		
>70-75		
>75-80		
>80-..		



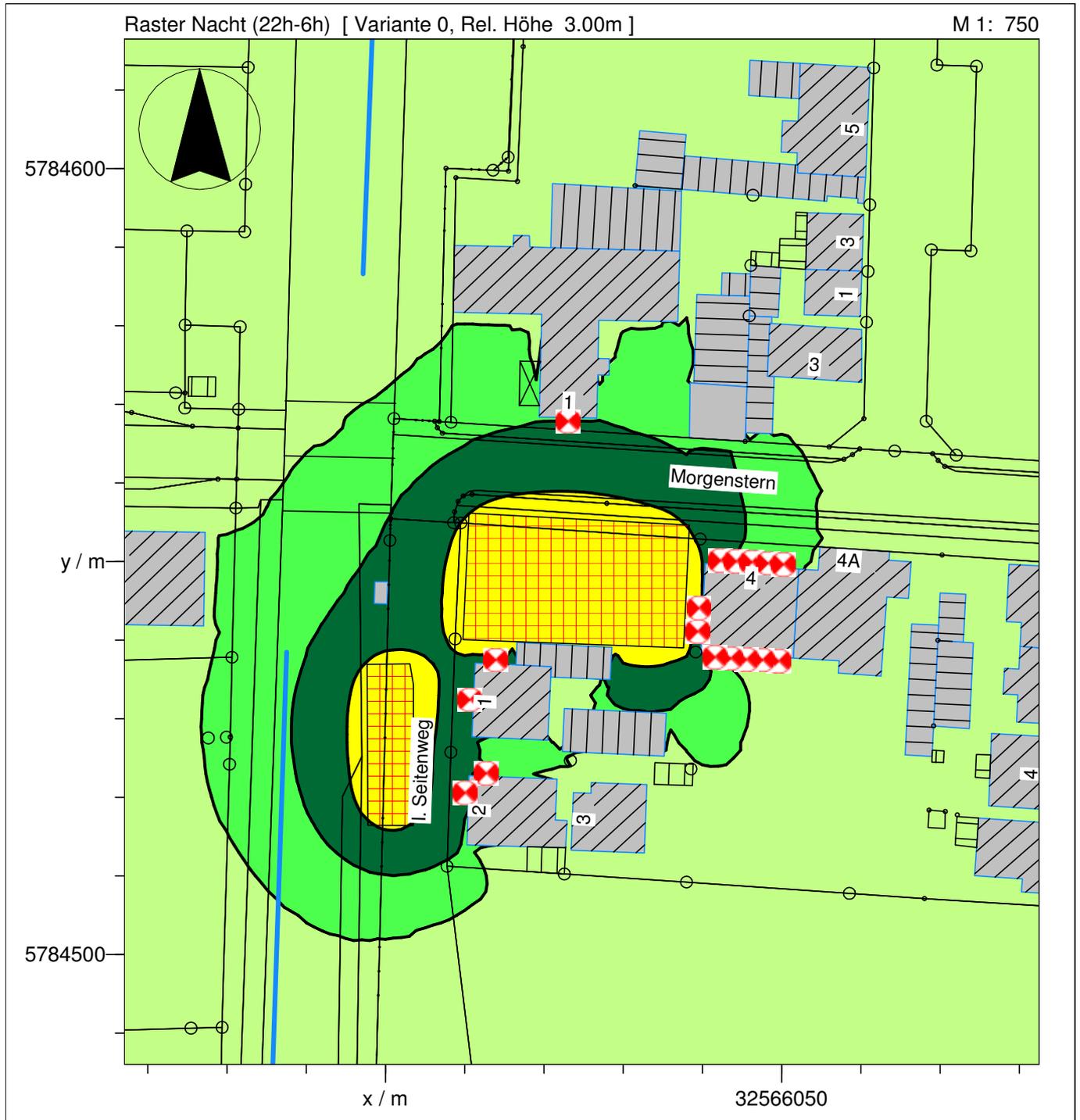
Tag (6h-22h) Pegel dB(A)	Auftraggeber:	Gemeinde Harsum, FB 3
> .. -2	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
> -2 - 1	Planinhalt:	Straßenverkehr Erdgeschoß Tag/Nacht Differenz der Beurteilungspegel "Ohne Nr. 2" minus "Mit Nr. 2"
> 1 - 3	Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
> 3 - 6	Datum:	14.08.2012
> 6 - 8	Projektdatei:	... Harsum Strasse ohne Nr. 2.IPR
> 8 - 11		
> 11 - 13		
> 13 - 16		
> 16 - 18		
> 18 - 20		
> 20 - ..		



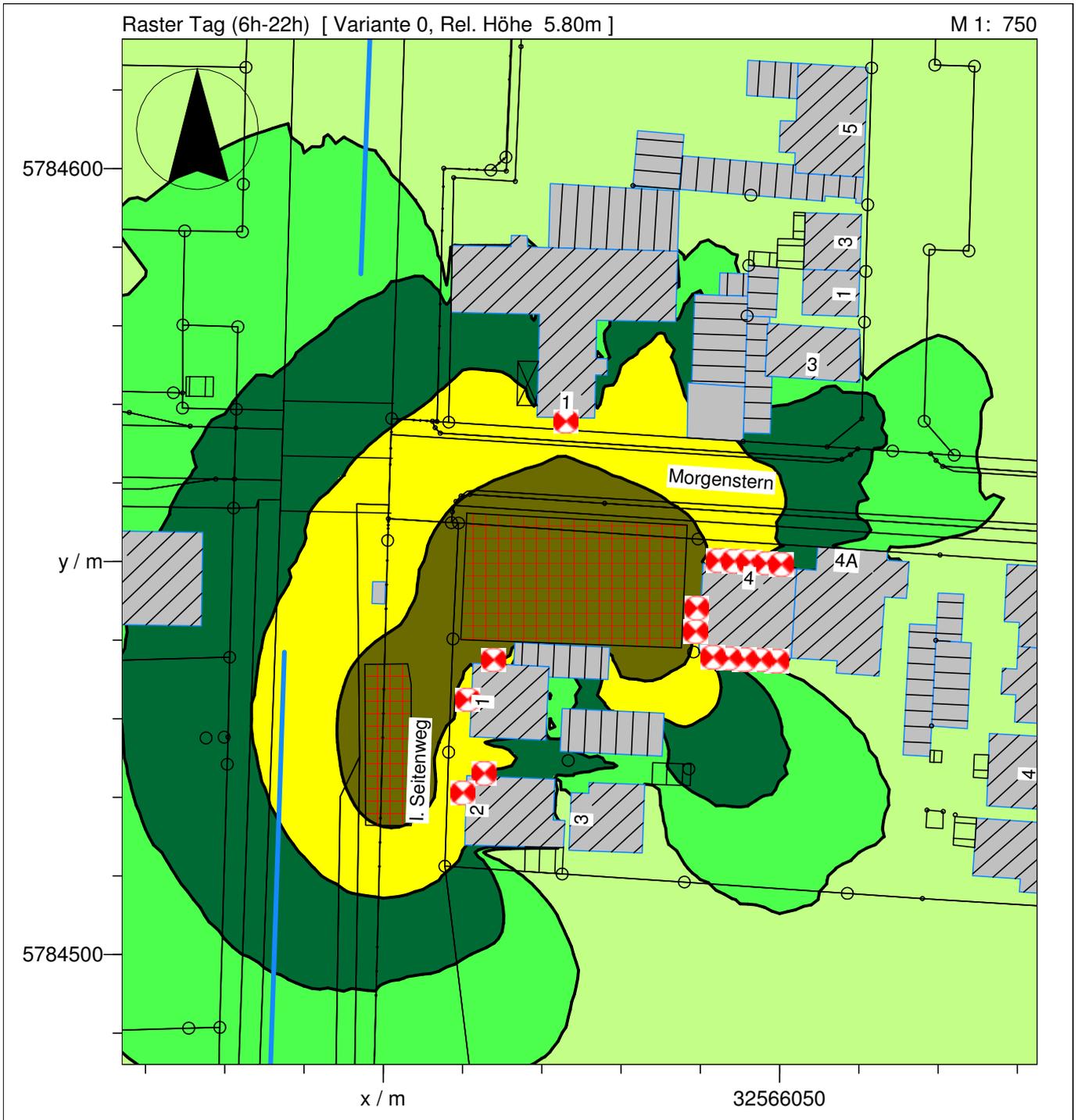
Tag (6h-22h) Pegel dB(A)	Auftraggeber:	Gemeinde Harsum, FB 3
> .. - 0	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
> 0 - 2	Planinhalt:	Straßenverkehr OG Tag/Nacht Differenz der Beurteilungspegel "Ohne Nr. 2" minus "Mit Nr. 2"
> 2 - 4	Bearbeiter:	TNU-UBS-H / Podlacha
> 4 - 6	Datum:	14.08.2012
> 6 - 8	Projektdatei:	... Harsum Strasse ohne Nr. 2.IPR
> 8 - 10		
> 10 - 12		
> 12 - 14		
> 14 - 16		
> 16 - 18		
> 18 - ..		



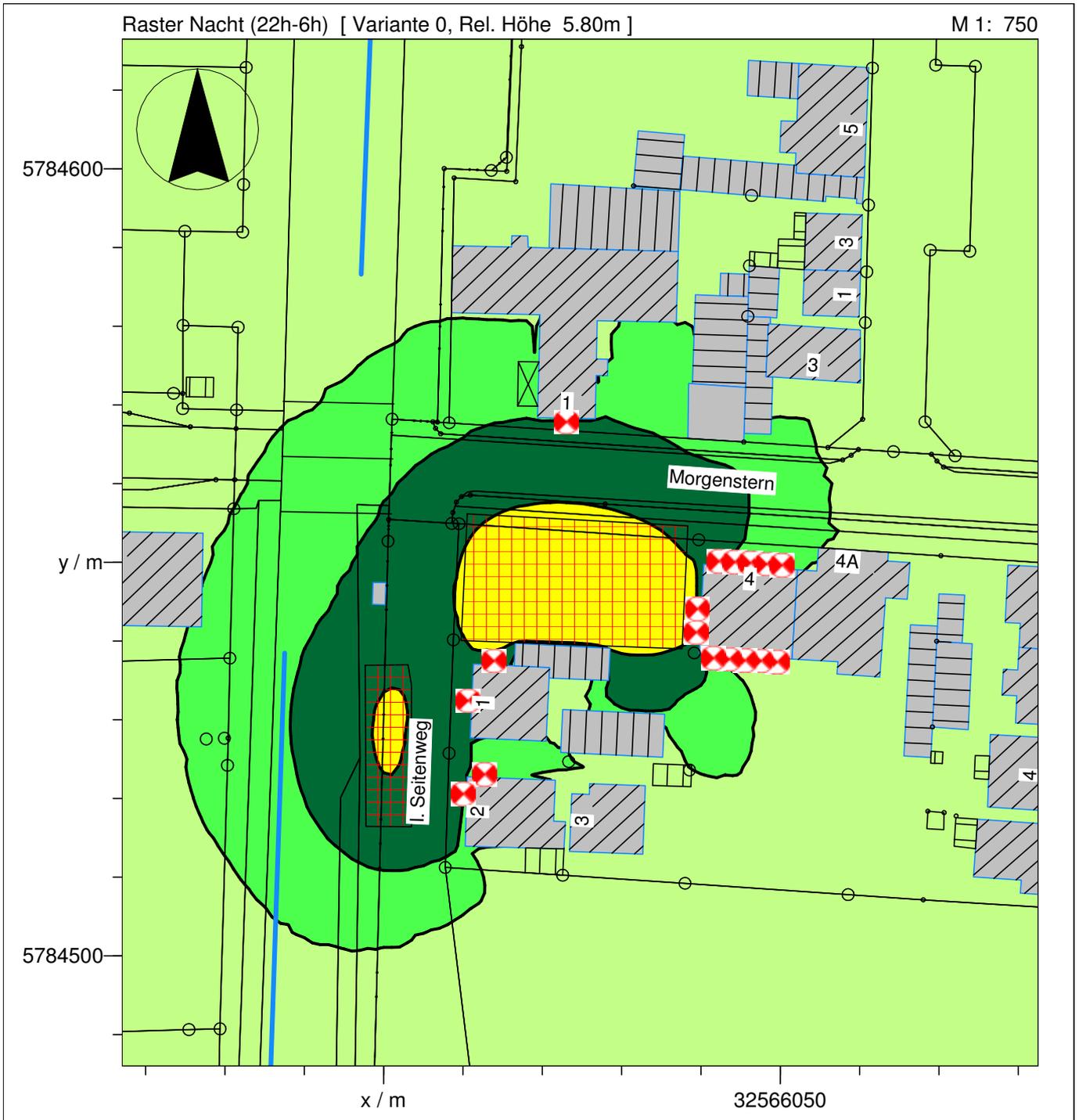
<p>Tag (6h-22h) Pegel dB(A)</p>	>...-35	Auftraggeb:	Gemeinde Harsum, FB 3
	>35-40	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
	>40-45	Planinhalt	Parkplätze Erdgeschoß Tag
	>45-50	Beurteilungspegel	
	>50-55	Bearbeite	TNU-UBS-H / Podlacha
	>55-60	Datum:	13.08.2012
>60-65	Projektdatei	F:\ ... Harsum PuR.IPR	
>65-70			
>70-75			
>75-80			
>80-..			



Nacht (22h-6h) Pegel dB(A)	Auftraggeb:	Gemeinde Harsum, FB 3
>...-35	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
>35-40	Planinhalt	Parkplätze Erdgeschoß Nacht
>40-45	Beurteilungspegel	
>45-50	Bearbeite	TNU-UBS-H / Podlacha
>50-55	Datum:	13.08.2012
>55-60	Projektdatei	F:\ ... Harsum PuR.IPR
>60-65		
>65-70		
>70-75		
>75-80		
>80-..		



	Tag (6h-22h)	Auftraggeb:	Gemeinde Harsum, FB 3
	Pegel	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
	>...-35	Planinhalt	Parkplätze 1. OG Tag
	>35-40	Beurteilungspegel	
	>40-45	Bearbeite	TNU-UBS-H / Podlacha
	>45-50	Datum:	13.08.2012
>50-55	Projektdatei	F:\ ... Harsum PuR.IPR	
>55-60			
>60-65			
>65-70			
>70-75			
>75-80			
>80-..			



Nacht (22h-6h) Pegel dB(A)	Auftraggeb:	Gemeinde Harsum, FB 3
>...-35	Projekt:	geplante P + R - Anlage an der Straße "Morgenstern"
>35-40	Planinhalt	Parkplätze 1. OG Nacht Beurteilungspegel
>40-45	Bearbeite	TNU-UBS-H / Podlacha
>45-50	Datum:	13.08.2012
>50-55	Projektdatei	F:\ ... Harsum PuR.IPR
>55-60		
>60-65		
>65-70		
>70-75		
>75-80		
>80-..		

Verfahrensvermerke

Aufstellungsbeschluss

Der Verwaltungsausschuss hat in seiner Sitzung am 20.06.2012 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 24 beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 Abs. 1 BauGB am 03.05.2013 ortsüblich bekannt gemacht worden.

Planverfasser

Der Bebauungsplan Nr. 24 wurde ausgearbeitet vom
Planungsbüro SRL Weber
Spinozastraße 1
30625 Hannover

Öffentliche Auslegung

Der Verwaltungsausschuss hat in seiner Sitzung am 20.06.2012 dem Entwurf des Bebauungsplans Nr. 24 einschließlich der Begründung zugestimmt und die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung wurden am 03.05.2013 ortsüblich bekannt gemacht.

Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 24 einschließlich der Begründung haben vom 13.05.2013 bis einschließlich 12.06.2013 gem. § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen.

Satzungsbeschluss

Der Rat der Gemeinde hat in seiner Sitzung am 26.09.2013 den Bebauungsplan Nr. 24, nach Prüfung der Stellungnahmen gem. § 3 Abs. 2 BauGB, als Satzung gem. § 10 Abs. 1 BauGB sowie die Begründung beschlossen.

Inkrafttreten

Der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 24 wurde gem. § 10 Abs. 3 BauGB am 23.10.2013 im Amtsblatt für den Landkreis Hildesheim Nr. 42 bekannt gemacht.

Der Bebauungsplan Nr. 24 ist damit am 23.10.2013 rechtsverbindlich geworden.

Harsum, den 24.10.2013

Siegel

gez. Kemnah
Bürgermeister
