Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/17/0402-01	Termin 22.03.2021	Haupt- und Finanzausschuss
Beschlussvorlage			öffentlich

Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss-kontrolle*
09.03.2021	Bezirksvertretung Osterfeld	A		
16.03.2021	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	V		
22.03.2021	Haupt- und Finanzausschuss	B		

Beratungsgegenstand

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 - Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) - Beschluss zur Vergrößerung des Plangebietes und zur öffentlichen Auslegung

Beschlussvorschlag

1. Der Haupt- und Finanzausschuss beschließt auf der Grundlage einer Delegierung gemäß § 60 Absatz 2 Satz 1 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen anstelle des Rates der Stadt das Verfahrensgebiet zu vergrößern (siehe Punkt VI.).

   Gesetzliche Grundlage: **§ 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 08.08.2020 (BGBl. I S. 1728).**

2. Der Haupt- und Finanzausschuss erklärt sich auf der Grundlage einer Delegierung gemäß § 60 Absatz 2 Satz 1 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen anstelle des Rates der Stadt mit dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 vom 06.02.2021 einverstanden und beschließt die öffentliche Auslegung nebst Vorhaben- und Erschließungsplan sowie der Begründung (Teil A) inkl. planungsbegleitenden Fachgutachten und Umweltbericht (Teil B).

   Gesetzliche Grundlage: **§ 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 08.08.2020 (BGBl. I S. 1728).**

Bereichsleiter Bereich 5-1	Dezernent Dezernat 0	Oberbürgermeister
Mollerus **Datum 17.02.2021**	**Güldenzopf** **Datum 22.02.2021**	**Schranz** **Datum 26.02.2021**

* Vorlage zur:	* Ergebnis :	Beschlusskontrolle:	Beteiligung:	
Anhörung (A)	Zustimmung (Z)			
Kenntnisnahme (K)	Ablehnung (A)	Ja oder nein	Personalrat	[ ]
Vorberatung (V)	Änderung (Ä)			
Beschlussfassung (B)	Anhörung vollzogen (AV)		Gleichstellungsstelle	[ ]
	Kenntnisnahme (K)			

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/17/0402-01	Termin 22.03.2021	Haupt- und Finanzausschuss

Bezug

- Einleitender Beschluss zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 - Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) - vom 19.11.2018 (Drucksache Nr. B/16/4058-01)

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine [X]

ja [ ]

b) Sonstige Keine

Begründung

I. Lage des Plangebiets im Stadtgebiet

Der räumliche Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 befindet sich im Nordosten des Stadtbezirks Osterfeld, im äußersten Südosten des statistischen Bezirks Klosterhardt-Süd. Er liegt unmittelbar an der Stadtgrenze zur Stadt Bottrop.

Er liegt in der Gemarkung Osterfeld, Flur 19. Er wird begrenzt durch die Teutoburger Straße (südlich), die Huyssenstraße und Teilflächen der Jacobistraße (nördlich), die Turnplatzstraße (westlich) und die Straße Im Fuhlenbrock (östlich), die die Grenze zum Gemeindegebiet der Stadt Bottrop darstellt.

Er umfasst in Gänze die Flurstücke Nr. 532 und Nr. 534 sowie eine Teilfläche des Flurstücks Nr. 533 (öffentliche Verkehrs- und Grünfläche). Um letztere wurde der Geltungsbereich gegenüber dem einleitenden Beschluss zur Optimierung der Vorhabenfläche erweitert (siehe Anlage 1).

II. Planungsanlass und -ziele

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 - Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) - sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, um im Sinne der Innenentwicklung und der Sicherung und Verbesserung einer wohnortnahen Versorgung dem am Standort bestehenden Lebensmittel-Discountmarkt der Fa. Lidl einen zeitgemäßen großflächigen Erweiterungsneubau zu ermöglichen und dessen städtebauliche Integration verträglich zu steuern.

Ein entsprechender Antrag der Vorhabenträgerin, der Fa. Lidl Vertriebs-GmbH & Co. KG, Krummensteg 137, 47475 Kamp-Lintfort vom 28.09.2018 auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens gemäß § 12 Abs. 2 Satz 1 BauGB lag bereits zum Einleitenden Beschluss vom 19.11.2018 vor. Hierin erklärte die Antragstellerin auch, dass sie i.S.v. § 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB bereit und in der Lage ist, innerhalb einer im weiteren Planverfahren noch festzulegenden Frist das beantragte Vorhaben umzusetzen.

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 - Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) - werden folgende Hauptplanungsziele verfolgt:

- Förderung von Maßnahmen der Innenentwicklung,
- Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf potenziell betroffene zentrale Versorgungsbereiche,
- Ertüchtigung und langfristige Sicherung eines städtebaulich vollintegrierten solitären Nahversorgungsstandortes,
- Planungsrechtliche Festsetzung eines großflächigen Lebensmittel-Discountmarktes,
- Sortimentsbezogene Steuerung von zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten unter Berücksichtigung des Oberhausener Einzelhandelskonzeptes,
- Prüfung und ggf. Regelung von erforderlichen Erschließungsanlagen,
- Prüfung und ggf. Regelung von planungsrechtlichen Ausgleichserfordernissen.

Zur Wahrung der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung i.S.v. § 1 Abs. 3 BauGB ist es insgesamt erforderlich, die angestrebten städtebaulichen Entwicklungsabsichten durch eine entsprechende Bebauungsplanung zu steuern. Die vorhabenbezogene Bebauungsplanung Nr. 31 trägt einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung gemäß § 1 Abs. 5 BauGB Rechnung, da sie insbesondere Maßnahmen der Innenentwicklung fördert und einen Beitrag zur langfristigen Sicherung und Qualifizierung der wohnortnahen Grundversorgung leistet.

Die Beschreibung der konkreten Ziele und die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind – neben den Planwerken des vorhabenbezogenen Bebauungsplans (Blatt B) und des Vorhaben- und Erschließungsplans (Blatt A) (siehe Anlagen 2.1 und 2.2) – auch der Begründung Teil A inkl. der als Anlage zu dieser Begründung gehörigen planungsbegleitenden Fachgutachten (siehe Anlage 3.1 inkl. der Anlagen 3.2 bis 3.7) sowie dem Teil B (Umweltbericht) (siehe Anlage 3.8) zu entnehmen.

III. Städtebauliches Konzept / verkehrliche Erschließung / schalltechnische Aspekte

Städtebauliches Konzept:

Das Areal ist derzeit mit einem Lebensmittel-Discountmarkt der Fa. Lidl bebaut. Der seit über zehn Jahren bestehende Markt weist mittlerweile erhebliche Modernisierungs- und Erweiterungsbedarfe auf, um als zeitgemäßer vollintegrierter Nahversorger seine wohnortnahe Versorgungsfunktion insbesondere für die umliegende Wohnbebauung auch langfristig wahrnehmen zu können. Über das vorhabenbezogene Bebauungsplanverfahren Nr. 31 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Erweiterungsneubau geschaffen werden, um die Integration eines dann i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO großflächigen Einzelhandelsbetriebes städtebaulich verträglich und im Rahmen eines förmlichen Bebauungsplan- und Beteiligungsverfahrens zu steuern. Die Vorhabenträgerin beabsichtigt die aktuell aufstehende Gebäudesubstanz abzubrechen und durch einen zeitgemäßen Neubau einer „Metropolfiliale“ zu ersetzen.

Eine „Metropolfiliale“ der Fa. Lidl zeichnet sich unter anderem durch eine moderne Architektur in ökologischer Bauweise mit Gründach und Fassadenbegründung, eine hohe Energieeffizienz, ein neues Stellplatzkonzept und eine geräuschoptimierte Warenandienung aus. In dem dann weitgehend zweigeschossigen Baukörper wird die Einzelhandelsverkaufsfläche im Obergeschoss untergebracht und im Erdgeschoss eine eingehauste Stellplatzanlage realisiert. In einer punktuell in Richtung des Kreisverkehrs Teutoburger Straße / Im Fuhlenbrock auf einer Fläche von ca. 11,5m x 14,5m geplanten dritten Geschossebene werden zusätzlich die erforderlichen Sozialräume untergebracht. Die Warenanlieferung wird in einem eingehausten Andienungsbereich abgewickelt, um dadurch bedingte potenzielle Lärmemissionen auf sensible Umgebungsnutzungen zu reduzieren und die betriebliche Einbindung als Nahversorgungsstandort in dessen städtebauliches Umfeld verträglich zu gestalten. Zur Minderung der Emissionen der außerhalb des Hauptbaukörpers zusätzlich geplanten Stellplatzanlage wird in Richtung der Huyssenstraße eine 2m hohe Lärmschutzwand realisiert, dessen stadtgestalterische Anforderungen innerhalb des zur vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 gemäß § 12 BauGB gehörenden Durchführungsvertrages noch geregelt werden.

Das Plangebiet wird in ökologischer Hinsicht durch Begrünungsmaßnahmen aufgewertet. Neben einer Dach- und Fassadenbegrünung des Hauptbaukörpers ist eine Eingrünung der außerhalb des Hauptbaukörpers geplanten Stellplatzanlage durch Baumpflanzungen vorgesehen. Zusätzliche Baumpflanzungen entlang des geplanten Hauptbaukörpers werden ebenfalls realisiert.

Verkehrliche Erschließung:

Die geplante Erschließung des Vorhabengebiets erfolgt für den Kundenverkehr über eine an der östlichen Grundstücksgrenze und die Straße Im Fuhlenbrock angrenzende Hauptzu- und -abfahrt. Diese Hauptanbindung erschließt sowohl die innerhalb als auch außerhalb des geplanten Baukörpers gelegenen Stellplatzflächen. Die derzeit vorhandene Zu- und Abfahrt für den bestehenden Markt an der Teutoburger Straße wird im Zuge des Erweiterungsneubaus zur Entzerrung des Kundenverkehrs als ergänzende Ausfahrt aus dem geplanten Garagengeschoss aufrechterhalten.

Die Warenanlieferung erfolgt aus verkehrsorganisatorischen Gründen, wie im Bestand, über eine gesonderte Zufahrt von der Huyssenstraße. Die Zufahrt über die Huyssenstraße steht ausschließlich dem Lieferverkehr zur Verfügung und wird außerhalb der Liefervorgänge durch eine elektrische Toranlage verschlossen; mit der Hauptzufahrt von der Straße Im Fuhlenbrock wird der bestehenden Verkehrsberuhigung und „Spielstraßenregelung“ auf der Huyssenstraße Rechnung getragen.

Im Rahmen des bisherigen Planverfahrens erfolgte eine umfangreiche Prüfung alternativer Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten für den Kunden- wie auch den Lieferverkehr. Im Ergebnis vereint die nunmehr geplante Erschließungsvariante in der gesamtplanerischen Betrachtung und im Hinblick auf die gegebene und beengte Grundstückssituation die meisten Vorteile und ist in verkehrstechnischer Hinsicht uneingeschränkt realisierbar.

Zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 ist ein Verkehrsgutachten durch das Büro Brilon Bondzio Weiser (siehe Anlage 3.6) erstellt worden. Es wurde untersucht, welche zusätzliche Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr aufgrund der geplanten Entwicklung zu erwarten ist und ob das zukünftige Verkehrsaufkommen an den umliegenden Knotenpunkten störungsfrei sowie mit einer angemessenen Qualität des Verkehrsablaufs abgewickelt werden kann. Im Ergebnis wird fachgutachterlich festgestellt, dass die verkehrliche Erschließung des über die vorhabenbezogene Bebauungsplanung Nr. 31 planungsrechtlich zu ermöglichenden Vorhabens mit dem vorhandenen Ausbaustand des Straßennetzes sowie der geplanten Zufahrt zur Straße Im Fuhlenbrock gesichert ist (vgl. Kapitel C.3 der Begründung zum vorhaben-bezogenen Bebauungsplan Nr. 31).

Schalltechnische Aspekte:

Nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB sind innerhalb eines Bauleitplanverfahrens u.a. auch die Belange des Immissionsschutzes zu berücksichtigen und mit anderen Belangen gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Ein planungsrelevantes Schallgutachten wurde durch das Büro Brilon Bondzio Weiser erarbeitet (siehe Anlage 3.7). In diesem Gutachten sind die durch das geplante Vorhaben bedingten Emissionen (Gewerbelärm (u.a. Parkplatz, Anlieferung, technische Anlagen) und Verkehrslärm) ermittelt, betrachtet und bewertet worden.

Das Schallgutachten kommt bei der Beurteilung der schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens vor diesem Hintergrund insgesamt zu folgenden Ergebnissen, die im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens Nr. 31 und des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens umzusetzen sind:

Gewerbelärm:

- Die Öffnungszeit ist rechtzeitig vor 22 Uhr zu beenden, sodass bis 22 Uhr alle Kunden und Beschäftigten den Parkplatz verlassen haben. Die Öffnungszeit ist so zu wählen, dass vor 6 Uhr keine Kunden und Beschäftigten den Parkplatz befahren. Im Nachtzeitraum von 22 bis 6 Uhr führen eine Nutzung des Parkplatzes und Anlieferungsvorgänge zu höheren Mittelungs- und Spitzenpegeln als zulässig.

- Zur Begrenzung der Geräuschimmission sind folgende Minderungsmaßnahmen umzusetzen:

  - Der Parkplatz ist mit einer Asphaltoberfläche herzustellen.
  - Die Deckenunterseite der Parkgarage und der Anlieferung sind mit absorbierenden Materialien mit einem Absorptionskoeffizienten $\alpha \leq 0{,}5$ zu verkleiden.
  - Das Tor der Anlieferung ist während der Ladevorgänge zu schließen.
  - Eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2m ist an der Huyssenstraße zu errichten.

- Die Geräuschemissionen der haustechnischen Anlagen (Lüftung/Klima) des geplanten Vorhabens sind mit dem gutachterlich gewählten Ansatz unkritisch. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist eine erneute Prüfung erforderlich, wenn die Detailplanung der Anlagen vorliegt.

Vor diesem gutachterlichen Analysehintergrund wird innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 als aktive Lärmschutzmaßnahme eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,0m an der Huyssenstraße zum Schutz der umliegenden Wohnbebauung festgesetzt. Die weiteren gutachterlich ermittelten betriebsorganisatorischen Maßnahmen werden – insofern sie nicht im Baugenehmigungsverfahren zu lösen sind – innerhalb des zur vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 gem. § 12 BauGB gehörenden Durchführungsvertrages geregelt.

In Bezug auf den Gewerbelärm ist festzuhalten, dass mit den gutachterlich bestimmten betrieblichen und aktiven Lärmminderungsmaßnahmen die relevanten Immissionsrichtwerte der TA Lärm auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch andere gewerbliche Betriebe an den vorhandenen Wohnnutzungen mit einer Ausnahme eingehalten werden können. Am gutachterlich untersuchten Immissionsort 5 (Jacobistraße 1) werden trotz der vorgenannten betrieblichen und aktiven Lärmminderungsmaßnahmen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für ein „Reines Wohngebiet (WR) i.S.v. § 3 BauNVO“ um 1,4 – 1,8 dB(A) überschritten.

Allerdings verringert sich die Lärmbelastung an diesem Immissionsort durch die Umsetzung der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 und die damit verbundene Umsetzung der vorgenannten betrieblichen und aktiven Lärmminderungsmaßnahmen im Vergleich zum heutigen Bestand um 0,9 bis 2,8 dB(A). Die ermittelten Beurteilungspegel liegen deutlich unter dem Immissionsrichtwert der TA Lärm für „Allgemeine Wohngebiete (WA) i.S.v. § 4 BauNVO“.

Verkehrslärm:

- Das zusätzliche Verkehrsaufkommen führt im Verlauf der gutachterlich untersuchten Straßen zu keiner wahrnehmbaren Steigerung der Lärmbelastung. Der Anstieg zum derzeitigen Bestand beträgt in den meisten Fällen zwischen 0 bis 0,2 dB(A) und maximal 0,4 dB(A). Im Bereich der Turnplatzstraße sinkt die Belastung an einzelnen Immissionsorten um bis zu 1,0 dB(A).
- Die höchsten Beurteilungspegel mit 66/57 dB(A) tags/nachts sind weiterhin an den Häusern Teutoburger Straße 311, Sterkrader Straße 200, 207 und 214 zu erwarten.
- Städtebauliche Missstände sind nicht zu erwarten. Die Grenze der potenziellen Gesundheitsbeeinträchtigung von 70/60 dB(A) wird an keinem Immissionsort erreicht oder überschritten.

In Bezug auf die gutachterlichen Ergebnisse zum Verkehrslärm sind im Rahmen der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 keine weitergehenden planungsrechtlichen Regelungen zu treffen, da durch die Planung keine über den derzeit bereits vorhandenen und durch die Planung nicht beeinflussbaren Bestand hinausgehenden, wahrnehmbaren Immissionen bedingt werden (vgl. Kapitel D.8 und E.3 der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31).

IV. Bisheriger Verfahrensablauf

Der Rat der Stadt Oberhausen hat in seiner Sitzung am 19.11.2018 auf Antrag der Vorhabenträgerin, der Fa. Lidl Vertriebs-GmbH & Co. KG, Krummensteg 137, 47475 Kamp-Lintfort vom 28.09.2018 den einleitenden Beschluss zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 31 - Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) - gefasst.

Der einleitende Beschluss ist im Amtsblatt vom 15.01.2019 veröffentlicht worden.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) und nach den “Verfahrensgrundsätzen für die vorgezogene Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung” der Stadt Oberhausen hat der Vorentwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 - Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) -

- in der Zeit vom 28.10.2019 – 12.11.2019 einschließlich öffentlich ausgelegen (Darlegung der Planung);

- am 20.11.2019 sowie am 18.12.2019 haben öffentliche Anhörungen (Bürgerversammlungen) stattgefunden.

Innerhalb dieser Zeit bestand Gelegenheit, sich über die allgemeinen Ziele und den Zweck der Planung sowie die voraussichtlichen Auswirkungen unterrichten zu lassen. Gleichzeitig wurde den Bürgerinnen und Bürgern dabei Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben, die zusätzlich auch im Nachgang der außerhalb des Darlegungszeitraums terminierten öffentlichen Anhörungen (Bürgerversammlungen) ermöglicht wurde.

Gemäß § 4 Abs. 1 BauGB sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange in der Zeit vom 28.10.2019 bis 28.11.2019 erstmalig bei der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans beteiligt worden.

V. Stellungnahmen der Verwaltung zu den Eingaben aus der frühzeitigen Beteiligung

Die zu den abwägungsrelevanten Stellungnahmen der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange aus der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB erarbeiteten, vorläufigen Prüfergebnisse der Verwaltung und der Vorhabenträgerin sind der Anlage 4 zu entnehmen. Die Stellungnahmen wurden wortgleich übernommen.

Als abwägungserhebliche Dokumente liegen darüber hinaus die Protokolle der Bürgerversammlungen vom

- 20.11.2019 im Golfclub Oberhausen (Jacobistraße 35, 46119 Oberhausen) sowie
- 18.12.2019 im Louise-Schroeder-Heim (Siepenstraße 30, 46119 Oberhausen)

vor.

Kopien aller bislang im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vorgetragenen, abwägungsrelevanten Stellungnahmen und die Niederschriften über die öffentlichen Anhörungen (Bürgerversammlungen) vom 20.11.2019 sowie vom 18.12.2019 sind den Anlagen 5 und 6 zu entnehmen.

VI. Vergrößerung des Plangebietes

Der räumliche Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 wurde gegenüber dem Einleitenden Beschluss vom 19.11.2018 bereits zur frühzeitigen Beteiligung im IV. Quartal 2019 um eine ca. 190m² große Teilfläche des städtischen Flurstücks Nr. 533 (Verkehrsfläche der Jacobistraße) ergänzt, sodass er nunmehr zusammen mit den in Gänze enthaltenen Flurstücken Nr. 532 und Nr. 534 rd. 4.665m² umfasst.

Es ist seitens des Vorhabenträgers der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 beabsichtigt, zur Optimierung des Grundstückszuschnittes des Vorhabengrundstückes Teile des derzeit in öffentlichem Eigentum stehenden Flurstücks Nr. 533 (Gemarkung Osterfeld, Flur 19) im Kreuzungsbereich der Jacobistraße / Im Fuhlenbrock zu erwerben. Diesbezügliche verwaltungsseitige Prüfungen und vorhabenträgerseitige Ankaufsverhandlungen sind bereits veranlasst.

Die genaue Abgrenzung des Plangebiets ergibt sich auch aus der beigefügten Übersichtsskizze (siehe Anlage 1). Hierin ist auch die ergänzte Fläche gekennzeichnet.

VII. Weiterer Verfahrensablauf

Der Verfahrensablauf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 stellt sich wie folgt dar:

- Einverständnis des Rates mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplanentwurf sowie dem Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplans und Beschluss des Rates gemäß § 3 Abs. 2 BauGB betreffend die öffentliche Auslegung dieser Entwürfe sowie der Begründung (Teil A) inkl. planungsbegleitenden Fachgutachten und Umweltbericht (Teil B);

- 2. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB;
- Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs im Amtsblatt der Stadt Oberhausen;

- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für 30 Tage;

- Abschluss des Durchführungsvertrages gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB;

- Beschluss des Rates gemäß § 10 Abs. 1 BauGB (Satzungsbeschluss);

- Rechtskraft des vorhabenbezogenen Bebauungsplans durch Veröffentlichung des Satzungsbeschlusses im Amtsblatt der Stadt Oberhausen.

VIII. Kurzzusammenfassung

Der Rat der Stadt beschließt die öffentliche Auslegung des Entwurfs zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 - Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) - nebst Vorhaben- und Erschließungsplan sowie der Begründung (Teil A) inkl. planungsbegleitenden Fachgutachten und Umweltbericht (Teil B).

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 - Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) - sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, um im Sinne der Innenentwicklung und der Sicherung und Verbesserung einer wohnortnahen Versorgung dem am Standort bestehenden Lebensmittel-Discountmarkt der Fa. Lidl einen zeitgemäßen großflächigen Erweiterungsneubau zu ermöglichen und dessen städtebauliche Integration verträglich zu steuern.

Anlagen

Anlage 1: Übersichtsskizze zum Geltungsbereich des VBB 31 mit Vergrößerungskennzeichnung vom 23.09.2019

Anlage 2.1: Verkleinerte Fassung des VBB 31 (Blatt B) vom 06.02.2021

Anlage 2.2: Verkleinerte Fassung des Vorhaben- und Erschließungsplans zum VBB 31 (Blatt A) vom 06.02.2021

Anlage 3.1: Begründungsentwurf zum VBB 31 - Teil A vom 09.02.2021 inkl. folgender Anlagen:

Anlage 3.2: Artenschutzprüfung / artenschutzrechtlicher Fachbeitrag in der Fassung vom 29.01.2021, Gutachterbüro ökoplan - Hemmer, Moers.

Anlage 3.3: Baugrundbeurteilung / Versickerungsuntersuchung / Orientierende Bodenuntersuchung in der Fassung vom 30.09.2005, Ingenieurbüro GFP für Geotechnik und Umweltplanung GbR, Duisburg.

Anlage 3.4: Baugrundbeurteilung/ Gründungsberatung und abfallwirtschaftliche Beurteilung des zu erwartenden Aushubmaterials in der Fassung vom 26.02.2020, Ingenieurbüro GFP für Geotechnik und Umweltplanung GbR, Duisburg.

Anlage 3.5: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmitteldiscounters in der Fassung vom 04.12.2020, Einzelhandelsgutachter CIMA Beratung + Management GmbH, Köln, aktualisiert am 04.02.2021.

Anlage 3.6: Verkehrstechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen (Schallgutachten) in der Fassung vom 05.02.2021, Ingenieursbüro Brilon Bondzio Weiser, Bochum.

Anlage 3.7: Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen (Schallgutachten) in der Fassung vom 08.02.2021, Ingenieursbüro Brilon Bondzio Weiser, Bochum.

Anlage 3.8: Begründungsentwurf zum VBB 31 - Teil B (Umweltbericht) vom 29.01.2021

Anlage 4: Abwägungstabelle zur frühzeitigen Beteiligung

Anlage 5: Abwägungsrelevante Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung

Anlage 6: Niederschriften der Bürgerversammlungen am 20.11.2019 und 18.12.2019

Die umfangreichen Anlagen 3.1 bis 3.8 sowie 5 und 6 werden aus Kostengründen und damit als Beitrag zur Haushaltskonsolidierung nicht in Papierform beigefügt. Sie liegen aber während der Sitzung zur Einsichtnahme aus und können darüber hinaus vorab über das Ratsinformationssystem ALLRIS heruntergeladen werden.

Übersichtsskizze zum Geltungsbereich des VBB 31

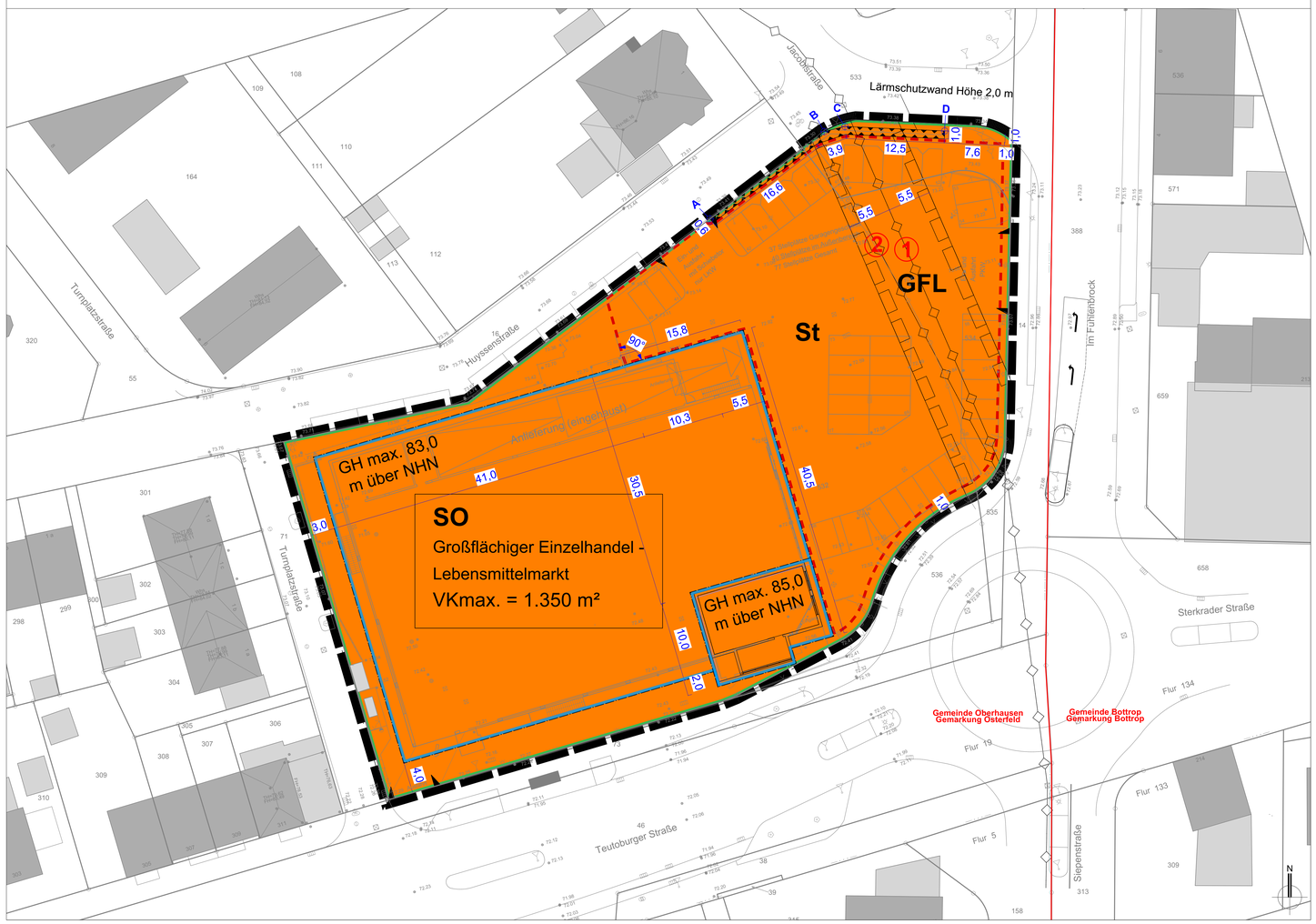
Jacobistraße
Im Fuhlenbrock
Turnplatzstraße
Huyssenstraße
Turnplatzstraße
Teutoburger Straße
Sterkrader Straße
Siepenstraße
Stadt Oberhausen
Stadt Bottrop
106
107
108
109
110
111
112
113
164
341
344
55
343
322
320
321
301
300
302
303
304
305
306
307
308
309
310
311
312
313
298
299
296
297
295
533
534
532
535
536
71
313
38
39
315
316
317
318
158
537
571
659
516
515
214
212
213
N

Vergrößerung des Geltungsbereichs

Räumlicher Geltungsbereich des VBB 31

angefertigt: Oberhausen, 23.09.2019
Bereich 5-1 - Stadtplanung -

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 - Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) - Maßstab: 1 : 250



Planzeichenerklärung

Art und Maß der baulichen Nutzung

SO — Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung "Großflächiger Einzelhandel - Lebensmittelmarkt"

VKmax. 1.350 m² — maximal zulässige Verkaufsfläche

GH max. 83,0 m ü. NHN — maximale Höhe der baulichen Anlagen in Metern über Normalhöhennull

Bauweise, Baugrenzen

Baugrenze

Umgrenzung der Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Lärmschutzwand

Öffentliche Verkehrsflächen

Straßenbegrenzungslinie

Ein-/ und Ausfahrtbereich

Sonstige Planzeichen

St — Umgrenzung von Flächen für Stellplätze

GFL — Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Versorgungsträger

Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans

Nachrichtliche Übernahmen

① Mischwasserkanal DN 1300 (Schutzstreifen 5,5 m)

② Elektroleitung Beleuchtung (Schutzstreifen 0,5 m)

Textliche Festsetzungen

A. Art der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksfläche

A 1. Das in der Planzeichnung ausgewiesene „Sonstige Sondergebiet Großflächiger Einzelhandel" i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO wird mit der Zweckbestimmung Lebensmittelmarkt festgesetzt.

A 2 Innerhalb des festgesetzten Sonstigen Sondergebietes i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO ist ein großflächiger Lebensmittelmarkt mit einer maximalen Gesamtverkaufsfläche von 1.350 m² zulässig.

A 2.1 In der zu diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplan als planungsbegleitendes Fachgutachten gehörenden einzelhandelsbezogenen Verträglichkeitsuntersuchung der CIMA (Stand: 04.12.2020, aktualisiert am 03.02.2021) wird die maximal zulässige Gesamtverkaufsfläche des geplanten Vorhabens in produktive und unproduktive Verkaufsflächen unterteilt. Die produktive Verkaufsfläche des geplanten Vorhabens darf maximal 990 m² betragen; dies entspricht gemäß einzelhandelsbezogener Verträglichkeitsuntersuchung der CIMA (Stand: 04.12.2020, aktualisiert am 03.02.2021) bei einem Vorhaben in ebenerdiger Standartbauweise einer maximal zulässigen Gesamtverkaufsfläche von 1.059 m².

A 2.2 Ausgehend von der über die textliche Festsetzung A 2.1 für dieses vorhabenbezogene Planverfahren feindifferenzierten Ermittlung der maximal zulässigen Gesamtverkaufsfläche muss mindestens 900 m² der maximal zulässigen Gesamtverkaufsfläche auf das nahversorgungsrelevante Sortiment „Nahrungs- und Genussmittel inkl. Lebensmittelhandwerk, Tabakwaren, Getränke" entfallen. Der Anteil der nach dem Oberhausener Einzelhandelskonzept als „zentrenrelevant (ohne Nahversorgungsrelevanz) bzw. nicht zentrenrelevant" eingestuften Sortimente darf maximal 106 m² der maximal zulässigen Gesamtverkaufsfläche betragen.

A 2.3 Maßgeblich für die Sortimentseinstufung ist das vom Rat der Stadt Oberhausen beschlossene Einzelhandelskonzept und die in diesem Zusammenhang erfolgte Sortimentsfestlegung in der jeweils gültigen Fassung (derzeit: Oberhausener Einzelhandelskonzept 2008, Beschluss des Rates vom 26.05.2008, Drucksache Nr.: B/14/3293-01).

A 3. Im Rahmen der vorstehend festgesetzten Nutzung sind gemäß § 12 Abs. 3a BauGB nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im zu diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplan gehörigen Durchführungsvertrag verpflichtet.

B. Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksfläche

B 1. Überbaubare Grundstücksfläche
Die überbaubare Grundstücksfläche des Hauptbaukörpers darf max. 2.320 m² betragen.

B 2. Höhe baulicher Anlagen
Als Bezugspunkt für die maximale Höhe baulicher Anlagen wird die Höhe über Normalhöhennull (NHN) festgesetzt. Als oberer Bezugspunkt für die Höhe baulicher Anlagen gilt die Gebäudehöhe, bzw. der oberste Dachabschluss einschließlich Attika.

B 3. Die festgesetzte maximale Höhe der Oberkante der baulichen Anlagen darf durch notwendige technische Anlagen in dem Bereich, für den eine maximale Höhe baulicher Anlagen von 83,0 m über NHN festgesetzt ist, ausnahmsweise um bis zu 1,0 m überschritten werden. Die Überschreitung darf in dem innerhalb des Vorhaben- und Erschließungsplans (VEP) ausgewiesenen „Haustechnikbereich" max. 2,5 m betragen.

C. Gestalterische Festsetzungen

C 1. Werbeanlagen i.S.v. § 10 BauO NRW 2018 sind nur an der Stätte der Leistung zulässig und dürfen nur an den im Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) und im Durchführungsvertrag zu diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgelegten Standorten errichtet werden. Fremdwerbung ist im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans unzulässig.

D. Anpflanzen und Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie deren Erhaltung

D 1. Begrünung der Stellplatzanlage
Auf der festgesetzten Fläche der Stellplatzanlage sind mindestens 7 gleichartige, standortgerechte Laubbaumhochstämme anzupflanzen (Pflanzqualität: Stammumfang 18/20 cm) und dauerhaft zu erhalten. Dabei ist eine Auswahl aus folgenden Baumarten zu verwenden: Acer campestre (Feldahorn), Carpinus betulus (Hainbuche), Quercus frainetto (Ungarische Eiche), Sorbus aria (Mehlbeere), Ostrya carpinifolia (Hopfenbuche), Alnus x sphaetii (Purpurerle), Acer buergerianum (Dreizahn-Ahorn), Acer monspessulanum (Französischer Ahorn), Liquidambar styraciflua (Amberbaum). Zum Schutz der Bäume sind Pflanzbereiche mit einem Volumen an durchwurzelbarem Boden von mindestens 12 m³ anzulegen. Die Pflanzbereiche sind durch geeignete Maßnahmen wie z.B. die Bepflanzung mit bodendeckenden Kleingehölzen oder Stauden vor Oberflächenverdichtung zu schützen.

D 2 Begrünung der Pflanzflächen im Bereich des Hauptbaukörpers
Die Flächen außerhalb der festgesetzten Baugrenzen und außerhalb der festgesetzten Stellplatzflächen, die das festgesetzte Baufenster entlang der Huyssenstraße, Turnplatzstraße und Teutoburger Straße umgeben, sind mit mindestens 13 gleichartigen, standortgerechten Laubbaumhochstämmen zu bepflanzen (Pflanzqualität: Stammumfang 18/20 cm) und dauerhaft zu erhalten. Dabei ist eine Auswahl aus folgenden Baumarten zu verwenden: Acer campestre (Feldahorn), Carpinus betulus (Hainbuche), Quercus frainetto (Ungarische Eiche), Sorbus aria (Mehlbeere), Ostrya carpinifolia (Hopfenbuche), Alnus x sphaetii (Purpurerle), Acer buergerianum (Dreizahn-Ahorn), Acer monspessulanum (Französischer Ahorn), Liquidambar styraciflua (Amberbaum). Zum Schutz der Bäume sind Pflanzbereiche mit einem Volumen an durchwurzelbarem Boden von mindestens 12 m³ anzulegen. Die Pflanzbereiche sind durch geeignete Maßnahmen wie z.B. die Bepflanzung mit bodendeckenden Kleingehölzen oder Stauden vor Oberflächenverdichtung zu schützen.

D 3. Dachbegrünung der Hauptbaukörper
Die obersten Dachflächen der Hauptbaukörper sind außerhalb notwendiger technischer Aufbauten zu mindestens 80 vom Hundert mit einer extensiven Dachbegrünung (z.B. mit Moos-Sedum-, Sedum-Moos-Kraut- oder Sedum-Gras-Kraut-Begrünungen o.ä.) zu versehen. Die Mindeststärke der Drain-, Filter- und Vegetationsschicht beträgt 0,1 m. Die Qualitätskriterien der FLL-Dachbegrünungsrichtlinie sind bei der Realisierung der Dachbegrünung einzuhalten. Die Dachbegrünung ist dauerhaft zu erhalten, fachgerecht zu pflegen und bei Ausfall zu ersetzen.

D 4. Fassadenbegrünung der Hauptbaukörper
Die Außenfassaden der Hauptbaukörper sind außerhalb von Glas- und Aluminiumfassadenbestandteilen sowie außerhalb notwendiger technischer Ein- und Anbauten zu mindestens 80 vom Hundert zu begrünen. Die Fassadenbegrünung ist dauerhaft zu erhalten.

E Immissionsschutz

E 1. Innerhalb der festgesetzten Flächen für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen mit der Maßnahmenbestimmung „Lärmschutzwand" ist auf der gesamten Länge eine geschlossene Lärmschutzwand mit einer Mindesthöhe von 2,0 m entsprechend der nachstehenden Geometriefestsetzung und einem Schalldämmmaß von RW,R >= 24 dB zu errichten. An den zeichnerisch festgesetzten unteren Bezugspunkten A, B, C, D sind demnach folgende Mindesthöhen einzuhalten:

Zeichnerisch festgesetzter unterer Bezugspunkt	Höhe zeichnerisch festgesetzter Bezugspunkt über NHN	Mindesthöhe geschlossene Lärmschutzwand über NHN
A	72,9	74,9
B	72,9	74,9
C	73,2	75,2
D	73,2	75,2

Im Rahmen des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens ist durch den Vorhabenträger als Bestandteil der Bauvorlagen der Nachweis der konkret erforderlichen Schallschutzmaßnahmen auf der Grundlage der TA Lärm in der Fassung vom 26. August 1998 (GMBl Nr. 26/1998 S. 503), zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5) und unter Berücksichtigung der abgewogenen textlichen und zeichnerischen Festsetzungen dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplans einschließlich ihrer Begründung zu erbringen.

Kennzeichnungen

Bergbau
Der gesamte Planbereich gehört zu den Gebieten, unter denen der Bergbau umgeht und zum Anpassungsbereich gemäß § 110 Bundesberggesetz vom 13.08.1980, zuletzt geändert durch Artikel 237 der Verordnung vom 19.06.2020 (BGBl. I S. 1328). Bei einer Bebauung des Gebietes sind möglicherweise besondere Sicherungsmaßnahmen erforderlich. Bauherren werden gebeten Kontakt mit den zuständigen Bergwerkseigentümerinnen aufzunehmen.

Altlasten
Der gesamte Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet.

Hinweise

Vorbemerkung:
Soweit in diesem Planverfahren auf technische Regelwerke (z. B. DIN-Normen, VDI-Richtlinien) Bezug genommen wird, können diese bei der Stadt Oberhausen, Bereich 5-1 - Stadtplanung -, Technisches Rathaus Sterkrade, Bahnhofstraße 66, Zimmer A 009, während der allgemeinen Öffnungszeiten eingesehen oder kostenpflichtig beim Beuth Verlag, 10772 Berlin, bezogen werden.

1. Bodendenkmäler
Auf die Meldepflicht bei der Entdeckung von Bodendenkmälern gemäß der §§ 15 und 16 des Denkmalschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen wird hingewiesen. Entdecker von Bodendenkmalen sowie Eigentümer, sonstige Nutzungsberechtigte und Leiter der Arbeiten, bei denen das Bodendenkmal entdeckt worden ist, sind verpflichtet, dies der Stadt Oberhausen (Untere Denkmalbehörde) oder der Außenstelle des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege, Augustusring 3 + 5 in 46509 Xanten unverzüglich anzuzeigen. Bei der Vergabe von Ausschachtungs-, Kanalisations- und Erschließungsaufträgen sollen die ausführenden Firmen auf die Anzeigepflicht hingewiesen werden.

2. Grundwasser
Eine Grundwassernutzung ist im gesamten Untersuchungsgebiet nur nach Zustimmung durch die Untere Wasserbehörde der Stadt Oberhausen zulässig. Auf jeden Fall ist jedoch die Eignung des Grundwassers für den jeweiligen Verwendungszweck nachzuweisen.

3. Boden und Altlasten / Fachgutachterliche Überwachung
Sämtliche Erdarbeiten sind im Zuge von Rück- und Neubaumaßnahmen fachgutachterlich überwachen zu lassen. Über notwendige Arbeiten ist eine Dokumentation mit allen Befunden und Beurteilungen anzufertigen und der Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Oberhausen vorzulegen.

Zur Vorsorge gegen schädliche Einwirkungen aus Bodenbelastungen ist im Bereich der Grünflächen und sonstigen unbefestigten bzw. nicht überbauten Flächen eine Überdeckung mit ausschließlich natürlichen Böden, die die Vorsorgeanforderungen der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung erfüllen, in einer Mindeststärke von 0,35 m aufzubringen und dauerhaft zu erhalten. Ausnahmen können in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden zugelassen werden.

4. Niederschlagswasser
Bei der Planung der Niederschlagswasserrückhaltung empfiehlt es sich, frühzeitig Kontakt mit dem Fachbereich Gewässerschutz der Stadt Oberhausen bzw. mit dem für Stadtentwässerung zuständigen Wirtschaftsbetrieb der Stadt Oberhausen (Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH) aufzunehmen.

Dieses Blatt B ist Bestandteil des aus 2 Blättern bestehenden vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) - und bildet mit dem Blatt A (Vorhaben- und Erschließungsplan) eine Einheit.

Bestandsangaben

- Wohngeb. m. Zahl d. Vollgeschosse (Haus-Nr. und Durchfahrt)
- Wirtschafts- u. Industriegebäude
- Flurgrenze
- 190 Flurstücksgrenze, Flurstücksnummer
- Nutzungsgrenze
- Topographische Umrißlinie
- Begrenzungen v. Fahrb. u. Wegen
- Stadtgrenze Oberhausen / Bottrop
- Abwasserschacht
- Kabelschacht
- Produktenfernleitungsschacht
- Baum
- Laterne
- Fernsprechhäuschen
- Schaltkasten oberirdisch
- Strassensinkkasten
- Hydrant
- Bushaltestelle
- 54.23 Höhe über NHN

Stadt Oberhausen

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31
- Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) -
(Vorhaben- und Erschließungsplan s. Blatt A)

Entwurf vom 06.02.2021



Gemarkung Osterfeld
Flur 19
Flurstücke 532, 534 und tlw. 533

Maßstab 1 : 250

BKR Essen
Büro für Kommunal- und Regionalplanung
Propsteistraße 80
45239 Essen
Tel.: 0201/491573 Fax: 0201/494117

Blatt B

Der Rat der Stadt Oberhausen hat am 19.11.2018 auf Antrag des Vorhabenträgers die Einleitung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß § 2 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen.

Oberhausen, den
Der Oberbürgermeister
I. A.

Dezernent

Für den Planentwurf

BKR Essen
Büro für Kommunal- und Regionalplanung
Propsteistraße 80
45239 Essen
Tel.: 0201/491573
Fax: 0201/494117

Essen, den 06.02.2021

Dipl.-Ing.Michael Happe

Die Übereinstimmung der Bestandsangaben mit dem Liegenschaftskataster und die richtige Darstellung des gegenwärtigen, örtlichen Zustandes sowie die geometrisch eindeutige Festlegung der städtebaulichen Planung wird bescheinigt.

Oberhausen, den

Ö.b.V.I.

Die Offenlegung dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplan- entwurfes mitsamt des Vorhaben- und Erschließungsplans wurde gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetz -buch vom Rat der Stadt am beschlossen.

Oberhausen, den
Der Oberbürgermeister
I. A.

Dezernent

Dieser vorhabenbezogene Bebauungsplanentwurf mit Vorhaben- und Erschließungsplan hat gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch in der Zeit vom bis öffentlich ausgelegen.

Oberhausen, den
Der Oberbürgermeister
I. A.

Bereichsleiter Stadtplanung

Dieser vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Vorhaben- und Erschließungsplan ist gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch durch den Rat der Stadt am als Satzung beschlossen worden.

Oberhausen, den
Der Oberbürgermeister

Der Satzungsbeschluss des Rates der Stadt vom ist am gemäß § 10 Abs. 3 Baugesetzbuch mit dem Hinweis, dass dieser vorhabenbezogene Bebauungsplan mit dem Vorhaben- und Erschließungsplan ab dem im Bereich 5-1 - Stadtplanung, Technisches Rathaus Sterkrade, Bahnhofstraße 66, Zimmer A 004, während der Öffnungszeiten zu jedermanns Einsicht öffentlich ausliegt, ortsüblich bekanntgemacht worden.

Oberhausen, den
Der Oberbürgermeister

Rechtsgrundlagen:

Bekanntmachungsverordnung
Es wurde entsprechend den Vorschriften des § 2 Abs. 1 und 2 Bekanntmachungsverordnung (BekanntmVO) vom 26.08.1999, zuletzt geändert durch Verordnung vom 05.11.2015 (GV.NRW.2015 S. 741) verfahren.
Gemeindeordnung
Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV.NRW.1994 S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29.09.2020 (GV.NRW.2020 S. 916).
Baugesetzbuch
Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 08.08.2020 (BGBl. I S. 1728).
Baunutzungsverordnung
Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786).
Planzeichenverordnung
Planzeichenverordnung vom 18.12.1990 (BGBl. I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.05.2017 (BGBl. I S.1057).
Landesbauordnung
Landesbauordnung 2018 (BauO NRW 2018) vom 21.07.2018 (GV.NRW.2018 S.421), zuletzt geändert durch Artikel 13 des Gesetzes vom 14.04.2020 (GV.NRW.2020 S. 218b, ber. 304a).
Landeswassergesetz NW (LWG)
Landeswassergesetz i.d.F. der Bekanntmachung vom 15.07.2016 (GV.NRW.2016 S. 559).
Bundesberggesetz (BbergG)
Bundesbergesetz (BbergG) vom 13.08.1980 (BGBl. I S. 1310), zuletzt geändert durch Artikel 237 der Verordnung vom 19.06.2020 (BGBl. I S. 1328).
Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG)
Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 23.09.1995, zuletzt geändert durch die durch Artikel 4 des Gesetzes vom 26.03.2019 (GV.NRW.2019 S. 193).

Auszug der textlichen Festsetzungen zum Entwurf des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 – Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) – vom 06.02.2021

A. Art der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksfläche

A 1. Das in der Planzeichnung ausgewiesene „Sonstige Sondergebiet Großflächiger Einzelhandel“ i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO wird mit der Zweckbestimmung Lebensmittelmarkt festgesetzt.

A 2. Innerhalb des festgesetzten Sonstigen Sondergebietes i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO ist ein großflächiger Lebensmittelmarkt mit einer maximalen Gesamtverkaufsfläche von 1.350 m² zulässig.

A 2.1 In der zu diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplan als planungsbegleitendes Fachgutachten gehörenden einzelhandelsbezogenen Verträglichkeitsuntersuchung der CIMA (Stand: 04.12.2020, aktualisiert am 03.02.2021) wird die maximal zulässige Gesamtverkaufsfläche des geplanten Vorhabens in produktive und unproduktive Verkaufsflächen unterteilt. Die produktive Verkaufsfläche des geplanten Vorhabens darf maximal 990 m² betragen; dies entspricht gemäß einzelhandelsbezogener Verträglichkeitsuntersuchung der CIMA (Stand: 04.12.2020, aktualisiert am 03.02.2021) bei einem Vorhaben in ebenerdiger Standartbauweise einer maximal zulässigen Gesamtverkaufsfläche von 1.059 m².

A 2.2 Ausgehend von der über die textliche Festsetzung A 2.1 für dieses vorhabenbezogene Planverfahren feindifferenzierten Ermittlung der maximal zulässigen Gesamtverkaufsfläche muss mindestens 900 m² der maximal zulässigen Gesamtverkaufsfläche auf das nahversorgungsrelevante Sortiment „Nahrungs- und Genussmittel inkl. Lebensmittelhandwerk, Tabakwaren, Getränke“ entfallen. Der Anteil der nach dem Oberhausener Einzelhandelskonzept als „zentrenrelevant (ohne Nahversorgungsrelevanz) bzw. nicht zentrenrelevant“ eingestuften Sortimente darf maximal 106 m² der maximal zulässigen Gesamtverkaufsfläche betragen.

A 2.3 Maßgeblich für die Sortimentseinstufung ist das vom Rat der Stadt Oberhausen beschlossene Einzelhandelskonzept und die in diesem Zusammenhang erfolgte Sortimentsfestlegung in der jeweils gültigen Fassung (derzeit: Oberhausener Einzelhandelskonzept 2008, Beschluss des Rates vom 26.05.2008, Drucksache Nr.: B/14/3293-01).

A 3. Im Rahmen der vorstehend festgesetzten Nutzung sind gemäß § 12 Abs. 3a BauGB nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im zu diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplan gehörigen Durchführungsvertrag verpflichtet.

B. Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksfläche

B 1. Überbaubare Grundstücksfläche
Die überbaubare Grundstücksfläche des Hauptbaukörpers darf max. 2.320 m² betragen.

B 2. Höhe baulicher Anlagen
Als Bezugspunkt für die maximale Höhe baulicher Anlagen wird die Höhe über Normalhöhennull (NHN) festgesetzt. Als oberer Bezugspunkt für die Höhe baulicher Anlagen gilt die Gebäudehöhe, bzw. der oberste Dachabschluss einschließlich Attika.

B 3. Die festgesetzte maximale Höhe der Oberkante der baulichen Anlagen darf durch notwendige technische Anlagen in dem Bereich, für den eine maximale Höhe baulicher Anlagen von 83,0 m über NHN festgesetzt ist, ausnahmsweise um bis zu 1,0 m überschritten werden.
Die Überschreitung darf in dem innerhalb des Vorhaben- und Erschließungsplans (VEP) ausgewiesenen „Haustechnikbereich“ max. 2,5 m betragen.

C. Gestalterische Festsetzungen

C 1. Werbeanlagen i.S.v. § 10 BauO NRW 2018 sind nur an der Stätte der Leistung zulässig und dürfen nur an den im Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) und im Durchführungsvertrag zu diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgelegten Standorten errichtet werden. Fremdwerbung ist im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans unzulässig.

D. Anpflanzen und Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie deren Erhaltung

D 1. Begrünung der Stellplatzanlage
Auf der festgesetzten Fläche der Stellplatzanlage sind mindestens 7 gleichartige, standortgerechte Laubbaumhochstämme anzupflanzen (Pflanzqualität: Stammumfang 18/20 cm) und dauerhaft zu erhalten. Dabei ist eine Auswahl aus folgenden Baumarten zu verwenden:
Acer campestre (Feldahorn), Carpinus betulus (Hainbuche), Quercus frainetto (Ungarische Eiche), Sorbus aria (Mehlbeere), Ostrya carpinifolia (Hopfenbuche), Alnus x sphaetii (Purpurerle), Acer buergerianum (Dreizahn-Ahorn), Acer monspessulanum (Französischer Ahorn), Liquidambar styraciflua (Amberbaum). Zum Schutz der Bäume sind Pflanzbereiche mit einem Volumen an durchwurzelbarem Boden von mindestens 12 m³ anzulegen. Die Pflanzbereiche sind durch geeignete Maßnahmen wie z.B. die Bepflanzung mit bodendeckenden Kleingehölzen oder Stauden vor Oberflächenverdichtung zu schützen.

D 2. Begrünung der Pflanzflächen im Bereich des Hauptbaukörpers
Die Flächen außerhalb der festgesetzten Baugrenzen und außerhalb der festgesetzten Stellplatzflächen, die das festgesetzte Baufenster entlang der Huyssenstraße, Turnplatzstraße und Teutoburger Straße umgeben, sind mit mindestens 13 gleichartigen, standortgerechten Laubbaumhochstämmen zu bepflanzen (Pflanzqualität: Stammumfang 18/20 cm) und dauerhaft zu erhalten. Dabei ist eine Auswahl aus folgenden Baumarten zu verwenden: Acer campestre (Feldahorn), Carpinus betulus (Hainbuche), Quercus frainetto (Ungarische Eiche), Sorbus aria (Mehlbeere), Ostrya carpinifolia (Hopfenbuche), Alnus x sphaetii (Purpurerle), Acer buergerianum (Dreizahn-Ahorn), Acer monspessulanum (Französischer Ahorn), Liquidambar styraciflua (Amberbaum). Zum Schutz der Bäume sind Pflanzbereiche mit einem Volumen an durchwurzelbarem Boden von mindestens 12 m³ anzulegen. Die Pflanzbereiche sind durch geeignete Maßnahmen wie z.B. die Bepflanzung mit bodendeckenden Kleingehölzen oder Stauden vor Oberflächenverdichtung zu schützen.

D 3. Dachbegrünung der Hauptbaukörper
Die obersten Dachflächen der Hauptbaukörper sind außerhalb notwendiger technischer Aufbauten zu mindestens 80 vom Hundert mit einer extensiven Dachbegrünung (z.B. mit Moos-Sedum-, Sedum-Moos-Kraut- oder Sedum-Gras-Kraut-Begrünungen o.ä.) zu versehen.
Die Mindeststärke der Drain-, Filter- und Vegetationsschicht beträgt 0,1 m. Die Qualitätskriterien der FLL-Dachbegrünungsrichtlinie sind bei der Realisierung der Dachbegrünung einzuhalten. Die Dachbegrünung ist dauerhaft zu erhalten, fachgerecht zu pflegen und bei Ausfall zu ersetzen.

D 4. Fassadenbegrünung der Hauptbaukörper
Die Außenfassaden der Hauptbaukörper sind außerhalb von Glas- und Aluminiumfassadenbestandteilen sowie außerhalb notwendiger technischer Ein- und Anbauten zu mindestens 80 vom Hundert zu begrünen. Die Fassadenbegrünung ist dauerhaft zu erhalten.

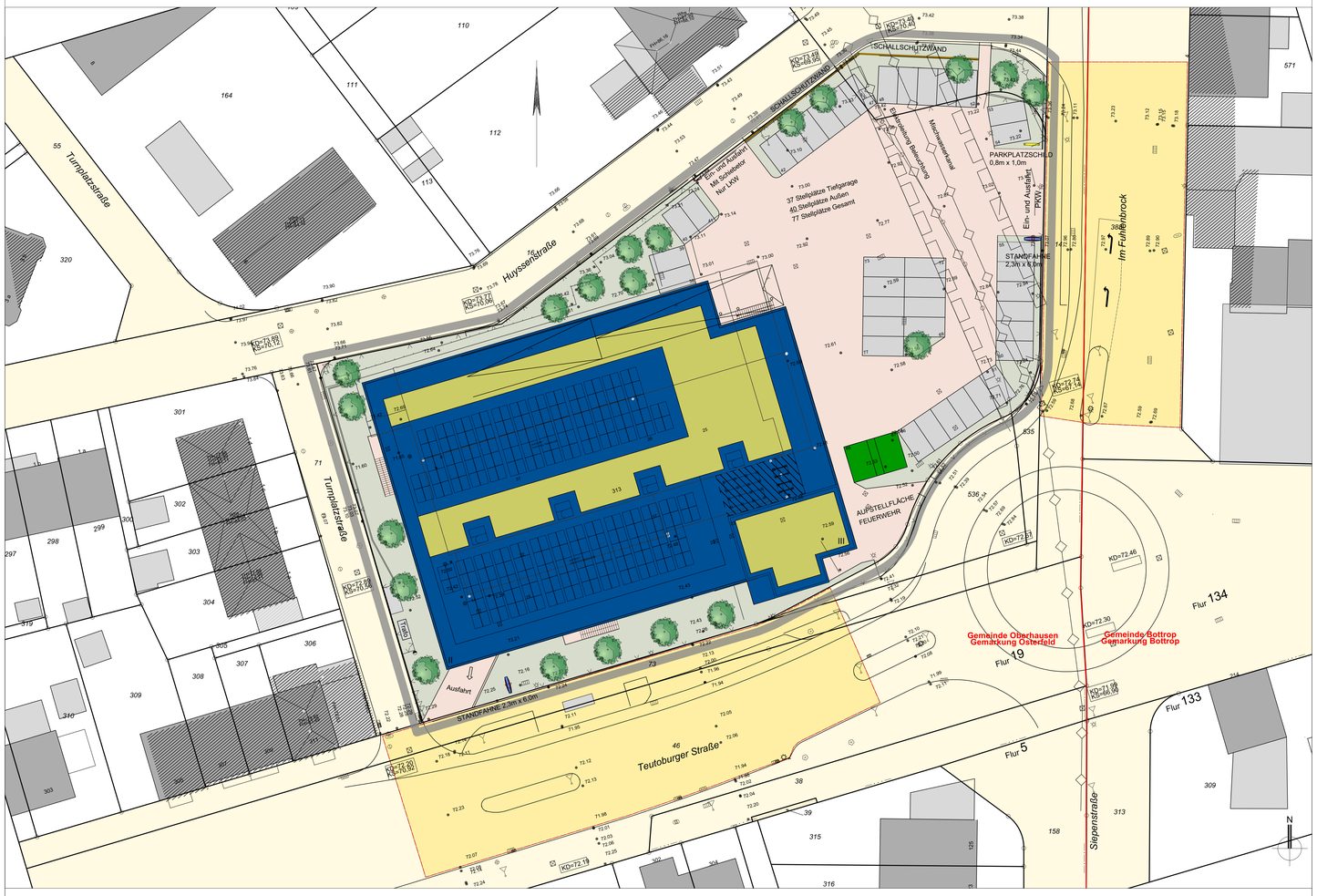
E. Immissionsschutz

E 1. Innerhalb der festgesetzten Flächen für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen mit der Maßnahmenbestimmung „Lärmschutzwand" ist auf der gesamten Länge eine geschlossene Lärmschutzwand mit einer Mindesthöhe von 2,0 m entsprechend der nachstehenden Geometriefestsetzung und einem Schalldämmmaß von RW,R ≥= 24 dB zu errichten. An den zeichnerisch festgesetzten unteren Bezugspunkten A, B, C, D sind demnach folgende Mindesthöhen einzuhalten:

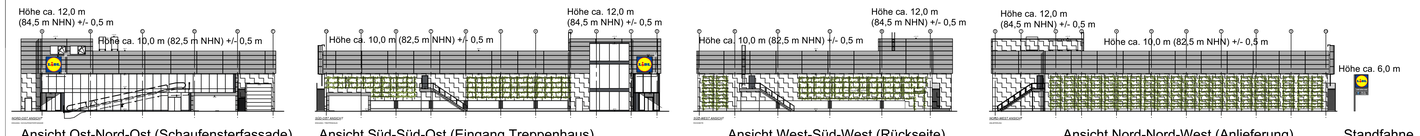
Zeichnerisch festgesetzter unterer Bezugspunkt	Höhe zeichnerisch festgesetzter Bezugspunkt über NHN	Mindesthöhe geschlossene Lärmschutzwand über NHN
A	72,9	74,9
B	72,9	74,9
C	73,2	75,2
D	73,2	75,2

Im Rahmen des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens ist durch den Vorhabenträger als Bestandteil der Bauvorlagen der Nachweis der konkret erforderlichen Schallschutzmaßnahmen auf der Grundlage der TA Lärm in der Fassung vom 26. August 1998 (GMBl Nr. 26/1998 S. 503), zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5) und unter Berücksichtigung der abgewogenen textlichen und zeichnerischen Festsetzungen dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplans einschließlich ihrer Begründung zu erbringen.

Vorhaben- und Erschließungsplan zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 - Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) - Maßstab: 1 : 250



Ansichten zum Vorhaben- und Erschließungsplan (ohne Maßstab)



Ansicht Ost-Nord-Ost (Schaufensterfassade) | Ansicht Süd-Süd-Ost (Eingang Treppenhaus) | Ansicht West-Süd-West (Rückseite) | Ansicht Nord-Nord-West (Anlieferung) | Standfahne

Visualisierungen zum Vorhaben- und Erschließungsplan



Perspektive aus Süd-Osten



Perspektive Eingangssituation

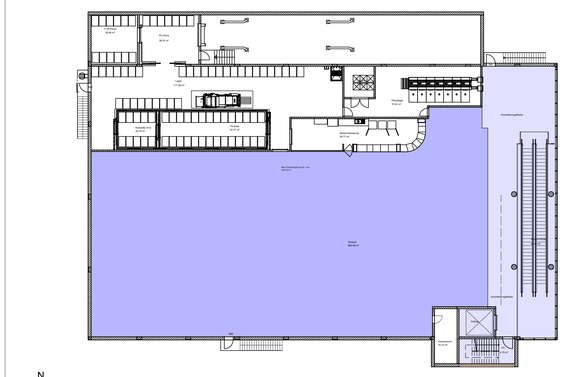


Perspektive aus Süd-Westen

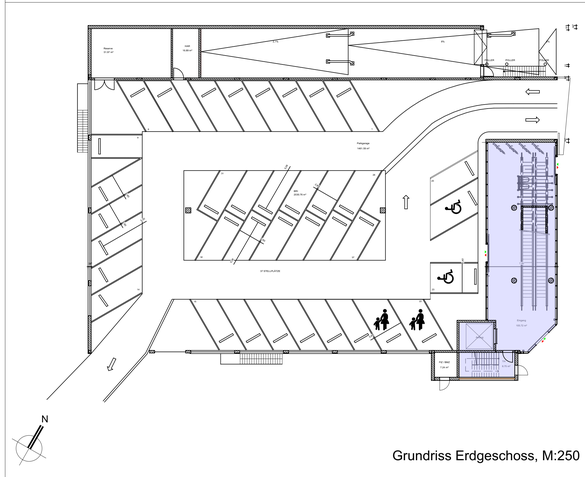
Grundrisse zum Vorhaben- und Erschließungsplan Maßstab: 1 : 250



Dachaufsicht 1. Obergeschoss, Grundriss 2. Obergeschoss, M: 1:250



Grundriss 1. Obergeschoss, M: 1:250



Grundriss Erdgeschoss, M:250

Legende

Bebauung und Nutzung

- Baukörper
- produktive Verkaufsfläche (Verkaufsraum zur Darbietung des Warenangebots (s. Verträglichkeitsuntersuchung der CIMA (Stand: 04.12.2020, aktualisiert am 03.02.2021), S. 11-14))
- unproduktive Verkaufsfläche (Eingangsbereich, Pfandrückgabe, Bewegungs- und Erschließungsflächen, Packzone, Einkaufswagensammelstelle und sonstige, vergleichbare Flächen (s. Verträglichkeitsuntersuchung der CIMA (Stand: 04.12.2020, aktualisiert am 03.02.2021), S. 11-14))
- Haustechnikbereich
- Flächen vorgesehene Dachbegrünung
- Photovoltaikanlagen
- Stellplätze (Stellplatzanlage)
- E-Ladesäule
- Stellplatzzufahrt / -zuwegung
- Grenze des Vorhaben- und Erschließungsplanes
- Lärmschutzwand
- z. B. III — Zahl der Vollgeschosse
- Höhe ca. 12,0 m (84,5 m NHN) +/- 0,5 m — absolute Gebäudehöhe in Metern (Bezugshöhe in Metern (m) über NHN (keine Festlegung)
- Standort Standfahne mit Logo
- Standort Parkplatzschild

Bepflanzung

- Anpflanzflächen
- Bäume Neupflanzung

Öffentliche Verkehrsfläche

- Bestand öffentliche Verkehrsfläche
- Flächen für Anpassungsmaßnahmen auf der öffentlichen Verkehrsfläche (die genauen Maßnahmen werden in diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zugehörigen Durchführungsvertrag geregelt)

Bestandsangaben

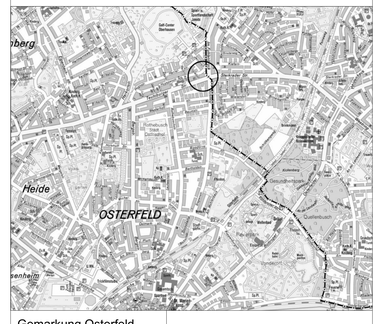
- Wohngeb. m. Zahl d. Vollgeschosse (Haus-Nr. und Durchfahrt)
- Wirtschafts- u. Industriegebäude
- Flurgrenze
- 190 Flurstücksgrenze, Flurstücksnummer
- Nutzungsgrenze
- Topographische Umrißlinie
- Begrenzungen v. Fahrb. u. Wegen
- Stadtgrenze Oberhausen / Bottrop
- Abwasserschacht
- Kabelschacht
- Produktenfernleitungsschacht
- Baum
- Laterne
- Fernsprechhäuschen
- Schaltkasten oberirdisch
- Strassensinkkasten
- Hydrant
- Bushaltestelle
- +54.23 Höhe über NHN

Dieses Blatt A ist Bestandteil des aus 2 Blättern bestehenden vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) - und bildet mit dem Blatt B (vorhabenbezogener Bebauungsplan) eine Einheit.

Stadt Oberhausen

Vorhaben- und Erschließungsplan zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 - Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) - (Vorhabenbezogener Bebauungsplan s. Blatt B)

Entwurf vom 06.02.2021



Gemarkung Osterfeld
Flur 19
Flurstücke 532, 534 und tlw. 533

Maßstab 1 : 250

BKR Essen
Büro für Kommunal- und Regionalplanung
Propsteistraße 80
45239 Essen
Tel.: 0201/491573 Fax: 0201/494117

Blatt A

Der Rat der Stadt Oberhausen hat am 19.11.2018 auf Antrag des Vorhabenträgers die Einleitung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß § 2 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen.

Oberhausen, den
Der Oberbürgermeister
i. A.

Dezernent

Für den Planentwurf

BKR Essen
Büro für Kommunal- und Regionalplanung
Propsteistraße 80
45239 Essen
Tel.: 0201/491573
Fax: 0201/494117

Essen, den 06.02.2021

Dipl.-Ing Michael Happe

Die Übereinstimmung der Bestandsangaben mit dem Liegenschaftskataster und die richtige Darstellung des gegenwärtigen, örtlichen Zustandes sowie die geometrisch eindeutige Festlegung der städtebaulichen Planung wird bescheinigt.

Oberhausen, den

Ö.b.V.I.

Die Offenlegung dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplan- entwurfes mitsamt des Vorhaben- und Erschließungsplans wurde gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetz -buch vom Rat der Stadt am beschlossen.

Oberhausen, den
Der Oberbürgermeister
i. A.

Dezernent

Dieser vorhabenbezogene Bebauungsplanentwurf mit Vorhaben- und Erschließungsplan hat gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch in der Zeit vom bis öffentlich ausgelegen.

Oberhausen, den
Der Oberbürgermeister
i. A.

Bereichsleiter Stadtplanung

Dieser vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Vorhaben- und Erschließungsplan ist gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch durch den Rat der Stadt am als Satzung beschlossen worden.

Oberhausen, den
Der Oberbürgermeister

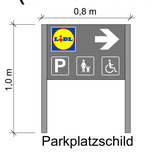
Der Satzungsbeschluss des Rates der Stadt vom ist am gemäß § 10 Abs. 3 Baugesetzbuch mit dem Hinweis, dass dieser vorhabenbezogene Bebauungsplan mit dem Vorhaben- und Erschließungsplan ab dem im Bereich 5-1 - Stadtplanung, Technisches Rathaus Sterkrade, Bahnhofstraße 66, Zimmer A 004, während der Öffnungszeiten zu jedermanns Einsicht öffentlich ausliegt, ortsüblich bekanntgemacht worden.

Oberhausen, den
Der Oberbürgermeister

Werbeanlagen (ohne Maßstab)



Logo - Fassade



Parkplatzschild



Standfahne

STADT OBERHAUSEN

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31
- Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) -

in

Oberhausen - Osterfeld

BEGRÜNDUNG (ENTWURF)
gem. § 9 Abs. 8 BauGB

Teil A – Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31

Stand: 09.02.2021

Inhalt **Seite**

A ALLGEMEINES **1**
A 1. Lage des Vorhabengebiets / Räumlicher Geltungsbereich 1
A 2. Bestandssituation 2
A 3. Planungsanlass und Hauptplanungsziele 3
A 4. Verfahren / planungsbegleitende Fachgutachten 4
B PLANERISCHE GRUNDLAGEN **6**
B 1. Raumordnung / vorbereitende Bauleitplanung 6
B 2. Stadtentwicklungskonzept (STEK) 15
B 3. Oberhausener Einzelhandelskonzept 2008 16
B 4. Landschaftsplan 19
B 5. Derzeitige planungsrechtliche Situation 19
C STÄDTEBAULICHES KONZEPT **19**
C 1. Allgemeines 19
C 2. Verkehrliche Erschließung 21
C 3. Verkehrliche Auswirkungen 22
C 4. Umwelt- und Klimaschutz 24
D BEBAUUNGSPLANFESTSETZUNGEN **24**
D 1. Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB) 24
D 2. Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i V m. §§ 16 und 19 BauNVO) 26
D 3. Überbaubare Grundstücksflächen / Bauweise (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) 26
D 4. Stellplätze (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB) 27
D 5. Verkehrsfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 11 BauGB) 27
D 6. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB) 28
D 7. Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie der Erhaltung (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a und b BauGB) 28
D 8. Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB) 29
D 9. Örtliche Bauvorschriften / Gestaltung (§ 9 Abs. 1 BauGB i V m. § 89 BauO NRW 2018) 31
D 10. Zulässigkeit von Vorhaben 31
D 11. Kennzeichnungen 31
D 12. Hinweise 32
E UMWELTVERTRÄGLICHKEIT **33**
E 1. Zusammenfassung Umweltbericht 33
E 2. Artenschutz / Planungsrelevante Arten 34
E 3. Belange des Immissionsschutzes 35
E 4. Klimaschutz und -anpassung (Abwägung gemäß § 1a Abs. 5 BauGB) 37
E 5. Altlasten und Bodenschutz 37
F WEITERE BELANGE **38**
F 1. Ver- und Entsorgung 38
F 2. Denkmalschutz 39
F 3. Kampfmittel 39

G SONSTIGES **39**

G 1. Grunderwerb 39

G 2. Durchführungsvertrag 40

G 3. Flächenbilanz 40

G 4. Kosten / Finanzierung 40

TEIL A: BEGRÜNDUNG

A ALLGEMEINES

A 1. Lage des Vorhabengebiets / Räumlicher Geltungsbereich

Das Vorhabengebiet der gegenständlichen Planung befindet sich im Nordosten des Stadtbezirks Osterfeld, im äußersten Südosten des statistischen Bezirks Klosterhardt-Süd. Es liegt unmittelbar an der Stadtgrenze zur Stadt Bottrop.

Der räumliche Geltungsbereich des für die Realisierung der Planung verfolgten vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 liegt in der Gemarkung Osterfeld, Flur 19. Er wird begrenzt durch die Teutoburger Straße (südlich), die Huyssenstraße und Teilflächen der Jacobistraße (nördlich), die Turnplatzstraße (westlich) und die Straße Im Fuhlenbrock (östlich). Er umfasst in Gänze die Flurstücke Nr. 532 und Nr. 534 sowie eine Teilfläche des Flurstücks Nr. 533 (öffentliche Verkehrs- und Grünfläche). Um letztere wurde der Geltungsbereich gegenüber dem einleitenden Beschluss zur Optimierung der Vorhabenfläche erweitert.

Die Abgrenzung des Vorhaben- und Erschließungsplans (VEP) ist identisch mit dem Vorhabengebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.

Die geplante Abgrenzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ergibt sich aus der nachfolgenden Übersichtsskizze (vgl. Abb. 1).

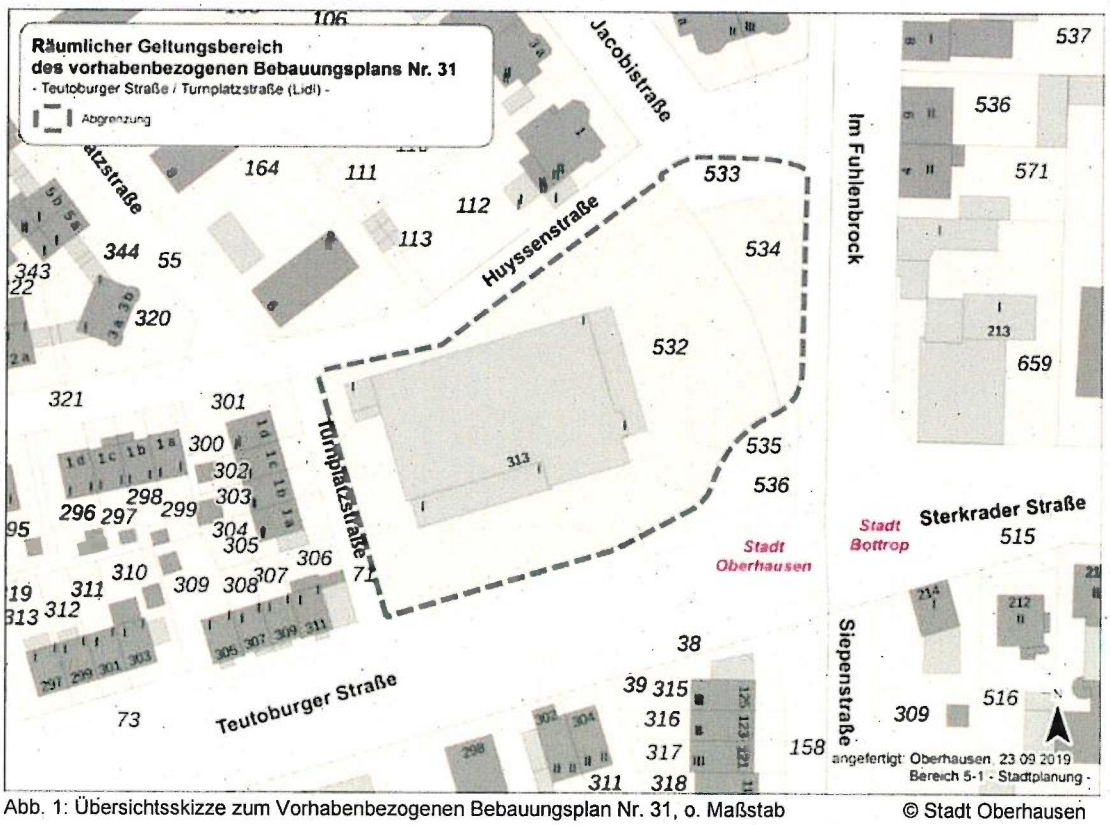


Abb. 1: Übersichtsskizze zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31, o. Maßstab © Stadt Oberhausen

A 2. Bestandssituation

Auf dem Vorhabengrundstück befindet sich derzeit ein Lebensmitteldiscounter der Fa. Lidl mit einer Gesamtverkaufsfläche von 794 m² sowie der dazugehörigen Stellplatzanlage. Der seit über zehn Jahren bestehende Markt in städtebaulich vollintegrierter Lage weist mittlerweile erhebliche Modernisierungs- und Erweiterungsbedarfe auf, um weiterhin und langfristig seine wohnortnahe Versorgungsfunktion insbesondere für die umliegende Wohnbebauung zu erfüllen. Zur Ertüchtigung des Einzelhandelsstandortes sind der Abbruch des bestehenden Filialgebäudes und die Neuerrichtung einer modernen Einzelhandelsimmobilie geplant.

Der Vorhabenstandort befindet sich in einer städtebaulich vollintegrierten Lage, wenngleich dieser nicht innerhalb eines der durch das „Gutachten zum kommunalen Einzelhandelskonzept“[1] (im Folgenden „Oberhausener Einzelhandelskonzept 2008“) definierten zentralen Versorgungsbereiche liegt. Gemäß den Empfehlungen zur standortbezogenen Steuerung des Einzelhandels ist eine Ansiedlung von Betrieben mit nicht zentrenrelevantem Kernsortiment außerhalb von Nahversorgungszentren an städtebaulich integrierten Standorten dann vertretbar, wenn Auswirkungen nach § 11 Abs. 3 BauNVO nicht zu erwarten sind. Gemäß dem planungsbegleitenden Verträglichkeitsgutachten (vgl. Anlage 4) können die Prüfkriterien des Einzelhandelskonzepts mit Blick auf die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten innerhalb des Untersuchungsraumes als erfüllt angesehen werden.

Das Vorhabengebiet grenzt im Osten direkt an die Straße Im Fuhlenbrock und das im Bereich der Straßenmitte beginnende Gemeindegebiet der Stadt Bottrop. Im weiteren östlichen Verlauf befindet sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite, und somit bereits auf Bottroper Stadtgebiet, eine Tankstelle. Alle weiteren Gebäude im direkten Umfeld des Vorhabenstandortes sind Wohngebäude, wobei in einem Gebäude zusätzlich ein Kiosk untergebracht ist. Während sich das Viertel nördlich der Teutoburger Straße als Wohngebiet mit eindeutiger Prägung durch Einfamilienhäuser und eine hohe Durchgrünung, z. T. mit großen Gärten und baumbestandenen Anwohnerstraßen (Jacobistraße) darstellt, ist das Wohnviertel südlich der Teutoburger Straße stärker durch Mehrfamilienhäuser gekennzeichnet. Das Vorhabengebiet fügt sich vollständig in den siedlungsräumlichen Zusammenhang ein und ist über die Bushaltestelle Jacobistraße an das örtliche ÖPNV-Netz angeschlossen.

Dem Oberhausener Einzelhandelskonzept 2008 sowie dem Einzelhandelskonzept der Stadt Bottrop aus dem Jahr 2019 sind verschiedene zentrale Versorgungsbereiche zu entnehmen. Im Umfeld des Vorhabengebietes befinden sich demnach folgende relevante zentrale Versorgungsbereiche (jeweils mit entsprechender fußläufiger Entfernungsangabe zum Vorhabengebiet) auf Oberhausener Stadtgebiet[2]:

- ☐ Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd (Entfernung ca. 500 m)
- ☐ Nahversorgungszentrum Tackenberg / Klosterhardt (Entfernung ca. 3.000 m)
- ☐ Nebenzentrum Osterfeld (Entfernung ca. 2.300 m)
- ☐ Hauptzentrum Sterkrade (Entfernung ca. 2.700 m)

[1] Einzelhandel in Oberhausen – Gutachten zum kommunalen Einzelhandelskonzept, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Köln, Dezember 2007 (beschlossen durch den Rat der Stadt Oberhausen am 26.05.2008).

[2] Einzelhandel in Oberhausen – Gutachten zum kommunalen Einzelhandelskonzept, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Köln, Dezember 2007 (beschlossen durch den Rat der Stadt Oberhausen am 26.05.2008): S. 74ff

Darüber hinaus befinden sich auf Bottroper Stadtgebiet im Umfeld des Vorhabengebiets folgende relevante zentrale Versorgungsbereiche (jeweils mit entsprechender fußläufiger Entfernungsangabe zum Vorhabengebiet)[3]:

- ☐ Nebenzentrum Fuhlenbrock (Entfernung ca. 1.200 m)
- ☐ Hauptzentrum Bottrop Innenstadt (Entfernung ca. 2.000 m)

Die Bezeichnungen der zentralen Versorgungsbereiche sind den jeweiligen kommunalen Einzelhandelskonzepten entnommen.

A 3. Planungsanlass und Hauptplanungsziele

Durch das vorhabenbezogene Bebauungsplanverfahren Nr. 31 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen großflächigen Erweiterungsneubau des heute bestehenden kleinflächigen Lebensmitteldiscounters geschaffen werden, um v.a. die Integration eines dann i. S. v. § 11 Abs. 3 Baunutzungsverordnung (BauNVO) großflächigen Einzelhandelsbetriebes städtebaulich verträglich im Sinne der Innenentwicklung und der Sicherung sowie Verbesserung einer wohnortnahen Versorgung im Rahmen eines förmlichen Bebauungsplan- und Beteiligungsverfahrens zu steuern.

Die vorliegende Planung ermöglicht es, in umfangreicher Art und Weise dem veränderten und gestiegenen Kundenanspruch gerecht zu werden. Vor allem das veränderte Verbraucherverhalten und das diversifizierte Warenangebot in Kombination mit einer weniger komprimierten Sortimentspräsentation durch niedrigere Regalhöhen sowie großzügige und barrierefreie Bewegungsflächen für den Kunden erfordern eine Vergrößerung des Filialgebäudes und insbesondere der Verkaufsflächen. Da eine bauliche Erweiterung der Bestandsimmobilie aufgrund der vorhandenen Grundstücksgegebenheiten ausscheidet, sieht die Planung den Abriss des Bestandsgebäudes und die anschließende Neuerrichtung einer modernen Handelsimmobilie am gleichen Standort vor.

Im Detail sieht die Planung nach erfolgtem Abriss den Neubau einer sog. „Metropolfiliale" am gleichen Standort vor. Dieses Konzept zeichnet sich durch eine aufgeständerte und somit flächensparende Bauweise aus, da der Verkaufsraum im 1. Obergeschoss über einer in das Gebäude integrierten Stellplatzanlage errichtet wird. Das geplante Filialgebäude verfügt über eine hohe städtebauliche Qualität und eine moderne Architektur in nachhaltiger Bauweise mit Gründach, Fassadenbegrünung und ergänzender Photovoltaiknutzung, eine hohe Energieeffizienz und eine geräuschoptimierte Warenandienung. In dem dann mehrgeschossigen Baukörper ist die Einzelhandelsverkaufsfläche im 1. Obergeschoss untergebracht. Das Erdgeschoss wird vor allem für die Errichtung einer in das Gebäude integrierten Stellplatzanlage sowie der Eingangssituation zu dem darüber liegenden Verkaufsraum genutzt. Um ein adäquates Stellplatzangebot vorzuhalten, werden dem Gebäude vorgelagert weitere Stellplätze in „konventioneller", d.h. nicht überdachter Weise geschaffen. Die Warenanlieferung erfolgt über einen eingehausten Andienungsbereich, um potentielle Lärmemissionen auf sensible

[3] Einzelhandelskonzept für die Stadt Bottrop, Markt und Standort Beratungsgesellschaft mbH, Erlangen Juli 2019 (beschlossen durch den Rat der Stadt Bottrop am 24.09.2019): S. 76ff

Umgebungsnutzungen zu reduzieren und die Einbindung als Nahversorgungsstandort in dessen städtebauliches Umfeld verträglich zu gestalten.

Im Ergebnis ermöglicht das vorhabenbezogene Bauleitplanverfahren Nr. 31 die städtebaulich verträgliche Sicherung und Neuausrichtung eines etablierten Nahversorgungsstandortes, der einen wichtigen Beitrag zur flächendeckenden Versorgung der im Umfeld ansässigen Bevölkerung leistet.

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 – Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) - werden folgende Hauptplanungsziele verfolgt:

- ☐ Förderung von Maßnahmen der Innenentwicklung,
- ☐ Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf potentiell betroffene zentrale Versorgungsbereiche,
- ☐ Ertüchtigung und langfristige Sicherung eines städtebaulich vollintegrierten solitären Nahversorgungsstandortes,
- ☐ Planungsrechtliche Festsetzung eines großflächigen Lebensmitteldiscounters,
- ☐ Sortimentsbezogene Steuerung von zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten unter Berücksichtigung des Oberhausener Einzelhandelskonzeptes,
- ☐ Prüfung und ggf. Regelung von erforderlichen Erschließungsanlagen,
- ☐ Prüfung und ggf. Regelung von planungsrechtlichen Ausgleichserfordernissen.

Zur Wahrung der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung i. S. v. § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) ist es insgesamt erforderlich, die angestrebten städtebaulichen Entwicklungsabsichten durch eine entsprechende Bebauungsplanung zu steuern. Die vorhabenbezogene Bebauungsplanung Nr. 31 trägt einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung gemäß § 1 Abs. 5 BauGB Rechnung, da sie insbesondere Maßnahmen der Innenentwicklung fördert und einen Beitrag zur langfristigen Sicherung und Qualifizierung der wohnortnahen Grundversorgung leistet.

A 4. Verfahren / planungsbegleitende Fachgutachten

Verfahren

Ein Antrag der Vorhabenträgerin, der Fa. Lidl Vertriebs-GmbH & Co. KG (Krummensteg 137, 47475 Kamp-Lintfort) vom 28.09.2018 auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens gemäß § 12 Abs. 2 Satz 1 BauGB liegt vor. Hierin erklärt die Antragstellerin auch, dass sie i. S. v. § 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB bereit und in der Lage ist, innerhalb einer im abzuschließenden Durchführungsvertrag festzulegenden Frist das beantragte Vorhaben nach Rechtskraft der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung umzusetzen.

Am 19.11.2018 wurde auf dieser Grundlage der einleitende Beschluss zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 - Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) - vom Rat der Stadt Oberhausen gefasst. Die Bekanntmachung des Beschlusses erfolgte am 15.01.2019 im Amtsblatt der Stadt Oberhausen.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und nach den "Verfahrensgrundsätzen für die vorgezogene Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung" der Stadt Oberhausen hat der Vorentwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 – Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) - in der Zeit vom

28.10. – 12.11.2019 einschließlich öffentlich ausgelegen (Darlegung der Planung). Am 20.11.2019 (Golfclub Oberhausen, Jacobistraße 35, 46119 Oberhausen) sowie am 18.12.2019 (Louise-Schroeder-Heim, Siepenstraße 30, 46119 Oberhausen) haben öffentliche Anhörungen (Bürgerversammlungen) stattgefunden. Innerhalb dieser Zeit bestand Gelegenheit, sich über die allgemeinen Ziele und den Zweck der Planung sowie die voraussichtlichen Auswirkungen unterrichten zu lassen. Gleichzeitig wurde den Bürgerinnen und Bürgern dabei Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben.

Gemäß § 4 Abs. 1 BauGB sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange in der Zeit vom 28.10. bis 28.11.2019 erstmalig bei der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans beteiligt worden.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 31 – Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) – wird im „Normalverfahren" aufgestellt. § 13 BauGB für das „Vereinfachte Verfahren" sowie die §§ 13a und 13b BauGB für das „beschleunigte Verfahren" finden keine Anwendung.

Der Umweltbericht gem. § 2 Abs. 4 BauGB i V m. § 2a BauGB ist als gesonderter, eigenständiger Teil B der Begründung erstellt worden und liegt als Bestandteil der Begründung in einem separaten Dokument bei.

planungsbegleitende Fachgutachten

Hinsichtlich des Bedarfs an planungsbegleitenden Fachgutachten für die vorhabenbezogene Bauleitplanung Nr. 31 wurden u.a. basierend auf der Festlegung im Scoping-Termin (durchgeführt am 21.02.2019) gem. § 2 Abs. 4 Satz 2 BauGB folgende Untersuchungsgegenstände und –bedarfe ermittelt, deren Begutachtungsergebnisse in nachstehenden Berichten dargelegt wurden, ein inhaltliches Fundament dieser Begründung darstellen und dieser Begründung als Anlagen 1 bis 6 beigefügt sind:

- ☐ Artenschutzprüfung / artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (vgl. Anlage 1)
  liegt dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 in der Fassung vom 29.01.2021 des Gutachterbüros ökoplan - Hemmer, Moers bei.

- ☐ Baugrundbeurteilung / Versickerungsuntersuchung / Orientierende Bodenuntersuchung (vgl. Anlage 2)
  liegt dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 in der Fassung vom 30.09.2005 des Ingenieurbüros GFP für Geotechnik und Umweltplanung GbR, Duisburg bei.

- ☐ Baugrundbeurteilung / Gründungsberatung und abfallwirtschaftliche Beurteilung des zu erwartenden Aushubmaterials (vgl. Anlage 3)
  liegt dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 in der Fassung vom 26.02.2020 des Entwurfs des Ingenieurbüros GFP für Geotechnik und Umweltplanung GbR, Duisburg bei.

- ☐ Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmitteldiscounters (vgl. Anlage 4)
  liegt dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 in der Fassung vom 04.12.2020 des Einzelhandelsgutachters CIMA Beratung + Management GmbH, Köln, aktualisiert am 04.02.2021, bei.

- ☐ Verkehrstechnische Untersuchung (Verkehrsgutachten) (vgl. Anlage 5)
  liegt dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 in der Fassung vom 05.02.2021 des Ingenieursbüros Brilon Bondzio Weiser, Bochum bei.

- ☐ Schalltechnische Untersuchung (Schallgutachten) (vgl. Anlage 6)
  liegt dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 in der Fassung vom 08.02.2021 des Entwurfs des Ingenieursbüros Brilon Bondzio Weiser, Bochum bei.

B PLANERISCHE GRUNDLAGEN

B 1. Raumordnung / vorbereitende Bauleitplanung

Ziele der Raumordnung sind gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 2 Raumordnungsgesetz (ROG) verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbaren, vom Träger der Landes- oder Regionalplanung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festsetzungen. Sie sind von den in § 4 Abs. 1 ROG aufgeführten Adressaten zu beachten. d. h., es handelt sich um Festlegungen, die nicht durch eine Abwägung überwindbar sind. Die Bauleitpläne sind gemäß § 1 Abs. 4 BauGB an die Ziele der Raumordnung anzupassen.

Grundsätze der Raumordnung sind gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- und Ermessensentscheidungen. Sie sind gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 ROG zu berücksichtigen, d. h. sie sind mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen und können bei der Abwägung mit anderen relevanten Belangen überwunden werden.

Sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG u. a. in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung; diese sind bei raumbedeutsamen Planungen in der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen (§ 4 Abs. 1 Satz 1 ROG).

Für das vorhabenbezogene Bebauungsplanverfahren Nr. 31 wurde die Vereinbarkeit mit den nachfolgend aufgeführten, relevanten Zielen und Grundsätzen der Raumordnung geprüft.

B 1.1. Landesplanung

Am 08.02.2017 ist der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW 2017) und am 06.08.2019 die 1. Änderung des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW 2019) in Kraft getreten. Hierin sind die Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung sowohl textlich als auch zeichnerisch festgelegt.

Bei der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 – Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) – sind die im LEP NRW 2017 und 2019 enthaltenen Ziele der Raumordnung zu beachten und die Grundsätze der Raumordnung in der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen.

B 1.1.1. LEP NRW 2017

Zeichnerischer Teil des LEP NRW 2017

Im zeichnerischen Teil des LEP NRW 2017 ist das Vorhabengebiet nachrichtlich dem Siedlungsraum zugewiesen.

Textlicher Teil des LEP NRW 2017

Der LEP NRW 2017 enthält verschiedene textliche Ziele und Grundsätze der Raumordnung, die bei der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 31 zu beachten, bzw. zu berücksichtigen sind:

Mit dem LEP NRW 2017 wird im Kapitel 6 – Siedlungsraum, Abschnitt 6.1 Festlegungen für den gesamten Siedlungsraum u. a. das Ziel der flächensparenden und bedarfsgerechten Siedlungsentwicklung verfolgt (Ziel 6.1-1) und der Innenentwicklung der Vorrang gegeben (Grundsatz 6.1-6). Die Siedlungsentwicklung soll darüber hinaus im Sinne der "nachhaltigen europäischen Stadt" kompakt gestaltet werden (Grundsatz 6.1-5).

Diesen Ziel- und Grundsatzfestlegungen trägt die vorhabenbezogene Bebauungsplanung Nr. 31 mit der zugrundeliegenden Konzeption für den vollintegrierten Vorhabenstandort in besonderer Weise Rechnung.

Darüber hinaus enthält der LEP NRW 2017 in Kapitel 6 – Siedlungsraum, Abschnitt 6.5 differenzierte Ziel- und Grundsatzfestlegungen zur landesplanerischen Steuerung des großflächigen Einzelhandels. Dabei sind folgende Ziele und Grundsätze der Raumordnung für die vorhabenbezogene Bebauungsplanung Nr. 31 maßgeblich:

- ☐ 6.5-1 Ziel Standorte des großflächigen Einzelhandels nur in Allgemeinen Siedlungsbereichen: Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO dürfen nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden.
- ☐ 6.5-2 Ziel Standorte des großflächigen Einzelhandels mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in zentralen Versorgungsbereichen: Dabei dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur:
  - in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie
  - in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen in städtebaulich integrierten Lagen, die aufgrund ihrer räumlichen Zuordnung sowie verkehrsmäßigen Anbindung für die Versorgung der Bevölkerung zentrale Funktionen des kurz-, mittel- oder langfristigen Bedarfs erfüllen sollen, dargestellt und festgesetzt werden.

  Zentrenrelevant sind

  - die Sortimente gemäß Anlage 1 zum LEP NRW 2017 und
  - weitere von der jeweiligen Gemeinde als zentrenrelevant festgelegte Sortimente (ortstypische Sortimentsliste).

  Ausnahmsweise dürfen Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten auch außerhalb zentraler Versorgungsbereiche dargestellt und festgesetzt werden, wenn nachweislich

- eine Lage in den zentralen Versorgungsbereichen aus städtebaulichen oder siedlungsstrukturellen Gründen, insbesondere der Erhaltung gewachsener baulicher Strukturen oder der Rücksichtnahme auf ein historisch wertvolles Ortsbild, nicht möglich ist und
- die Bauleitplanung der Gewährleistung einer wohnortnahen Versorgung mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten dient und
- zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

☐ 6.5-3 Ziel Beeinträchtigungsverbot: Durch die Darstellung und Festsetzung von Kerngebieten und Sondergebieten für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Sortimenten dürfen zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

☐ Die Grundsätze bzw. Ziele 6.5-4, 6.5-5 und 6.5-6 des LEP beziehen sich auf Vorhaben mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten und sind daher für das vorliegende Vorhaben nicht relevant.

☐ 6.5-7 Ziel Überplanung von vorhandenen Standorten mit großflächigem Einzelhandel: Abweichend von den Festlegungen 6.5-1 bis 6.5-6 dürfen vorhandene Standorte von Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen als Sondergebiete gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO dargestellt und festgesetzt werden. Dabei sind die Sortimente und deren Verkaufsflächen in der Regel auf die Verkaufsflächen, die baurechtlichen Bestandsschutz genießen, zu begrenzen. Wird durch diese Begrenzung die zulässige Nutzung innerhalb einer Frist von sieben Jahren ab Zulässigkeit aufgehoben oder geändert, sind die Sortimente und deren Verkaufsflächen auf die zulässigen Verkaufsflächenobergrenzen zu begrenzen. Ein Ersatz zentrenrelevanter durch nicht zentrenrelevante Sortimente ist möglich. Ausnahmsweise kommen auch geringfügige Erweiterungen in Betracht, wenn dadurch keine wesentliche Beeinträchtigung zentraler Versorgungsbereiche von Gemeinden erfolgt.

☐ Das Ziel 6.5-8 bezieht sich auf das Entstehen neuer sowie der Verfestigung und Erweiterung bestehender zentrenschädlicher Einzelhandelsagglomerationen außerhalb Allgemeiner Siedlungsbereiche. Da es sich bei dem vorliegenden Vorhaben um einen Nahversorgerstandort handelt, der innerhalb eines Allgemeinen Siedlungsbereiches gelegen ist, ist dieses Ziel nicht anzuwenden.

☐ Der Grundsatz 6.5-9 bezieht sich auf die Aufstellung bzw. Änderung von Regionalplänen und ist damit im vorliegenden Fall nicht anzuwenden.

☐ 6.5-10 Ziel Vorhabenbezogene Bebauungspläne für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO: Vorhabenbezogene Bebauungspläne für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO sind, soweit von § 12 Abs. 3a Satz 1 BauGB kein Gebrauch gemacht wird, nur zulässig, wenn sie den Anforderungen der Festlegungen 6.5-1, 6.5-7 und 6.5-8 entsprechen; im Falle von zentrenrelevanten Kernsortimenten haben sie zudem den Festlegungen 6.5-2 und 6.5-3, im Falle von nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten den Festlegungen 6.5-3, 6.5-4, 6.5-5 und 6.5-6 zu entsprechen.

Die vorhabenbezogene Bebauungsplanung Nr. 31 entspricht aufgrund der Lage in einem Allgemeinen Siedlungsbereich der Zielfestlegung 6.5-1 des LEP NRW 2017. Das Vorhabengebiet wird sowohl im Regionalen Flächennutzungsplan (vgl. Kapitel B 1.3) als

auch im Entwurf des in Aufstellung befindlichen Regionalplans Ruhr (vgl. Kapitel B 1.2) als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt.

Die vorhabenbezogene Bebauungsplanung Nr. 31 entspricht der Zielfestlegung 6.5-2 des LEP NRW 2017 bzw. der dort enthaltenen Ausnahmeregelung. Demnach sind Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten auch außerhalb zentraler Versorgungsbereiche zulässig, wenn die oben aufgeführten Regel-Ausnahme-Voraussetzungen des Ziels 6.5-2 erfüllt sind. Das Vorhaben entspricht der Ausnahmeregelung aus den folgenden Gründen[4]:

☐ Lage in einem zentralen Versorgungsbereich nicht möglich:

Im Rahmen des Oberhausener Einzelhandelskonzeptes 2008 wurde ein Teilbereich der Teutoburger Straße zwischen den Einmündungen Bergstraße und Rothebuschstraße als zentraler Versorgungsbereich mit der Funktion eines Nahversorgungszentrums ausgewiesen („Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd"). Flächenseitige Entwicklungspotenziale, die den Betrieb eines modernen Lebensmittelmarktes in dieser Standortlage ermöglichen, sind nach den Ergebnissen des im Rahmen der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 erstellten planungsbegleitenden Verträglichkeitsgutachtens (vgl. Anlage 4) in diesem Bereich derzeit nicht vorhanden. Auch weisen derzeit keine Liegenschaften im näheren Standortumfeld aus gutachterlicher Sicht die erforderlichen objektseitigen Rahmenbedingungen zum Betrieb eines modernen Lebensmittelmarktes auf. Die vorhandenen städtebaulichen und siedlungsstrukturellen Gegebenheiten schließen somit die Entwicklung eines Lebensmittelmarktes mit einem entsprechenden Flächenangebot im Bereich des „Nahversorgungszentrums Klosterhardt-Süd" und dessen Nahbereich derzeit aus.

Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass es sich bei dem Vorhabenstandort um einen Bestandsstandort handelt, der bereits langjährig als Nahversorger für die umliegende Wohnbevölkerung fungiert und dessen Verlagerung der Sicherung einer flächendeckenden Nahversorgung zuwiderlaufen würde.

☐ Gewährleistung einer wohnortnahen Versorgung mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten:

Als wesentliche Maßgabe zur Ansiedlung oder Erweiterung eines großflächigen Lebensmitteldiscounters außerhalb eines zentralen Versorgungsbereiches wird die Gewährleistung der wohnortnahen Versorgung im LEP NRW 2017 genannt. Die Voraus-setzung ist von den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten vor Ort abhängig und ist für den jeweiligen Einzelfall zu begründen. Im vorliegenden Fall ist hinsichtlich der Gewährleistung einer wohnortnahen Versorgung insbesondere auf das hohe Einwohnerpotenzial innerhalb des fußläufig erreichbaren Nahbereiches hinzuweisen. Zu nennen ist hier v. a. der dicht bebaute Wohnsiedlungsbereich im direkten Standortumfeld des Vorhabens. Da ebenfalls eine unmittelbare Anbindung des Vorhabenstandortes an den öffentlichen Personennahverkehr besteht, ist der Standort als siedlungsräumlich vollständig integriert zu bewerten.

Des Weiteren konnte im Rahmen des planungsbegleitenden Verträglichkeitsgutachtens (vgl. Anlage 4) eine angemessene Relation zwischen

[4] CIMA Beratung+Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmitteldiscounters, Köln, 04.12.2020, S. 27f (vgl. Anlage 4)

prognostizierten Umsatz und dem relevanten Kaufkraftpotenzial unter Würdigung der konkreten räumlichen Gegebenheiten im Nahbereich dargelegt werden. Auch der geplante und über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 festgesetzte Anteil von rund 90 % an nahversorgungsrelevanten Sortimenten ist ein weiterer Beleg der Nahversorgungsfunktion des Marktes.

Im Ergebnis kann dem Vorhaben aus gutachterlicher Sicht eine umfangreiche wohnortnahe Versorgungsfunktion bescheinigt werden[5].

☐ Keine wesentliche Beeinträchtigung zentraler Versorgungsbereiche:

Im Rahmen des planungsbegleitenden Verträglichkeitsgutachtens (vgl. Anlage 4) konnte festgestellt werden, dass infolge der Realisierung des Planvorhabens keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Funktions- oder Entwicklungsfähigkeit der zentralen Versorgungsbereiche innerhalb der maßgeblichen Teilräume des Oberhausener und Bottroper Stadtgebietes zu erwarten sind.

Die gutachterlich ermittelten Umlenkungsquoten in den schützenswerten Lagen des umliegenden Oberhausener und Bottroper Stadtgebietes bewegen sich überwiegend im Bereich von deutlich unter 1% bis maximal 2,4%. Aufgrund der geringen Höhe möglicher Umsatzumverteilungswirkungen lassen sich keine wesentlichen negativen Effekte auf die Funktions- oder Entwicklungsfähigkeit der vorhandenen zentralen Versorgungsbereiche ableiten. Lediglich für das im Oberhausener Einzelhandelskonzept 2008 festgelegte „Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd" ist mit einer Umverteilungsquote von 12,0% eine erhöhte Betroffenheit zu erwarten. Eine Betriebsgefährdung des dortigen Netto-Marktes kann aus fachgutachterlicher Sicht nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Jedoch bedarf dieser Standort einer besonderen Betrachtung, da fraglich ist, inwiefern der Standort mit Blick auf die gegenwärtig tatsächlich vorhandenen Bestandsstrukturen und unter Würdigung der aktuellen Rechtsprechung die Funktion eines zentralen Versorgungsbereiches tatsächlich übernimmt bzw. noch übernehmen kann. Aufgrund der nicht mehr zeitgemäßen Objektdarstellung und Größenstruktur des ansässigen Netto-Marktes wird lediglich eine Teilversorgung des unmittelbaren Nahbereiches übernommen. Damit entspricht der Standort nicht mehr den gemäß aktueller Rechtsprechung formulierten Anforderung an einen Einzugsbereich mit entsprechendem städtebaulichem Gewicht. Somit ist losgelöst von dem vorliegenden Planvorhaben das faktische Vorhandensein eines zentralen Versorgungsbereichs im „Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd" nicht mehr gegeben und aus fachgutachterlicher Sicht eine Klassifizierung als solitärer und integrierter Nahversorgungsstandort naheliegend. Hiermit einhergehend zeichnet sich im Rahmen der Fortschreibung des Oberhausener Einzelhandelskonzeptes ab, dass das bisher ausgewiesene „Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd" die Anforderungen für die Ausweisung eines zentralen Versorgungsbereiches nicht mehr erfüllen und zukünftig einer anderen Klassifizierung entsprechen wird. Unabhängig von der Realisierung des hier geplanten Vorhabens ist mit Blick auf die bestehenden objekt- und standortseitigen Defizite des Netto-Marktes im „Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd" (geringe Verkaufsflächenausstattung ohne erkennbare Erweiterungsmöglichkeiten, rückwärtige Lage, eingeschränkte Sichtbarkeit) aus

[5] CIMA Beratung+Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmitteldiscounters, Köln, 04.12.2020, S. 27f (vgl. Anlage 4)

gutachterlicher Sicht ein langfristiger Betrieb dieses Marktes grundsätzlich in Frage zu stellen. Unter versorgungsstrukturellen Gesichtspunkten und mit Blick auf die deutliche Überschneidung der Nahbereiche des „Nahversorgungszentrums Klosterhardt-Süd" und des Vorhabenstandortes an der Teutoburger Straße ist jedoch auch im Falle einer Betriebsaufgabe des Netto-Marktes weiterhin eine ausreichende Nahversorgungsstruktur sichergestellt.

Mit Blick auf die Ergebnisse des planungsbegleitenden Verträglichkeitsgutachtens (vgl. Anlage 4) ist somit keine wesentliche Beeinträchtigung der zum Zeitpunkt der Erstellung der Verträglichkeitsuntersuchung faktisch im Untersuchungsraum bestehenden zentralen Versorgungsbereiche festzustellen.

Die vorhabenbezogene Bebauungsplanung Nr. 31 entspricht der Zielfestlegung 6.5-3 des LEP NRW 2017. Mit dem Beeinträchtigungsverbot wird den zentralen Versorgungsbereichen der Standortkommunen und der Nachbarkommunen eine Schutzfunktion zuerkannt. Durch das Vorhaben dürfen sich keine wesentlichen Beeinträchtigungen auf die Funktionstüchtigkeit der ausgewiesenen Zentren ergeben. Wie aus dem planungsbegleitenden Verträglichkeitsgutachten (vgl. Anlage 4) hervorgeht, sind im Falle der Realisierung des Planvorhabens mit einer angestrebten Gesamtverkaufsfläche von maximal 1.350 m² in aufgeständerter Bauweise keine wesentlichen Auswirkungen auf die Funktions- oder Entwicklungsmöglichkeit zentraler Versorgungsbereiche innerhalb des Untersuchungsraumes zu erwarten[6]. Die aus der Eigenart des geplanten Vorhabens mit einem zweigeschossigen Gebäude hervorgehende, besondere Verkaufsflächenstruktur, die auch bei der gutachterlichen Bewertung zugrunde gelegt wurde, gilt es im Rahmen der Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes zu berücksichtigen (vgl. Kapitel D 2).

Ziel 6.5-7 des LEP NRW 2017 ist für die vorhabenbezogene Bebauungsplanung Nr. 31 nicht relevant, da der Planstandort als integrierter Nahversorgungsstandort zu klassifizieren ist. Darüber hinaus handelt es sich bei dem hierüberplanten Standort im heutigen Bestand um keinen großflächigen Einzelhandelsbetrieb im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO. Die über die Planung verfolgte planerisch gesteuerte und städtebaulich verträgliche Ertüchtigung einer bestehenden kleinflächigen Standortlage wird über Ziel 6.5-7 des LEP NRW 2017 nicht erfasst. Gleichwohl wird diesem Raumordnungsziel durch die vorhabenbezogene Bebauungsplanung Nr. 31 mittelbar entsprochen, da der über diese Planung ermöglichte, perspektivisch großflächige Einzelhandelsbetrieb durch eine entsprechende Sondergebietsfestsetzung mit dezidierter Sortimentssteuerung auf ein städtebauliches verträgliches Maß reglementiert werden soll. Wesentliche Beeinträchtigung zentraler Versorgungsbereiche von Gemeinden sind – wie über die Einhaltung von Ziel 6.5-3 LEP NRW 2017 nachgewiesen wurde – durch die vorhabenbezogene Bebauungsplanung Nr. 31 nicht zu erwarten. Ferner sind die Ausnahmevoraussetzungen des Ziels 6.5-2 LEP NRW 2017, die eine Lage außerhalb zentraler Versorgungsbereiche ermöglichen, eingehalten.

Die vorhabenbezogene Bebauungsplanung Nr. 31 entspricht auch der Zielfestlegung 6.5-10 des LEP NRW 2017. Dieses Raumordnungsziel trifft eine Regelung bezüglich vorhabenbezogener Bebauungspläne für Vorhaben im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO. Die Festlegung dient der Klarstellung, dass die in Kapitel 6 – Siedlungsraum, Abschnitt

[6] CIMA Beratung+Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmitteldiscounters, Köln, 04.12.2020, S. 29 (vgl. Anlage 4)

6.5 des LEP NRW 2017 enthaltenen, differenzierten Ziel- und Grundsatzfestlegungen zur landesplanerischen Steuerung des großflächigen Einzelhandels auch auf die vorhabenbezogenen Bebauungspläne anzuwenden sind. Wie vorstehend dargelegt, erfüllt die vorhabenbezogene Bebauungsplanung Nr. 31 die für diese Planung relevanten Zielsetzungen des LEP NRW 2017, sodass auch die Übereinstimmung der Aussagen zu Ziel 6.5-10 LEP NRW 2017 gegeben ist.

B 1.1.2. 1. Änderung des LEP NRW 2017 (LEP NRW 2019)

Der am 08.02.2017 in Kraft getretene LEP NRW wurde in Teilen geändert, um mehr Freiräume für Kommunen, Wirtschaft und Bevölkerung zu schaffen. Die 1. Änderung des LEP NRW 2017 ist als LEP NRW 2019 am 06.08.2019 in Kraft getreten.

Der seit dem 06.08.2019 geltende LEP NRW ergibt sich aus der LEP-Fassung von 2017 (Textteil; Zeichnerische Festlegung) unter Abänderung durch die 1. Änderung des LEP NRW 2019.

Die vorliegende Planung wird von diesen Änderungen nicht berührt.

B 1.1.3. Übereinstimmung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 mit den Zielen und Grundsätzen der Landesplanung (LEP NRW 2017, LEP NRW 2019)

Die mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 verfolgten Hauptplanungsziele und die in ihm vorgesehenen Festsetzungen entsprechen somit dem LEP NRW 2017 sowie der 1. Änderung des LEP NRW 2017 (LEP NRW 2019). Die vorhabenbezogene Bauleitplanung Nr. 31 ist damit im Sinne von § 1 Abs. 4 BauGB an die im LEP NRW formulierten Ziele und Grundsätze der Raumordnung angepasst.

B 1.2. Regionalplan Ruhr (Entwurf)

Die Verbandsversammlung des Regionalverbands Ruhr hat in ihrer Sitzung am 06.07.2018 den Erarbeitungsbeschluss zur Aufstellung des Regionalplans Ruhr gefasst.

Der in Aufstellung befindliche Regionalplan Ruhr (Stand: 25.04.2018) und die hiermit verbundenen Ziele sind damit als sonstiges Erfordernis der Raumordnung i. S. v. § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen.

Im zeichnerischen Teil des Entwurfs des Regionalplans Ruhr ist das Vorhabengebiet dem Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) zugewiesen (vgl. Abb. 2).

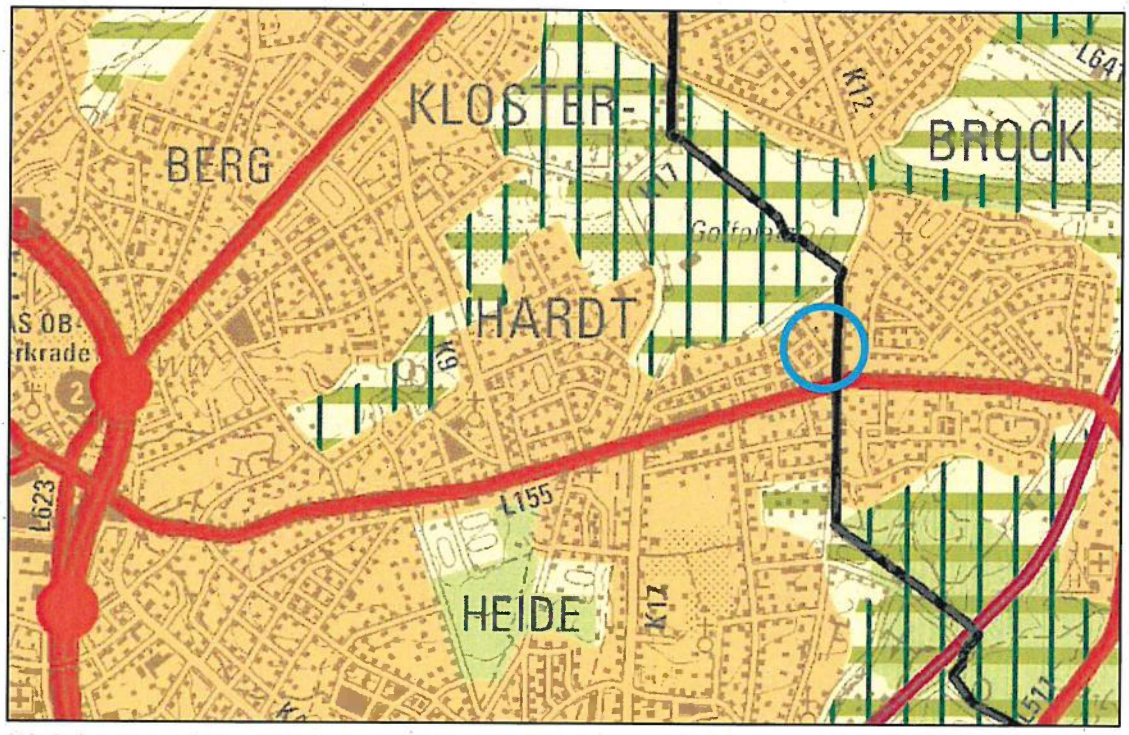


Abb. 2: Auszug aus dem Entwurf des Regionalplans Ruhr (Stand: 25.04.2018) © RVR

Mit dem Entwurf des Regionalplans Ruhr wird im Kapitel 1 – Siedlungsentwicklung u. a. die Stärkung der zentralen Orte (Ziel 1.1-1) und die Weiterentwicklung der Ober- und Mittelzentren (Grundsatz 1.1-2) postuliert. Im Zuge der Siedlungsentwicklung soll die Daseinsvorsorge gesichert und damit auch Einrichtungen der Grundversorgung aufrechterhalten und weiterentwickelt werden (Grundsatz 1.1-4). Die Siedlungsbereiche sollen in diesem Zusammenhang kompakt und flächensparend entwickelt werden (Grundsatz 1.1-5).

Diesen in Aufstellung befindlichen Ziel- und Grundsatzfestlegungen trägt die vorhabenbezogene Bebauungsplanung Nr. 31 – Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) – Rechnung.

Die in den textlichen Festlegungen des Regionalplan-Entwurfs unter 1.11 Großflächiger Einzelhandel dargelegten Ziele und Grundsätze übernehmen die hier unter Kapitel B. 1.1 behandelten Ziele und Grundsätze des LEP NRW.

Die mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 verfolgten Hauptplanungsziele und die in ihm vorgesehenen Festsetzungen entsprechen somit auch dem Entwurf des Regionalplans Ruhr.

B 1.3. Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP)

Die Stadt Oberhausen hat sich mit den Städten Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne und Mülheim an der Ruhr zu der Planungsgemeinschaft „Städteregion Ruhr" zusammengeschlossen. Die Planungsgemeinschaft hat einen Regionalen Flächennutzungsplan (RFNP) gemäß § 25 Landesplanungsgesetz (LPlG) in der Fassung vom 03.05.2005 erarbeitet, der die Funktion eines Regionalplans und eines gemeinsamen Flächennutzungsplans gemäß § 204 BauGB übernimmt.

Der RFNP ist mit der Bekanntmachung am 03.05.2010 wirksam und damit gemäß § 25 Abs. 4 LPlG Ziel der Raumordnung geworden. Er enthält für das Vorhabengebiet des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 folgende Darstellungen (Bauleitplanung / Regionalplanung):

☐ Wohnbaufläche / Allgemeiner Siedlungsbereich (W / ASB) (vgl. Abb. 3)

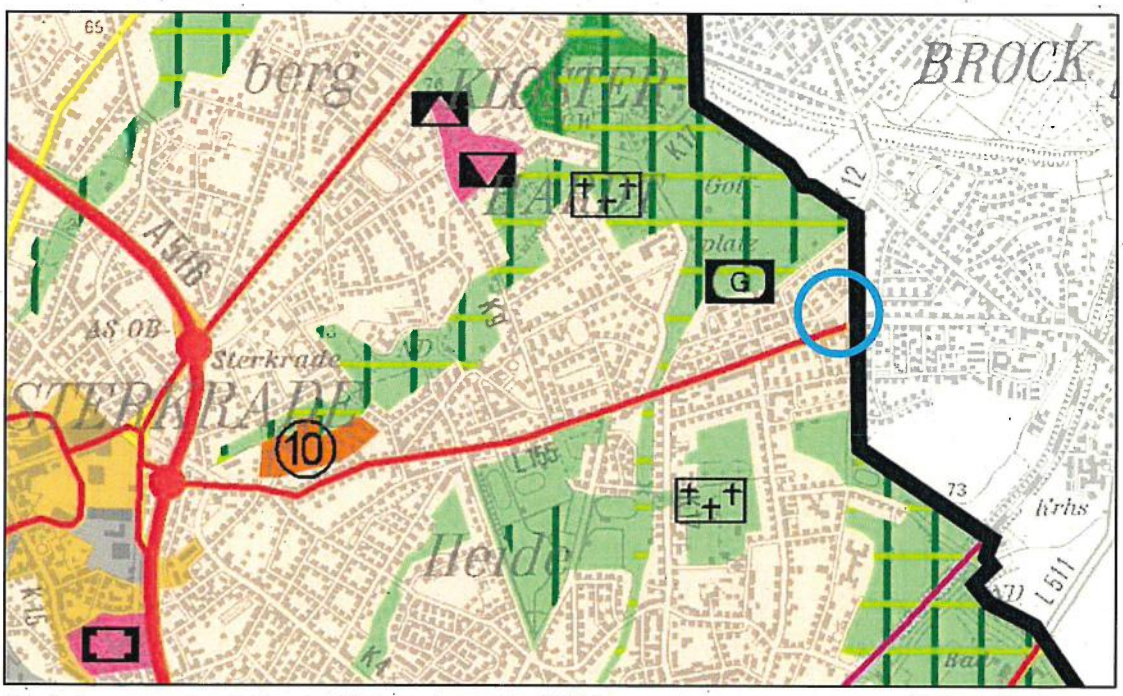


Abb. 3: Auszug aus dem Regionalen Flächennutzungsplan (RFNP) © Stadt Oberhausen

Die Entwicklung von sonstigen Sondergebieten gem. § 11 BauNVO aus W/ASB-Flächen ist im Rahmen der planerischen Konkretisierung möglich, soweit die zu entwickelnde Fläche unterhalb der (Regel-) Darstellungsschwelle des RFNP liegt (5 ha). Das Vorhabengebiet weist eine Größe von weniger als 0,5 ha auf und ist zudem als Bestandteil einer großen zusammenhängenden Wohnbaufläche räumlich eindeutig untergeordnet. Funktion und Wertigkeit der Fläche, aus der entwickelt wird, bleiben somit in der Substanz gewahrt.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 31 ist im Sinne des § 8 Abs. 2 BauGB aus dem RFNP entwickelt und somit gemäß § 1 Abs. 4 BauGB an die dortigen Ziele der Raumordnung angepasst.

Nach Inkrafttreten wird der derzeit im Entwurf vorliegende Regionalplan Ruhr (siehe B 1.2.) die Regionalplanebene des RFNP ablösen.

B 2. Stadtentwicklungskonzept (STEK)

Das Stadtentwicklungskonzept Oberhausen 2020 (STEK 2020) wurde am 27.10.2008 vom Rat der Stadt Oberhausen im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB als städtebauliches Entwicklungskonzept beschlossen.

Das STEK 2020 stellt für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 im Plan „Flächennutzung" eine Wohnbaufläche dar (vgl. Abb. 4). Mit dieser Darstellung sind die Hauptplanungsziele der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 vereinbar, da die Planung der Innenentwicklung und der Sicherung und Verbesserung einer wohnortnahen Versorgung der umliegenden Bestandswohnbebauung dient[7]. Zudem führt die Entwicklung eines sonstigen Sondergebietes gem. § 11 BauNVO aus der vorliegenden W/ASB-Fläche nicht zu einer Veränderung des Gesamtcharakters des Gebietes.

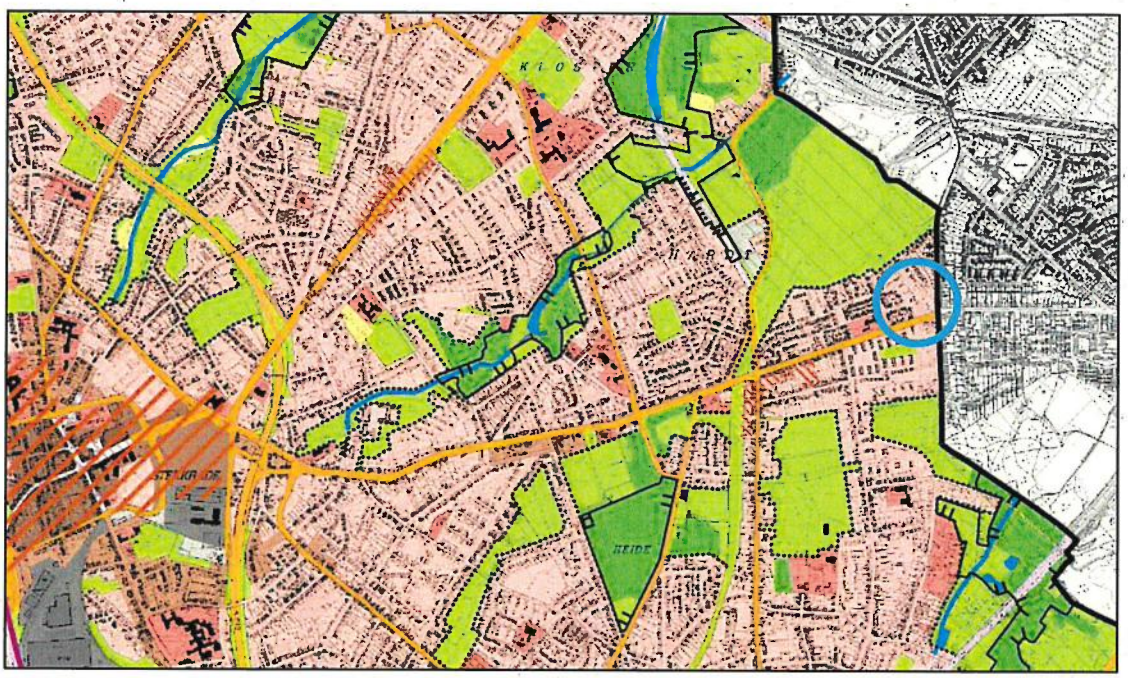


Abb. 4: Auszug aus dem STEK 2020 – Plan „Flächennutzung" © Stadt Oberhausen

Im „Maßnahmenplan" des STEK 2020 ist für die Teutoburger Straße die Maßnahme „Verbundachse" vorgesehen (vgl. Abb. 5). Die Maßnahme dient der Sicherung, Entwicklung und Neuanlage von Verbundachsen zur Förderung des Biotopverbundes und Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse. Als Verbundachsen können z. B. Bahntrassen und andere lineare Strukturen (z. B. Hecken, Pfade, Wege) entwickelt werden. Entlang der Verbundachsen können Vegetationsstrukturen vorhandenen sein, bzw. ergänzt oder neu angelegt werden. Diese könne dann als Wegeverbindungen (Radwege, siehe auch Maßnahme Nr. 6) zur Verbesserung der Erholungsfunktion und der Erreichbarkeit entwickelt werden.

Mit dieser Darstellung und den empfohlenen Maßnahmen sind die Hauptplanungsziele der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 vereinbar. Über den Bebauungsplan soll eine sog. „Metropolfiliale" der Fa. Lidl ermöglicht werden, die sich im vorliegenden Fall u. a. durch eine moderne Architektur in flächensparender und nachhaltiger Bauweise mit

[7] Vgl. auch: CIMA Beratung +Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmitteldiscounters, Köln, 04.12.2020: S. 27f (vgl. Anlage 4)

Gründach, Fassadenbegrünung und ergänzender Photovoltaiknutzung auszeichnet. Diese Maßnahmen tragen grundsätzlich zu einer Verbesserung lokaler kleinklimatischer Verhältnisse bei und können auch somit „Trittstein" innerhalb der über das STEK 2020 vorgesehenen „Verbundachse" darstellen.

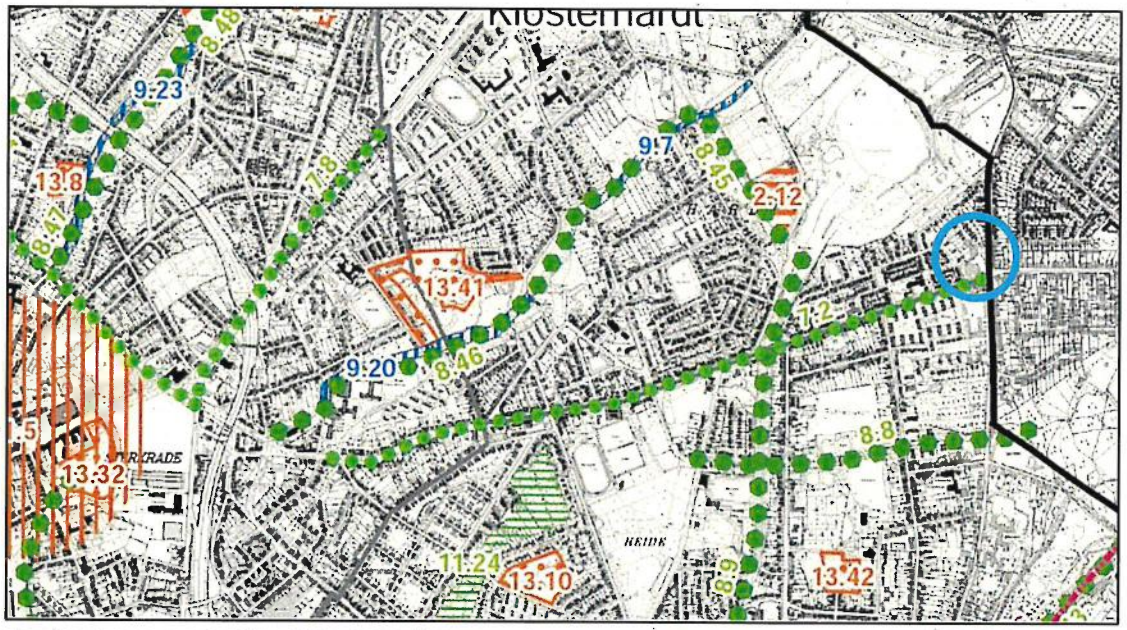


Abb. 5: Auszug aus dem STEK 2020 – Plan „Maßnahmen" © Stadt Oberhausen

Die vorhabenbezogene Bebauungsplanung Nr. 31 folgt demnach auch den Zielsetzungen des STEK 2020 und berücksichtigt dessen Zielsetzungen zur Stadtentwicklung.

B 3. Oberhausener Einzelhandelskonzept 2008

Das aktuell gültige kommunale Einzelhandelskonzept der Stadt Oberhausen, welches am 26.05.2008 vom Rat der Stadt beschlossen wurde, formuliert standortbezogene Handlungsempfehlungen zur räumlichen Steuerung des Einzelhandels innerhalb des Oberhausener Stadtgebietes. Unter anderem wird das Ziel der Sicherung der Nahversorgung in den einzelnen Stadträumen genannt. Eine solche bedarfsgerechte Sicherung der Nahversorgung soll grundsätzlich innerhalb bestehender zentraler Versorgungsbereiche angestrebt werden. Da eine flächendeckende und möglichst wohnungsnahe Grundversorgung im Oberhausener Stadtgebiet jedoch nicht ausschließlich über die Angebotsformen innerhalb der zentralen Versorgungsbereiche sichergestellt werden kann, wird als weitere Zielsetzung die Sicherstellung einer ausgewogenen und flächendeckenden Grundversorgung durch die zentralen Versorgungsbereiche und ergänzende Nahversorgungsstandorte formuliert.

Das Vorhabengebiet liegt außerhalb eines durch das Oberhausener Einzelhandelskonzept 2008 definierten zentralen Versorgungsbereichs. Der nächstgelegene zentrale Versorgungsbereich ist das „Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd", dessen faktischer Bestand jedoch aus gutachterlicher Sicht als nicht mehr gegeben angesehen werden sollte (vgl. Kapitel 1.1.1). Auch perspektivische Entwicklungsmöglichkeiten, um diese Funktion wiederzuerlangen, bestehen aus

gutachterlicher Sicht nicht[8]. So besteht innerhalb des seinerzeit abgegrenzten zentralen Versorgungsbereiches derzeit keine Möglichkeit, das heute im Wesentlichen aus einem Netto-Markt bestehende Nahversorgungsangebot langfristig zu stärken und zu entwickeln. Gleichwohl ist insbesondere in den Oberhausener Sozialquartieren Klosterhardt und Rothebusch, die zusammen eine Einwohnerzahl von ca. 11.000 Menschen aufweisen, ein Bedarf an zeitgemäßen Nahversorgungsstrukturen gegeben. Das nahversorgungsrelevante Angebot in diesem städtischen Teilraum besteht derzeit im Wesentlichen nur aus dem vorgenannten Netto-Markt und dem heutigen Lidl-Markt, dessen Erweiterungsneubau über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 planungsrechtlich vorbereitet werden soll.

Aus den im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigenden Empfehlungen des Oberhausener Einzelhandelskonzeptes 2008 zur standortbezogenen Steuerung des Einzelhandels geht hervor, dass eine Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche im Allgemeinen gutachterlich nicht empfohlen wird[9]. Aufgrund der o. a. konkreten städtebaulichen Situation ist die Integration eines weiteren Nahversorgers in heute zeitgemäßer Struktur und Größe in einen zentralen Versorgungsbereich in diesem Teilraum Oberhausens und im Hinblick auf die flächendeckende Aufrechterhaltung der Versorgung innerhalb des aktuell abgedeckten Einzugsbereichs des Standortes allerdings nicht möglich. Da das nahversorgungsrelevante Gesamtangebot insbesondere in den Sozialquartieren Klosterhardt und Rothebusch jedoch Optimierungsbedarfe aufweist, ist die Ertüchtigung und Erweiterung des bestehenden Lidl-Lebensmitteldiscounters in diesem Einzelfall städtebaulich sinnvoll.

Im Rahmen einer städtebaulich verträglichen Einzelhandelssteuerung einerseits und der Sicherung einer qualitativ und quantitativ angemessenen wohnortnahen Versorgung andererseits ergibt sich somit in diesem konkreten Fall eine Situation, die nach den im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigenden Empfehlungen des Oberhausener Einzelhandelskonzeptes 2008 zur planungsrechtlichen Steuerung der Nahversorgungssituation eine Einzelfallprüfung erfordert. Nach dieser Einzelfallprüfung kann ein Einzelhandelsvorhaben mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten außerhalb zentraler Versorgungsbereiche auch dann planungsrechtlich befördert werden, wenn es

1. keine negativen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche hervorruft,
2. zur Verbesserung der wohnortnahen Versorgung dient,
3. eine geeignete Erschließung aufweist,
4. sich in den konkreten städtebaulichen Zusammenhang einfügt und
5. entweder im Umkreis von ca. 50–100 m um einen zentralen Versorgungsbereich oder aber ab einer Entfernung von ca. 500 m zu einem zentralen Versorgungsbereich angesiedelt werden soll.

Nach diesem Prüfschema lassen für das vorliegende Vorhaben die folgenden Aussagen treffen:

---

[8] Vgl. auch: CIMA Beratung +Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmitteldiscounters, Köln, 04.12.2020: S. 27f (vgl. Anlage 4)

[9] Einzelhandel in Oberhausen – Gutachten zum kommunalen Einzelhandelskonzept, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Köln, Dezember 2007 (beschlossen durch den Rat der Stadt Oberhausen am 26.05.2008): S. 67ff

zu 1. Der Nachweis, dass durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 bzw. durch dessen Umsetzung keine negativen Auswirkungen auf real vorhandene zentrale Versorgungsbereiche hervorgerufen werden, wurde durch das im Rahmen der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 erstellten, planungsbegleitenden Verträglichkeitsgutachten (vgl. Anlage 4) erbracht[10].

zu 2. Das Planvorhaben wird ein eindeutig nahversorgungsrelevantes Hauptsortiment führen. Der Vorhabenstandort befindet sich zudem in einem direkten räumlichen Zusammenhang mit den umliegenden Wohngebieten. Wohnnutzungen schließen in alle vier Himmelsrichtungen an den Vorhabenstandort an. Darüber hinaus ist der Standort an das regionale ÖPNV-Netz angebunden. Die angestrebte Verkaufsflächengröße von maximal 1.350 m², die - unter Berücksichtigung der mit der Aufständerung entstehenden, überdurchschnittlichen Verkehrsflächen - faktisch einer Größenordnung von ca. 1.060 m² eines ebenerdigen Marktes entspricht, ist als standortangemessen zu bewerten. Infolgedessen trägt das Vorhaben aufgrund der vorhandenen Nahversorgungssituation insbesondere in den Sozialquartieren Königshardt und Rothebusch zu einer Sicherung und Verbesserung der Nahversorgungsstruktur innerhalb des Einzugsgebietes bei.

zu 3. Sowohl die kleinteilige Erschließung des Vorhabengrundstückes als auch des Vorhabenstandortes im übergeordneten Sinne sind durch das vorliegende Planungskonzept und das umgebende Verkehrsnetz gesichert. Hervorzuheben ist an dieser Stelle auch die bestehende ÖPNV-Anbindung des Standortes.

zu 4. Der Standort ist bereits heute ein Einzelhandelsstandort, das bestmögliche Einfügen des Vorhabens in den konkreten städtebaulichen Zusammenhang wird im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens Nr. 31 gesteuert.

zu 5. Im vorliegenden Fall ist mit Blick auf die kleinteilige Siedlungsstruktur im unmittelbaren Umfeld des „Nahversorgungszentrums Klosterhardt-Süd" nicht erkennbar, dass dort entsprechende Flächenpotenziale für den Betrieb eines zeitgemäßen Lebensmittelversorgers zur Verfügung stehen. Das Vorhabengrundstück selbst liegt etwa 500 m von der östlichen Grenze des zentralen Versorgungsbereiches „Nahversorgungszentrums Klosterhardt-Süd" entfernt und weist damit eine ausreichende Entfernung auf.

Das über die vorhabenbezogene Bebauungsplanung Nr. 31 planungsrechtlich zu ermöglichende Vorhaben steht insbesondere im Hinblick auf die aktuellen und tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten im Einklang mit dem Oberhausener Einzelhandelskonzept 2008 und erfüllt v.a. die o. g. Prüfkriterien der dort verankerten Einzelfallprüfung. Aufgrund der konkreten Einzelfallsituation ist die Ertüchtigung des langjährig bestehenden Nahversorgungsstandortes in vollintegrierter Lage an der Teutoburger Straße / Turnplatzstraße städtebaulich erforderlich und sinnvoll. Um die städtebauliche Ordnung und Verträglichkeit des Planvorhabens bestmöglich zu steuern und sicherzustellen, ist das betriebene vorhabenbezogene Bebauungsplanverfahren im vorliegenden Fall das geeignete bauplanungsrechtliche Instrument.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 31 steht demzufolge im Einklang mit den Zielsetzungen des Oberhausener Einzelhandelskonzeptes 2008.

[10] CIMA Beratung+ Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmitteldiscounters, Köln, 04.12.2020: S. 28f (vgl. Anlage 4)

B 4. Landschaftsplan

Das Vorhabengebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 befindet sich nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplans der Stadt Oberhausen vom 02.05.1996.

B 5. Derzeitige planungsrechtliche Situation

Für das Vorhabengebiet liegen weder rechtskräftige noch im Verfahren befindliche Bebauungspläne vor.

C STÄDTEBAULICHES KONZEPT

C 1. Allgemeines

Das mehrgeschossige Gebäudekonzept der „Metropolfiliale" der Fa. Lidl bietet einen städtebaulichen und absatzwirtschaftlichen Lösungsansatz, um verdichtete innerstädtische Standorte, die ein nachhaltiges Entwicklungspotenzial aufweisen, zeitgemäß und in städtebaulich hochwertiger Form zu erschließen. Die vorliegende Planung greift diesen Lösungsansatz auf und sieht den Abriss der bestehenden Handelsimmobilie und den anschließenden Neubau einer eben solchen Metropolfiliale am gleichen Standort vor. Dieses Konzept zeichnet sich durch eine aufgeständerte und somit flächensparende Bauweise aus, da der Verkaufsraum im 1. Obergeschoss über einer in das Gebäude integrierten Stellplatzanlage errichtet wird. Das geplante Filialgebäude verfügt über eine hohe städtebauliche Qualität und moderne Architektur in nachhaltiger Bauweise mit Gründach, Fassadenbegrünung und ergänzender Photovoltaiknutzung, eine hohe Energieeffizienz und eine geräuschoptimierte Warenandienung.

In dem dann mehrgeschossigen Baukörper soll die Einzelhandelsverkaufsfläche im 1. Obergeschoss und im Erdgeschoss eine in das Gebäude integrierte Stellplatzanlage realisiert werden. Zutritt zum Gebäude erhalten die Kunden über zwei Eingänge, die sich zum einen an der südöstlichen Gebäudeecke in Richtung des Parkplatzes und zum anderen innerhalb des Gebäudes am östlichen Ende der überdachten Stellplatzanlage befinden. Nach Zutritt in das Gebäude erfolgt die vertikale Erschließung des Verkaufsraums im Obergeschoss über einen Fahrsteig, einen Aufzug oder ein Treppenhaus. Das Treppenhaus führt weiter bis in das zweite Obergeschoss und ermöglicht den Mitarbeitern den Zutritt zu den dort gelegenen Sozialräumen.

Die vorliegende Planung ermöglicht die Errichtung einer modernen Handelsimmobilie mit einem zeitgemäß dimensionierten Verkaufsraum. Vor allem das veränderte Verbraucherverhalten und das diversifizierte Warenangebot in Kombination mit einer weniger komprimierten Sortimentspräsentation durch niedrigere Regalhöhen sowie großzügige und barrierefreie Bewegungsflächen für den Kunden erfordern eine Vergrößerung der Verkaufsflächen gegenüber dem jetzigen Bestand.

Dem geplanten Gebäude in östlicher Richtung vorgelagert findet sich eine konventionelle Stellplatzanlage, die gemeinsam mit den gebäudeintegrierten Stellplätzen ein adäquates Stellplatzangebot abbildet. Die Warenanlieferung soll ebenfalls in einem eingehausten Andienungsbereich abgewickelt werden, um potentielle Lärmemissionen auf sensible Umgebungsnutzungen zu reduzieren und die Einbindung als Nahversorgungsstandort in dessen städtebauliches Umfeld verträglich zu gestalten.

Es ist beabsichtigt, den Erweiterungsneubau mit einer Gesamtverkaufsfläche von max. 1.350 m²[11] im südwestlichen Teil des Vorhabengebietes, orientiert zur Teutoburger Straße, zu platzieren. Das Gebäude soll seine städtebauliche Öffnung zur Teutoburger Straße hin entfalten. In diesem Bereich – orientiert in Richtung des Kreisverkehres Teutoburger Straße / Im Fuhlenbrock – ist eine punktuelle Erhöhung durch ein Geschoss (14,5 m x 11,6 m) in der dritten Geschossebene vorgesehen. Hier sind die Sozialräume, die den Mitarbeitern zur Verfügung stehen, untergebracht.

Der Hauptgebäudekörper soll eine Höhe von ca. 10,0 m aufweisen, die punktuelle Erhöhung durch ein drittes Geschoss führt zu einer Gebäudehöhe von ca. 12,0 m in diesem Bereich. Die zeichnerischen Ergebnisse und Aussagen zur Höhenentwicklung des geplanten Gebäudekomplexes sind in dem Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) festgelegt worden und berücksichtigen einen städtebaulichen Toleranzbereich von +/- 0,50 m, der eine angemessene Flexibilität für die Konkretisierung der Planung im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ermöglicht (z. B. aufgrund von Untergrundbewegungen bei der Flächenaufbereitung nach Rückbau der aufstehenden Bausubstanz). Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden die festgelegten Höhen übernommen und als Höchstmaße festgesetzt. Die festgesetzten Höchstmaße beinhalten den gewährleisteten Toleranzbereich.

Die Länge des Gebäudes beträgt ca. 54,2 m, die Breite ca. 37,9 m. Für den erhöhten Bereich sind Abmessungen von 11,6 m Breite und 14,5 m Länge geplant. Der Haupteingang des Gebäudes ist im Südosten, orientiert zur Teutoburger Straße, bzw. zur Straße Am Fuhlenbrock geplant. Die punktuelle Erhöhung der Gebäudekubatur betont die Lage des Eingangsbereich und macht diesen für den Kunden ersichtlich. Im Erdgeschoss ist nördlich anschließend die Zufahrt zu der innerhalb des Gebäudes integrierten Stellplatzanlage vorgesehen. In weiterer nördlicher Orientierung ist die eingehauste Zufahrt für die Warenanlieferung geplant. Aufgrund der Lage der Verkaufsfläche im Obergeschoss des Gebäudes soll die Anlieferung über eine aufsteigende Rampe auf der gesamten nördlichen Längsseite des Gebäudes bis in das Obergeschoss stattfinden. Die beschriebene Rampe ist in das Gebäude integriert und somit durch die Außenwand sowie das Dach in Richtung der Huyssenstraße abgeschirmt. Ein alterativer Transport der Waren in den Verkaufsraum bspw. über einen Aufzug scheidet aus Gründen der Praktikabilität aus.

Festlegungen zur Fassadengestaltung und Materialien werden durch die Darstellungen von Ansichten und Visualisierungen des Vorhaben- und Erschließungsplans (VEP) sowie durch Festlegungen innerhalb des zu dieser vorhabenbezogenen Bebauungsplanung gehörenden Durchführungsvertrages konkretisiert. Derzeit ist es beabsichtigt als Hauptelemente eine weiße Putzfassade sowie Glaselemente in Kombination mit Alucobondelementen, untergeordneten Werbeanlagen und einer Fassadenbegrünung vorzusehen. Als weitergehender Hinweis zur geplanten Nutzung werden innerhalb der Vorhabenfläche zwei Standfahnen mit dem Logo der Fa. Lidl aufgestellt. Die Standfahnen sind an den Anbindungsbereichen an der Teutoburger Straße, bzw. der Straße Im Fuhlenbrock geplant und sollen eine Höhe ca. 6,0 m aufweisen. Die genauen Standorte können dem Vorhaben- und Erschließungsplan entnommen werden. Fremdwerbeanlagen werden im gesamten Geltungsbereich der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 nicht ermöglicht.

[11] Geprüft durch CIMA Beratung+ Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmitteldiscounters, Köln, 04.12.2020: S. 5f (vgl. Anlage 4)

Um einen natürlichen Lichteinfall und die ausreichende Belüftung der innerhalb des Gebäudes befindlichen Stellplatzanlage zu gewährleisten, erfolgt an geeigneten Stellen die Öffnung der Außenwand des Erdgeschosses. Um dennoch ein geschlossenes Fassadenbild zu erzielen, werden diese Öffnungen mit luft- und licht durchlässigem Streckmetall oder einem ähnlichen Material ausgefüllt.

Die Dachflächen sollen als Flachdach mit 0% Gefälle, einschließlich Aufdachdämmung mit mind. 2% Gefälle und vorgesetzter Rinne ausgeführt werden und partiell außerhalb notwendiger technischer Aufbauten zu mindestens 80 vom Hundert extensiv begrünt werden. Auf der Dachfläche können damit auch flach geneigte Photovoltaik-Elemente errichtet werden.

C 2. Verkehrliche Erschließung

Die geplante Erschließung des Vorhabengebiets erfolgt für den Kundenverkehr über eine an der östlichen Grundstücksgrenze und die Straße Im Fuhlenbrock angrenzende Hauptzu- und Abfahrt. Diese Hauptanbindung erschließt sowohl die innerhalb als auch außerhalb des Gebäudes gelegenen Stellplatzflächen. Die derzeit vorhandene Zu- und Abfahrt für den bestehenden Markt an der Teutoburger Straße wird im Zuge des Erweiterungsneubaus zur Entzerrung des Kundenverkehrs als ergänzende Ausfahrt aus dem geplanten Garagengeschoss aufrechterhalten. Die Warenanlieferung erfolgt aus verkehrsorganisatorischen Gründen, wie im derzeitigen Bestand, über eine Zufahrt von der Huyssenstraße. Der Anlieferungsbereich selbst befindet sich innerhalb des Gebäudes an der nördlichen Fassade. Die Zufahrt über die Huyssenstraße steht ausschließlich dem Lieferverkehr zur Verfügung und wird außerhalb der Liefervorgänge durch eine elektrische Toranlage verschlossen; mit der Hauptzufahrt von der Straße Im Fuhlenbrock wird der bestehenden Verkehrsberuhigung und „Spielstraßenregelung“ auf der Huyssenstraße Rechnung getragen.

Im Rahmen des bisherigen Planverfahrens erfolgte eine umfangreiche Prüfung alternativer Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten für den Kunden- wie auch den Lieferverkehr. Im Ergebnis vereint die nunmehr geplante Erschließungsvariante in der gesamtplanerischen Betrachtung und im Hinblick auf die gegebene und beengte Grundstückssituation die meisten Vorteile und ist in verkehrstechnischer Hinsicht uneingeschränkt realisierbar[12] (siehe auch Kapitel C 3. Verkehrliche Auswirkungen).

Das Vorhaben verfügt über vollständig ebenerdig gelegene Parkmöglichkeiten. Die geplante außenliegende Stellplatzanlage umfasst insgesamt 40 Stellplätze. Diese sind dem geplanten Filialgebäude an der östlichen Seite vorgelagert. Ergänzt werden diese Stellplätze durch ein zusätzliches Kontingent von 37 Stellplätzen, innerhalb des ebenerdigen Garagengeschosses. Insgesamt stehen somit 77 Stellplätze am Vorhabenstandort zur Verfügung. Hierin enthalten sind behindertengerechte Stellplätze und „Eltern-Kind-Stellplätze“. Weiterhin sind in der Außenstellplatzanlage zwei Stellplätze mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrtzeuge vorgesehen. Ebenso bestehen im Erdgeschoss des Gebäudes wettergeschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Separate fußläufige Wegeanbindungen werden aus nördlicher Richtung von der Huyssenstraße und aus südlicher Richtung von der Teutoburger Straße mit möglichst kürzester Erreichbarkeit der Eingangssituation des Marktes vorgesehen.

[12] Brilon Bondzio Weiser – Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen GmbH: Verkehrstechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen, Bochum, 05.02.2021

Im Bereich der Huyssenstraße/Im Fuhlenbrock wird auf Einfriedungen verzichtet, hier steht die Einsehbarkeit auf den geplanten Lebensmittelmarkt im Vordergrund. Lediglich im Norden der Stellplatzanlage wird eine 2 m hohe Lärmschutzwand aus schallschutztechnischen Gründen errichtet.

Im Bereich der Stellplatzanlage und den sonstigen Außenflächen (entlang der Teutoburger Straße und Turnplatzstraße) sollen zur Gliederung und Begrünung der Stellplatzanlage, auch mit Bezugnahme auf die Belange des Klimaschutzes, Baumpflanzungen vorgenommen werden (siehe Kapitel D 7 sowie Teil B der Begründung, Umweltbericht).

C 3. Verkehrliche Auswirkungen

Zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 ist ein Verkehrsgutachten (vgl. Anlage 5) erstellt worden[13]. Es wurde untersucht, welche zusätzliche Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr aufgrund der geplanten Entwicklung zu erwarten ist und ob das zukünftige Verkehrsaufkommen an den umliegenden Knotenpunkten störungsfrei sowie mit einer angemessenen Qualität des Verkehrsablaufs abgewickelt werden kann.

Im Rahmen der gutachterlichen Untersuchung wurde das aktuelle Verkehrsaufkommen an den Knotenpunkten

- ☐ Teutoburger Straße / Siepenstraße / Sterkrader Straße / Im Fuhlenbrock,
- ☐ Teutoburger Straße / Turnplatzstraße,
- ☐ Turnplatzstraße / Huyssenstraße,
- ☐ Huyssenstraße / Jacobistraße,
- ☐ Im Fuhlenbrock / Jacobistraße,
- ☐ Huyssenstraße / Anbindung Lidl Nord und
- ☐ Turnplatzstraße / Anbindung Lidl Süd

im Rahmen einer Knotenstromerhebung erfasst.

Die Auswertung erfolgte nach Fußgängern, Radfahrern und Fahrzeugarten des Kfz-Verkehrs getrennt in 15min-Intervallen.

Für den Prognose-Planfall wurde das Verkehrsaufkommen aus dem Prognose-Nullfall (mit allgemeiner Verkehrsentwicklung) mit dem Neuverkehr der geplanten Nutzung überlagert. Dabei wurde gutachterlich berücksichtigt, dass das Verkehrsaufkommen der vorhandenen Nutzungen (bestehender Markt) entfällt. Der Neuverkehr des Planvorhabens wurde auf Basis der vorhandenen Verkehrsnachfrage hochgerechnet.

Zur Bewertung der Verkehrssituation wurden die verkehrstechnische Kapazität und die Qualität des Verkehrsablaufs anhand der dafür vorgesehenen Verfahren aus dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015[14] seitens des Gutachters berechnet.

---

[13] Brilon Bondzio Weiser – Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen GmbH: Verkehrstechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen, Bochum, 05.02.2021

[14] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS. Köln, 2015.

Die verkehrstechnische Untersuchung kommt vor diesem Hintergrund insgesamt zu den folgenden Ergebnissen[15] .

- Durch das Vorhaben ist mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens um 240 Kfz/24h zu rechnen. In der Spitzenstunde am Nachmittag von 17.15 bis 18.15 Uhr ist ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 24 Kfz/h (Summe aus Quell- und Zielverkehr) zu erwarten.
- Im Prognose-Planfall ist an allen untersuchten Knotenpunkten im Umfeld des Vorhabens in der relevanten Spitzenstunde am Nachmittag eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A[16]) zu erwarten.
- Das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen kann im vorhandenen Ausbaustand im bestehenden Straßennetz jederzeit leistungsfähig abgewickelt werden. Der Verkehrszustand ist an den Knotenpunkten stabil. Es sind große Reserven vorhanden.
- Durch den Verzicht auf eine Zufahrt von der Teutoburger Straße können Missverständnisse beim Ein- und Abbiegen aufgrund der benachbarten Turnplatzstraße vermieden werden. Bei einer Ausfahrt aus der Parkgarage unter dem geplanten Neubau zur Teutoburger Straße ist allerdings mit Konflikten zwischen querenden Fußgängern und Radfahrern und ausfahrenden Pkw zu rechnen. Die Bushaltestelle führt systematisch zu kurzzeitigen Sichtbehinderungen aufgrund einer Verdeckung des bevorrechtigten Verkehrs auf der Teutoburger Straße durch haltende Busse. Die im Bestand vorhandene Zufahrt ist in der Vergangenheit allerdings im Unfallgeschehen noch nicht auffällig gewesen. In der Ausfahrt der Parkgarage sind die Kraftfahrer mit Hilfe von geeigneten Hinweisen in Form von Schildern und Bodenmarkierungen auf bevorrechtigte Fußgänger und Radfahrer hinzuweisen. Geeignete Maßnahmen hierzu werden im Rahmen der Hochbauplanung berücksichtigt und vorab in den abzuschließenden Durchführungsvertrag aufgenommen.
- Die zusätzliche Ausfahrt zur Teutoburger Straße ist zwar aus Gründen den Verkehrsqualität nicht erforderlich, weil an der geplanten Anbindung an der Straße Im Fuhlenbrock eine sehr gute Verkehrsqualität erwartet werden kann, trägt aber dennoch zu einer Entzerrung des abfließenden Verkehrs bei.
- Im Rahmen des Planungsprozesses wurden sämtliche denkbare Erschließungsvarianten geprüft. Die gewählte Erschließungsvariante mit der Hauptzufahrt an der Straße Im Fuhlenbrock und einer weiteren Ausfahrt zur Teutoburger Straße im Bereich der Einmündung Turnplatzstraße weist zwar geringfügige "Einschränkungen" auf, ist aber aus technischer Sicht vorbehaltlos realisierbar und vereint in der planerischen Gesamtbetrachtung die meisten Vorteile. Für die Linksabbieger auf das Grundstück wurde ein Fahrstreifen im Anschluss an die Trenninsel in der Zufahrt zum Kreisverkehr entwickelt. Die Zufahrt wurde so weit wie möglich in Richtung Jacobistraße verschoben, damit wird für den Linksabbieger eine Aufstelllänge von ca. 15 m ermöglicht. Wegen des zusätzlichen Fahrstreifens muss der Radwegestreifen in diesem Bereich demarkiert werden.

Im Ergebnis wird gutachterlich festgestellt, dass die verkehrliche Erschließung des über die vorhabenbezogene Bebauungsplanung Nr. 31 planungsrechtlich zu ermöglichenden

[15] Brilon Bondzio Weiser – Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen GmbH: Verkehrstechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen, Bochum, 05.02.2021: S. 27-28 (vgl. Anlage 5)

[16] QSV = Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes, A = Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

Vorhabens mit dem vorhandenen Ausbaustand des Straßennetzes sowie der geplanten Zufahrt zur Straße Im Fuhlenbrock gesichert ist.

Die durch die vorhabenbezogene Bebauungsplanung Nr. 31 bedingten verkehrlichen Anpassungsmaßnahmen werden innerhalb des zugehörigen Durchführungsvertrages geregelt.

C 4. Umwelt- und Klimaschutz

Durch ein zeitgemäßes Energiekonzept zur Beheizung und Kühlung des geplanten Erweiterungsneubaus des Lebensmitteldiscounters wird die Verwendung fossiler Brennstoffe vermieden.

Weiterhin werden zur Errichtung des Marktes nachhaltige Baumaterialien verwendet. Weitere Aspekte bei der Umsetzung des Vorhabens sind eine effiziente Wärmedämmung, der Einsatz von LED-Beleuchtung, die Wärmerückgewinnung aus Lüftungsanlagen und Kühlmöbeln und der Verzicht auf klimaschädliche Kältemittel. Des Weiteren ist eine Regenwasserversickerung und -nutzung sowie neben einer Fassadenbegründung und einer partiellen Begrünung der Dachfläche auch die Errichtung einer Photovoltaikanlage zur Eigenstromversorgung vorgesehen.

D BEBAUUNGSPLANFESTSETZUNGEN

D 1. Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

Entsprechend der o. a. bauleitplanerischen Zielsetzung zur Entwicklung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes i. S. v. § 11 Abs. 3 BauNVO gemäß der Innenentwicklung der Stadt Oberhausen und der Sicherung sowie Verbesserung einer wohnortnahen Versorgung wird das Vorhabengebiet insgesamt als Sonstiges Sondergebiet i. S. v. § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel - Lebensmittelmarkt" festgesetzt.

Das Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO dient der Unterbringung eines Lebensmitteldiscounters als Hauptbetrieb mit einer Gesamtverkaufsfläche von maximal 1.350 m² (VK max.). In dem planungsbegleitenden Verträglichkeitsgutachten (vgl. Anlage 4) wird die maximal zulässige Gesamtverkaufsfläche des geplanten Vorhabens in produktive und unproduktive Verkaufsflächen unterteilt. Die produktive Verkaufsfläche des geplanten Vorhabens darf im 1. Obergeschoss maximal 990 m² betragen; dies entspricht gemäß dem planungsbegleitenden Verträglichkeitsgutachten (vgl. Anlage 4) bei einem Vorhaben in ebenerdiger Standartbauweise einer maximal zulässigen Gesamtverkaufsfläche von 1.059 m².

Ausgehend von der für dieses vorhabenbezogene Planverfahren feindifferenzierten Ermittlung der maximal zulässigen Gesamtverkaufsfläche muss mindestens 900 m² der maximal zulässigen Gesamtverkaufsfläche auf das nahversorgungsrelevante Sortiment „Nahrungs- und Genussmittel inkl. Lebensmittelhandwerk, Tabakwaren, Getränke" entfallen. Der Anteil der nach dem Oberhausener Einzelhandelskonzept als „zentrenrelevant (ohne Nahversorgungsrelevanz) bzw. nicht zentrenrelevant" eingestuften Sortimente darf maximal 106 m² der maximal zulässigen Gesamtverkaufsfläche betragen. Maßgeblich für die Sortimentseinstufung ist das vom Rat der Stadt Oberhausen

beschlossene Einzelhandelskonzept und die in diesem Zusammenhang erfolgte Sortimentsfestlegung in der jeweils gültigen Fassung (derzeit: Oberhausener Einzelhandelskonzept 2008, Beschluss des Rates vom 26.05.2008, Drucksache Nr.: B/14/3293-01).

Zur Erläuterung der verschiedenen Verkaufsflächenangaben wird auf die betrieblichen Besonderheiten der hier geplante „Metropolfiliale" verwiesen, die umfangreiche Verkehrsflächen im Gebäude erfordern, die für den Zugang in das Obergeschoss notwendig sind (Rolltreppe, Treppenhaus, Aufzug, Zutritts- und Austrittsbereich im EG u. 1. OG). Gemäß ständiger Rechtsprechung gelten sie zwar als Verkaufsfläche im bauplanungsrechtlichen Sinne, da sie den Kunden zugänglich sind und mit dem Verkaufsvorgang in einem räumlich-funktionen Zusammenhang stehen, gleichwohl stehen sie aber tatsächlich nicht für den Verkauf zur Verfügung und sind im Vergleich zu einem Lebensmittelmarkt in Standartbauweise deutlich größer dimensioniert. Im Falle eines gewöhnlichen, d.h. ebenerdigen Marktkonzeptes entfallen diese Flächen bzw. reduzieren sich auf ein Minimum. Adaptiert man die standardmäßige Flächenstruktur und -differenzierung eines ebenerdigen Marktes, auf die aufgeständerte Eigenart des vorliegenden Planvorhabens, verbliebe eine reine produktive Verkaufsfläche innerhalb des Verkaufsraums von 990 m², die der unmittelbaren Darbietung des Warenangebotes dient. Diese reine Verkaufsraumfläche wird in einem „gewöhnlichen" Filialgebäudes um rd. 70 m² Bewegungsflächen (Eingangs- / Ausgangsbereich, Pfandrückgabe etc.) ergänzt, die dem Kunden zugänglich sind und somit im bauplanungsrechtlichen Sinn als Verkaufsfläche gelten. Im hier vorliegenden Fall summieren sich diese zusätzlichen Bewegungsflächen, die v.a. der Zuwegung und vertikalen Erschließung des Gebäudes dienen, auf rd. 360 m². Mit dem über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 abgegrenzten Gesamtverkaufsflächenkontingent nebst Begrenzung des reinen Verkaufsraums wird die Eigenart des geplanten Vorhabens mit einem zweigeschossigen Filialgebäude, die auch bei dem planungsbegleitenden Verträglichkeitsgutachten (vgl. Anlage 4) zugrunde gelegt wurde, im Rahmen der textlichen Festsetzung gewürdigt.[17]

Mit der bauleitplanerischen Beschränkung der maximalen Gesamtverkaufsfläche auf 1.350 m² und den sortimentsbezogenen Begrenzungen der Verkaufsflächen kann sichergestellt werden, dass negative Auswirkungen der Planung auf die Versorgungsstrukturen und insbesondere auf die zentralen Versorgungsbereiche in den Städten Oberhausen und Bottrop nicht zu erwarten sind[18] sowie insgesamt eine städtebaulich und siedlungsräumlich verträgliche Einzelhandelssteuerung gewährleistet ist.

[17] CIMA Beratung+Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmitteldiscounters, Köln, 04.12.2020, S. 10f (vgl. Anlage 4)

[18] Vgl. CIMA Beratung+ Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmittel-discounters, Köln, 04.12.2020 (vgl. Anlage 4)

D 2. Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i V m. §§ 16 und 19 BauNVO)

Grundfläche der baulichen Anlagen

Die überbaubare Grundstücksfläche des Hauptbaukörpers gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO darf max. 2.320 m² betragen. Dies entspricht der im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten überbaubaren Fläche und bildet einen Rahmen für den im VEP dargestellten Hauptbaukörper.

Höhe baulicher Anlagen

Die mögliche Höhenentwicklung der baulichen Anlagen innerhalb des Vorhabengebietes wird gemäß § 18 BauNVO mit der Festsetzung der maximalen Gebäudehöhe (GH max.) über Normalhöhennull (NHN) reguliert. Es wird grundsätzlich eine maximal zulässige Gebäudehöhe (GH max.) von 83,0 m über NHN festgesetzt. Für die punktuelle und städtebaulich wirksame Überhöhung durch ein weiteres Teilgeschoss in der dritten Geschossebene im Bereich des Kreisverkehres an der südöstlichen Grundstücksgrenze wird eine Gebäudehöhe von 85,0 m über NHN im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzt. In der Festsetzung der maximalen Höhe des Gebäudes ist gemäß § 18 Abs. 2 BauNVO ein Toleranzbereich von 0,5 m in der konstruktiven Ausgestaltung des Gebäudes im Rahmen der weiteren Konkretisierung des Planvorhabens bis zu einem erforderlichen Baugenehmigungsverfahren berücksichtigt.

Der geplante untere Bezugspunkt der Höhenfestsetzung ist zur Festlegung der absoluten Höhe der Gebäude die bisher vorgesehene Erdgeschossfußbodenhöhe von 72,5 m über NHN, die der heutigen gemittelten Geländehöhe entspricht. Als oberer Bezugspunkt für die Höhe baulicher Anlagen gilt die Gebäudehöhe, bzw. der oberste Dachabschluss einschließlich Attika. Mit der Festlegung der genannten Höhen wird der zweigeschossige Gebäudeteil eine absolute Höhe von maximal 10,50 m, der punktuell auf drei Geschosse ausgelegte Gebäudeteil eine Höhe von maximal 12,50 m aufweisen.

Die festgesetzte maximale Höhe der Oberkante der baulichen Anlagen darf gemäß § 16 Abs. 6 BauNVO durch Glasdächer, erforderliche technische Einrichtungen und Photovoltaikanlagen im Bereich des maximal 10,5 m hohen Gebäudeteils ausnahmsweise um bis zu 1,0 m überschritten werden. Die Überschreitung darf in dem - innerhalb des Vorhaben- und Erschließungsplans (VEP) ausgewiesenen - Haustechnikbereich des VEP max. 2,5 m betragen.

Die getroffene Festsetzung zur maximalen Höhenausbildung des geplanten Vorhabens stellt unter Berücksichtigung der Trauf- und Firsthöhen des umgebenden Gebäudebestandes eine städtebaulich tragfähige Lösung dar. Einerseits wird den wirtschaftlichen Ansprüchen an die Gebäudetypologie und interne Ausnutzung Rechnung getragen, andererseits wird in städtebaulich verträglicher Weise gesichert, dass eine erdrückende Wirkung des geplanten Vorhabens auf die umgebende, eher kleinteilige Baustruktur vermieden wird. Letzterer Aspekt soll auch durch die in die Bebauungsplanung aufgenommenen gestalterischen Festsetzungen (u. a. Fassadenbegrünung, Eingrünung des geplanten Hauptbaukörpers) städtebaulich begünstigt werden.

D 3. Überbaubare Grundstücksflächen / Bauweise (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

Die überbaubare Grundstücksfläche wird im vorhabenbezogenen Bebauungsplan durch Baugrenzen festgesetzt und gewährleistet innerhalb des eng begrenzten

Vorhabengebiets die Realisierung des Vorhabens, einschließlich geringfügiger, positioneller Spielräume. Die überbaubare Grundstücksfläche sichert die Verortung des Marktes im südwestlichen Bereich des Vorhabengebiets unter Berücksichtigung eines größtmöglichen Abstands zu der vorhandenen Wohnbebauung, insbesondere an der Turnplatzstraße und Huyssenstraße. Hierdurch kann gewährleistet werden, dass Verschattungen durch das Filialgebäude für die vorhandene Wohnbebauung im Umfeld weitestgehend vermieden werden. Mögliche Lärmbelastungen, u. a. aufgrund des Parkplatz- und Anlieferungsverkehrs werden durch das Filialgebäude selbst oder durch betriebsorganisatorische und aktive Lärmschutzmaßnahmen gemindert.

D 4. Stellplätze (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

Die geplanten Stellplätze sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen (integrierte Stellplatzanlage) sowie in den festgesetzten Flächen für Stellplätze (St) (Stellplatzanlage außerhalb des Gebäudes) zulässig. Damit folgt die Festsetzung der Vorhabenplanung, einen Teil der Stellplätze für Kunden vor dem Filialmarkt im vorderen Grundstücksbereich an der Teutoburger Straße und der Straße Im Fuhlenbrock zu platzieren. Die weiteren Stellplätze sind als in das Gebäude integrierte Stellplatzanlage gemäß der Eigenart der geplanten „Metropolfiliale" im Erdgeschoss des Gebäudes vorgesehen und innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.

D 5. Verkehrsfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 11 BauGB)

Da die Erschließung des Vorhabengebiets über die Straße Im Fuhlenbrock gewährleistet ist, ist die Festsetzung zusätzlicher Verkehrsflächen innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des vorhabenbezogenen Bebauungsplans nicht erforderlich. Sämtliche Bewegungsflächen sind der außenliegenden Stellplatzanlage zugehörig und daher als Flächen für Stellplätze festgesetzt (s. Kapitel D 4).

Die Straßenbegrenzungslinien entlang der Straße Im Fuhlenbrock, der Teutoburger Straße, der Turnplatzstraße und der Huyssenstraße sind im vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen und festgesetzt.

Außerhalb der im vorhabenbezogenen Bebauungsplan zeichnerisch festgesetzten Bereiche für Ein- und Ausfahrten an der Straße Im Fuhlenbrock und der Huyssenstraße (Anlieferung), bzw. Ausfahrt an der Teutoburger Straße sind weitere Ein- und Ausfahrten nicht zulässig. Damit wird sichergestellt, dass die Anbindung der Vorhabenfläche an den vorgesehenen und aus verkehrlicher Sicht sinnvollsten Stellen im Verlauf der Straße Im Fuhlenbrock / Huyssenstraße und Teutoburger Straße liegen wird. Damit trägt die Festsetzung auch den Ergebnissen der verkehrstechnischen Untersuchung (vgl. Anlage 5)[19] sowie der schalltechnischen Untersuchung (vgl. Anlage 6)[20] Rechnung und es wird sichergestellt, dass die Ergebnisse der Begutachtung mit ihren jeweiligen gutachterlich angenommenen Ausgangsparameter nicht durch tatsächliche Entwicklungen im Vorhabengebiet konterkariert werden können.

[19] Brilon Bondzio Weiser – Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen GmbH: Verkehrstechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße" in Oberhausen, Bochum, 05.02.2021: S. 27 (vgl. Anlage 5)

[20] Brilon Bondzio Weiser – Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen GmbH: Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße" in Oberhausen, Bochum, 05.02.2021 (vgl. Anlage 6)

D 6. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Die Sicherung zweier innerhalb des Vorhabengebiets vorhandener Leitungstrassen (Mischwasserkanal DN 1300 und Stromleitung zur Beleuchtung) wird durch ein entsprechendes Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Versorgungsträger öffentlich-rechtlich gewährleistet. Dies dient insbesondere der Sicherstellung etwaiger Unterhaltungsarbeiten. Zu diesem Zweck umfasst die öffentlich-rechtliche Sicherung nach § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB zusätzlich einen Schutzstreifen von 5,5 m beidseitig des Mischwasserkanals und 0,5 m beidseitig der Stromleitung.

D 7. Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie der Erhaltung (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a und b BauGB)

Begrünung der Stellplatzanlage

Auf der festgesetzten Fläche der Stellplatzanlage sind mindestens 7 gleichartige, standortgerechte Laubbaumhochstämme anzupflanzen (Pflanzqualität: Stammumfang 18/20 cm) und dauerhaft zu erhalten. Dabei ist eine Auswahl aus folgenden Baumarten zu verwenden: Acer campestre (Feldahorn), Carpinus betulus (Hainbuche), Quercus frainetto (Ungarische Eiche), Sorbus aria (Mehlbeere), Ostrya carpinifolia (Hopfenbuche), Alnus x sphaetii (Purpurerle), Acer buergerianum (Dreizahn-Ahorn), Acer monspessulanum (Französischer Ahorn), Liquidambar styraciflua (Amberbaum). Zum Schutz der Bäume sind Pflanzbereiche mit einem Volumen an durchwurzelbarem Boden von mindestens 12 m³ anzulegen. Die Pflanzbereiche sind durch geeignete Maßnahmen wie z.B. die Bepflanzung mit bodendeckenden Kleingehölzen oder Stauden vor Oberflächenverdichtung zu schützen. Die Bepflanzung dient sowohl der Gestaltung der Stellplatzanlage wie auch der Vermeidung einer zu starken Aufheizung in der warmen Jahreszeit durch Verschattung.

Begrünung der Pflanzflächen im Bereich des Hauptbaukörpers

Die Flächen außerhalb der festgesetzten Baugrenzen und außerhalb der festgesetzten Stellplatzflächen, die das festgesetzte Baufenster entlang der Huyssenstraße, Turnplatzstraße und Teutoburger Straße umgeben, sind mit mindestens 13 gleichartigen, standortgerechten Laubbaumhochstämmen zu bepflanzen (Pflanzqualität: Stammumfang 18/20 cm) und dauerhaft zu erhalten. Dabei ist eine Auswahl aus folgenden Baumarten zu verwenden: Acer campestre (Feldahorn), Carpinus betulus (Hainbuche), Quercus frainetto (Ungarische Eiche), Sorbus aria (Mehlbeere), Ostrya carpinifolia (Hopfenbuche), Alnus x sphaetii (Purpurerle), Acer buergerianum (Dreizahn-Ahorn), Acer monspessulanum (Französischer Ahorn), Liquidambar styraciflua (Amberbaum). Zum Schutz der Bäume sind Pflanzbereiche mit einem Volumen an durchwurzelbarem Boden von mindestens 12 m³ anzulegen. Die Pflanzbereiche sind durch geeignete Maßnahmen wie z.B. die Bepflanzung mit bodendeckenden Kleingehölzen oder Stauden vor Oberflächenverdichtung zu schützen. Die Bepflanzung dient sowohl der Gestaltung der Gesamtanlage wie auch der Vermeidung erheblicher klimatischer Auswirkungen auf die Umgebung.

Dachbegrünung der Hauptbaukörper

Die obersten Dachflächen der Hauptbaukörper sind außerhalb notwendiger technischer Aufbauten zu mindestens 80 vom Hundert mit einer extensiven Dachbegrünung (z.B. mit Moos-Sedum-, Sedum-Moos-Kraut- oder Sedum-Gras-Kraut-Begrünungen o.ä.) zu

versehen. Die Mindeststärke der Drain-, Filter- und Vegetationsschicht beträgt 0,1 m. Die Qualitätskriterien der FLL-Dachbegrünungsrichtlinie sind bei der Realisierung der Dachbegrünung einzuhalten. Die Dachbegrünung ist dauerhaft zu erhalten, fachgerecht zu pflegen und bei Ausfall zu ersetzen. Die Bepflanzung soll das Grünvolumen im Plangebiet erhöhen, die Aufheizung des Daches und klimatische Auswirkungen auf die Umgebung mindern sowie die Regenwasserableitung vermindern und verzögern.

Fassadenbegrünung der Hauptbaukörper

Die Außenfassaden der Hauptbaukörper sind außerhalb von Glas- und Aluminiumfassadenbestandteilen sowie außerhalb notwendiger technischer Ein- und Anbauten zu mindestens 80 vom Hundert zu begrünen. Die Fassadenbegrünung ist dauerhaft zu erhalten. Die Bepflanzung dient sowohl der Gestaltung der Gesamtanlage wie auch der Vermeidung erheblicher klimatischer Auswirkungen auf die Umgebung durch Erhöhung des Grünvolumens.

D 8. Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 – Teutoburger Straße / Turnplatzstraße – ist ein schalltechnisches Gutachten (vgl. Anlage 6)[21] durch das Büro Brilon Bondzio Weiser erstellt worden, um die schalltechnischen Auswirkungen der Planung zu quantifizieren und zu bewerten sowie auf dieser Grundlage erforderliche Lärmminderungsmaßnahmen zu erarbeiten (vgl. auch Kapitel E 5). Für das Vorhaben wurden die Geräuschimmissionen an den schützenswerten Nutzungen in der Umgebung nach den Vorgaben der TA Lärm errechnet und bewertet (Gewerbelärm). Außerdem wurde die Veränderung des Verkehrslärms durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen gutachterlich ermittelt und bewertet (Verkehrslärm).

Die gutachterliche Quantifizierung und Bewertung geht davon aus, dass im Nachtzeitraum (22:00 Uhr – 06:00 Uhr) keine Geräuschentwicklungen aus dem Vorhabengebiet zu erwarten sind, da vorausgesetzt wird, dass die Öffnungszeiten des Vorhabens entsprechend gewählt werden und keine Anlieferungen durchgeführt werden.

Zur Begrenzung der Geräuschimmission sind folgende Minderungsmaßnahmen umzusetzen:

- ☐ Der Parkplatz ist mit einer Asphaltoberfläche herzustellen.
- ☐ Die Deckenunterseite der Parkgarage und der Anlieferung sind mit absorbierenden Materialien mit einem Absorptionskoeffizienten $\alpha \leq 0{,}5$ zu verkleiden.
- ☐ Das Tor der Anlieferung ist während der Ladevorgänge zu schließen.
- ☐ Eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2 m ist an der Huyssenstraße zu errichten.

Die Maßnahmen im Zusammenhang mit der konkreten baulichen Ausgestaltung des Vorhabens sowie die betriebsorganisatorischen Maßnahmen werden – insofern sie nicht im Baugenehmigungsverfahren zu lösen sind – innerhalb des zur vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 gem. § 12 BauGB gehörenden Durchführungsvertrages geregelt.

[21] Brilon Bondzio Weiser – Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen GmbH: Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße" in Oberhausen, Bochum, 05.02.2021 (vgl. Anlage 6)

Die Geräuschemissionen der haustechnischen Anlagen (Lüftung/Klima) des geplanten Vorhabens sind mit dem gutachterlich gewählten Ansatz unkritisch. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist eine erneute Prüfung erforderlich, wenn die Detailplanung der Anlagen vorliegt.

Unter diesen Voraussetzungen werden die textlichen und zeichnerischen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 entwickelt. Als wesentliche aktive Schallschutzmaßnahme ist innerhalb der festgesetzten Flächen für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen mit der Maßnahmenbestimmung „Lärmschutzwand" auf der gesamten Länge eine geschlossene Lärmschutzwand mit einer Mindesthöhe von 2,0 m entsprechend der nachstehenden Geometriefestsetzung und einem Schalldämmmaß von RW,R ≥ 24 dB zu errichten. An den zeichnerisch festgesetzten unteren Bezugspunkten A, B, C, D sind demnach folgende Mindesthöhen einzuhalten:

Zeichnerisch festgesetzter unterer Bezugspunkt	Höhe zeichnerisch festgesetzter Bezugspunkt über NHN	Mindesthöhe geschlossene Lärmschutzwand über NHN
A	72,9	74,9
B	72,9	74,9
C	73,2	75,2
D	73,2	75,2

Mit den vorgenannten baulichen, betrieblichen und den zusätzlichen aktiven Lärmminderungsmaßnahmen zum Gewerbelärm können die relevanten Immissionsrichtwerte der TA Lärm auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch andere gewerbliche Betriebe an den vorhandenen Wohnnutzungen mit einer Ausnahme eingehalten werden: Am gutachterlich geprüften Immissionsort Jacobistraße 1 werden trotz der vorgenannten Lärmminderungsmaßnahmen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für ein „Reines Wohngebiet (WR) i.S.v. § 3 BauNVO" um 1,4 – 1,8 dB(A) überschritten. Allerdings verringert sich die Lärmbelastung an diesem Immissionsort durch die Umsetzung der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 und die damit verbundene Umsetzung der vorgenannten baulichen, betrieblichen und aktiven Lärmminderungsmaßnahmen im Vergleich zum heutigen Bestand um 0,9 bis 2,8 dB(A). Diese geringe Überschreitung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm könnte auch durch eine deutlich höhere – und kaum ortsbildverträgliche - Lärmschutzwand von 5,5 m Höhe nicht vermieden werden, so dass mit Hinweis auf die insgesamt gutachterlich prognostizierte schalltechnische Verbesserung gegenüber dem derzeitigen Bestand die punktuelle Überschreitung für den einen Immissionsort Jacobistraße 1 zumutbar erscheint, zumal die Grenze zur nächsthöheren Immissionsrichtwert der TA Lärm für ein „Allgemeines Wohngebiet (WA) i.S.v. § 4 BauNVO" bei Weitem nicht erreicht wird.

Im Rahmen des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens ist durch den Vorhabenträger als Bestandteil der Bauvorlagen der Nachweis der konkret erforderlichen Schallschutzmaßnahmen auf der Grundlage der TA Lärm in der Fassung vom 26. August 1998 (GMBl Nr. 26/1998 S. 503), zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5) und unter Berücksichtigung der abgewogenen textlichen und zeichnerischen Festsetzungen dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplans einschließlich ihrer Begründung zu erbringen.

D 9. Örtliche Bauvorschriften / Gestaltung (§ 9 Abs. 1 BauGB i V m. § 89 BauO NRW 2018)

Im VEP sind zwei Werbe-Standfahnen, ein Parkplatzschild und zwei Werbelogos an Fassaden vermaßt dargestellt. Aus gestalterischen Gründen wird dazu textlich festgesetzt, dass Werbeanlagen i.S.v. § 10 BauO NRW 2018 nur an der Stätte der Leistung zulässig und nur an den im Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) und Durchführungsvertrag zu diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgelegten Standorten errichtet werden dürfen. Fremdwerbung ist im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans unzulässig.

D 10. Zulässigkeit von Vorhaben

Entsprechend § 12 Abs. 3a BauGB i.V. mit § 9 Abs. 2 BauGB ist festgesetzt, dass im Geltungsbereich des VEPs im Rahmen der festgesetzten Nutzungen nur solche Vorhaben zulässig sind, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet hat. So wird die exakte Nutzungszusammensetzung sowie die städtebauliche Feinsteuerung zu dem Vorhaben im Durchführungsvertrag geregelt.

D 11. Kennzeichnungen

Bergbau (§ 9 Abs. 5 Nr. 2 BauGB)

Zur Beurteilung der bergbaulichen Verhältnisse im Vorhabengebiet wurde im Rahmen der frühzeitigen Träger- und Behördenbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB bereits die Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg eingeholt. Hieraus ergeben sich folgende Hinweise:

Die Planfläche befindet sich über auf Steinkohle verliehenen Bergwerksfeldern im Eigentum der RAG Aktiengesellschaft Im Welterbe 10 in 45141 Essen.

Der Planungsraum liegt im Bereich des ehemaligen "Tiefen" Steinkohlenbergbaus.

Ferner liegt die Planfläche über dem Erlaubnisfeld "Julix". Die Erlaubnis gewährt das zeitlich begrenzte Recht zur Aufsuchung von Kohlenwasserstoffen (hier: Grubengas), Rechtsinhaberin des Erlaubnisfeldes ist die A-TEC Anlagentechnik GmbH, Schmelzerstraße 25 in 47877 Willich, Mit bergbaulichen Einwirkungen (Bodenbewegungen) aus diesem Feld ist nicht zu rechnen.

Aufgrund der ermittelten bergbaulichen Verhältnisse wird folgender Hinweis in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen:

Der gesamte Planbereich gehört zu den Gebieten, unter denen der Bergbau umgeht und zum Anpassungsbereich gemäß § 110 Bundesberggesetz vom 13.08.1980, zuletzt geändert durch Artikel 237 der Verordnung vom 19.06.2020 (BGBl. I S. 1328). Bei einer Bebauung des Gebietes sind möglicherweise besondere Sicherungsmaßnahmen erforderlich. Bauherren werden gebeten Kontakt mit den zuständigen Bergwerkseigentümerinnen aufzunehmen.

Altlasten (§ 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB)

Für die Umsetzung des Planvorhabens liegt ein Bodengutachten[22] (Baugrundbeurteilung /

[22] GFP - Ingenieurbüro für Geotechnik und Umweltplanung: Baugrundbeurteilung / Gründungsberatung und abfallwirtschaftliche Beurteilung des zu erwartenden Aushubmaterials, Duisburg 2020 (vgl. Anlage 3)

Gründungsberatung und abfallwirtschaftliche Beurteilung des zu erwartenden Aushubmaterials) des Ingenieurbüros GFP – Ingenieurbüro für Geotechnik und Umweltplanung GbR aus dem Jahre 2020 (vgl. Anlage 3) vor.

Dabei wurden Felduntersuchungen im Bereich der Stellplätze und chemische Laborversuche durchgeführt. Dabei liegt Betonverbundpflaster auf einer Sandschicht über einer Tragschicht aus sandigem, teils schwach schluffigem Kalksteinschotter. Darunter liegen Auffüllungen bis ca. 2,7 m Tiefe über Terrassenablagerungen in Form von stark sandigem, schwach schluffigem Kies.

Während der Felduntersuchungen wurde bis zur maximalen Bohrendteufe von 7,0 m entsprechend ca. 65,7 m ü. NHN kein Grundwasser angetroffen, lediglich vereinzelt Stauwasser.

Aus abfallwirtschaftlicher Sicht sind die Tragschichten der Einbauklasse 1 (sog. „Z1.2-Material") zuzuordnen. Die Auffüllung ist der Einbauklasse 2 gemäß LAGA M20 „Boden" (1997) zuzuordnen (sog. „Z2-Material").

Aufgrund der ermittelten Altlasten wird folgender Hinweis in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen:

Der gesamte Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet.

D 12. Hinweise

Vorbemerkung

Soweit in diesem Planverfahren auf technische Regelwerke (z. B. DIN-Normen, VDI-Richtlinien) Bezug genommen wird, können diese bei der Stadt Oberhausen, Bereich 5-1 - Stadtplanung -, Technisches Rathaus Sterkrade, Bahnhofstraße 66, Zimmer A 009, während der allgemeinen Öffnungszeiten eingesehen oder kostenpflichtig beim Beuth Verlag, 10772 Berlin, bezogen werden.

Bodendenkmäler

Auf die Meldepflicht bei der Entdeckung von Bodendenkmälern gemäß der §§ 15 und 16 des Denkmalschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen wird hingewiesen. Entdecker von Bodendenkmalen sowie Eigentümer, sonstige Nutzungsberechtigte und Leiter der Arbeiten, bei denen das Bodendenkmal entdeckt worden ist, sind verpflichtet, dies der Stadt Oberhausen (Untere Denkmalbehörde) oder der Außenstelle des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege, Augustusring 3 + 5 in 46509 Xanten unverzüglich anzuzeigen. Bei der Vergabe von Ausschachtungs-, Kanalisations- und Erschließungsaufträgen sollen die ausführenden Firmen auf die Anzeigepflicht hingewiesen werden.

Grundwasser

Eine Grundwassernutzung ist im gesamten Untersuchungsgebiet nur nach Zustimmung durch die Untere Wasserbehörde der Stadt Oberhausen zulässig. Auf jeden Fall ist jedoch die Eignung des Grundwassers für den jeweiligen Verwendungszweck nachzuweisen.

Boden und Altlasten / Fachgutachterliche Überwachung

Sämtliche Erdarbeiten sind im Zuge von Rück- und Neubaumaßnahmen fachgutachterlich überwachen zu lassen. Über notwendige Arbeiten ist eine Dokumentation mit allen

Befunden und Beurteilungen anzufertigen und der Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Oberhausen vorzulegen.

Zur Vorsorge gegen schädliche Einwirkungen aus Bodenbelastungen ist im Bereich der Grünflächen und sonstigen unbefestigten bzw. nicht überbauten Flächen eine Überdeckung mit ausschließlich natürlichen Böden, die die Vorsorgeanforderungen der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung erfüllen, in einer Mindeststärke von 0,35 m aufzubringen und dauerhaft zu erhalten. Ausnahmen können in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden zugelassen werden.

Niederschlagswasser

Bei der Planung der Niederschlagswasserrückhaltung empfiehlt es sich, frühzeitig Kontakt mit dem Fachbereich Gewässerschutz der Stadt Oberhausen bzw. mit dem für Stadtentwässerung zuständigen Wirtschaftsbetrieb der Stadt Oberhausen (Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH) aufzunehmen.

E UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

E 1. Zusammenfassung Umweltbericht

Nach § 2 Abs. 4 BauGB besteht die Pflicht, bei der Aufstellung von Bebauungsplänen eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 sowie § 1a BauGB ermittelt und in einem als Umweltbericht bezeichneten gesonderten Teil der Begründung beschrieben und bewertet werden. Hierzu werden zum einen die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen / biologische Vielfalt, Boden / Fläche, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter beschrieben sowie deren Wechselwirkungen untereinander. Zum anderen wird im Umweltbericht dokumentiert, wie die Belange des Umweltschutzes durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen im Rahmen des Verfahrens berücksichtigt wurden.

Der Umweltbericht in der Fassung vom 08.02.2021 ist in Gänze als gesonderter Teil B der Begründung beigefügt.

Bezogen auf die vorgenannten Schutzgüter kommt die durchgeführte Umweltprüfung zu folgenden Ergebnissen:

Die Umweltbelange stehen dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan nicht prinzipiell entgegen.

Ausschlaggebend für diese Einschätzung sind folgende Aspekte:

1. Es sind im Plangebiet ausschließlich Böden betroffen, die massiv verändert wurden und keine besondere Schutzwürdigkeit genießen.
2. Veränderungen an Oberflächengewässern oder am Grundwasserstand sind infolge der Realisierung des Vorhabens nicht absehbar. Auch werden keine ordnungsbehördlich festgesetzten oder vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiete in Anspruch genommen. Die vorgesehene Versickerung von Niederschlagswasser wirkt in begrenztem Umfang positiv auf das Schutzgut Wasser.
3. Die Gefahr der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten für Luftschadstoffe besteht nicht.

4. Es ist eine geringe positive Veränderung der geländeklimatischen Bedingungen im Plangebiet absehbar, die sich aber auf das Plangebiet beschränkt. Die Fläche erbringt keine spezifischen lufthygienisch-klimatischen Ausgleichsfunktionen für belastete Flächen.
5. Es sind durch die Lärmschutzmaßnahmen nur punktuelle, geringe Überschreitungen der zulässigen Immissionsrichtwerte in umgebenden Wohngebieten zu erwarten.
6. Es sind ausschließlich Flächen mit Biotoptypen geringer ökologischer Bedeutung betroffen. Das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG durch die Realisierung der Planung ist ausgeschlossen. Die Ausstattung mit Lebensräumen wird sich durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Gebäudebegrünung in begrenztem Umfang verbessern.
7. Es werden keine für die Erholung wesentlichen Flächen in Anspruch genommen.
8. Eine Betroffenheit von Sach- und Kulturgütern ist nicht zu erkennen.

Bei dauerhaftem Verzicht auf die Umsetzung des Bebauungsplanes würde voraussichtlich die vorhandene Einzelhandelsnutzung in gleicher oder leicht veränderter Form beibehalten.

Hinsichtlich konkreter Inhalte von umweltrelevanten Belangen wird auf den Teil B der Begründung Umweltbericht verwiesen.

E 2. Artenschutz / Planungsrelevante Arten

Die Notwendigkeit zur Durchführung einer Artenschutzprüfung im Rahmen von Bauleitplanverfahren oder bei der Zulassung von Vorhaben ergibt sich aus den unmittelbar geltenden Regelungen des § 44 BNatSchG i V m. § 45 Abs. 7 BNatSchG.

Im Rahmen der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 31 gilt es zu überprüfen, ob es durch das Vorhaben ggf. zu Verstößen gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG kommt. Zu den in § 44 Abs. 1 BNatSchG aufgeführten Verboten gehören u. a. das Nachstellen, Fangen, Verletzen oder Töten geschützter Tierarten sowie die Entnahme aus der Natur, die Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen. Die Verbote gelten sinngemäß auch für wildwachsende Pflanzen der geschützten Arten und deren Standorte. Falls durch das Vorhaben Verbotstatbestände erfüllt werden, sind die Ausnahmeregelungen des § 45 Abs. 7 BNatSchG zu beachten.

Ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 (vgl. Anlage 1)[23] wurde durch das ökoplan Hemmer erarbeitet.

Zur Ermittlung der gebietsspezifischen Artvorkommen erfolgte eine Potenzialanalyse durch den Artenschutzgutachter, indem die bei der Gebäude- und Geländebegehung erfassten Lebensraumstrukturen hinsichtlich ihrer Funktion für geschützte Arten betrachtet werden und der Status der jeweiligen Arten im Gebiet eingeschätzt wird. Dazu erfolgte am 26.02.2019 eine intensive Kontrolle aller zugänglichen Stellen des Gebäudes inklusive des Dachbodenbereiches des SB-Marktes durch einen Fachbiologen. Das Gebäude ist nicht unterkellert. Auf dem Gelände befinden sich keine Bäume. Eine Suche auf dem betroffenen Grundstück nach besetzten Vogelnestern und auf vorhandene Hohlräume

[23] Ökoplan Hemmer : Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen, Moers, 2021 (vgl. Anlage 1)

und Spalten, die sich potenziell als Fledermausunterschlupf eignen könnten, beschränkt sich somit auf das Markt-Gebäude und die schmalen Grünstreifen, die sich auf dem Grundstück befinden[24].

Nach abschließender Artenschutzprüfung (Stufe I: Vorprüfung) ist aus fachgutachterlicher Sicht zu konstatieren, dass unter Beachtung der in Kapitel 5.1[25] des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags genannten allgemeinen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen für geschützte Tierarten (Säugetiere (Fledermäuse und Vögel) keine Erfüllung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zu erwarten ist.

Eine Durchführung der Artenschutzprüfung Stufe II (vertiefende Prüfung der Verbotstatbestände) ist aus fachgutachterlicher Sicht nicht erforderlich[26].

Die artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen werden – insofern sie nicht im Baugenehmigungsverfahren zu behandeln sind – innerhalb des zur vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 gem. § 12 BauGB gehörenden Durchführungsvertrages geregelt.

E 3. Belange des Immissionsschutzes

Lärmbelastung

Nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB sind innerhalb eines Bauleitplanverfahrens u. a. auch die Belange des Immissionsschutzes zu berücksichtigen und mit anderen Belangen gegeneinander und untereinander abzuwägen. Ein planungsbegleitendes Schallgutachten (vgl. Anlage 6)[27] wurde durch das Büro Brilon Bondzio Weiser erarbeitet. In diesem Gutachten sind vor allem folgende potentielle Emissionsquellen betrachtet worden:

- ☐ Gewerbelärm (u.a. Parkplatz, Anlieferung, technische Anlagen).
- ☐ Verkehrslärm

Die gutachterliche Quantifizierung und Bewertung geht davon aus, dass im Nachtzeitraum (22:00 Uhr – 06:00 Uhr) keine Geräuschentwicklungen aus dem Vorhabengebiet zu erwarten sind, da vorausgesetzt wird, dass die Öffnungszeiten des Vorhabens entsprechend gewählt werden und keine Anlieferungen durchgeführt werden[28]. Unter dieser Voraussetzung werden auch die textlichen und zeichnerischen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 entwickelt. Eine abschließende diesbzgl. Regelung erfolgt innerhalb des zur vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 gem. § 12 BauGB gehörenden Durchführungsvertrages sowie im nachgelagerten Baugenehmigungsverfahren.

---

[24] Ökoplan Hemmer: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen – Tackenberg, Moers, 2021: S. 3f (vgl. Anlage 1)

[25] Ökoplan Hemmer: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen – Tackenberg, Moers, 2021: S. 19 (vgl. Anlage 1)

[26] Ökoplan Hemmer: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen – Tackenberg, Moers, 2021: S. 19 (vgl. Anlage 1)

[27] Brilon Bondzio Weiser – Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen GmbH: Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen, Bochum, 05.02.2021 (vgl. Anlage 6)

[28] Brilon Bondzio Weiser – Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen GmbH: Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen, Bochum, 05.02.2021: S. 22 (vgl. Anlage 5)

Das Schallgutachten (vgl. Anlage 6) kommt bei der Beurteilung der schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens im derzeitigen Planungsstand vor diesem Hintergrund insgesamt zu folgenden Ergebnissen[29], die im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens Nr. 31 und / oder des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens umzusetzen sind:

Gewerbelärm:

- ☐ Die Öffnungszeit ist rechtzeitig vor 22 Uhr zu beenden, sodass bis 22 Uhr alle Kunden und Beschäftigte den Parkplatz verlassen haben. Die Öffnungszeit ist so zu wählen, dass vor 6 Uhr keine Kunden und Beschäftigten den Parkplatz befahren. Im Nachtzeitraum von 22 bis 6 Uhr führen eine Nutzung des Parkplatzes und Anlieferungsvorgänge zu höheren Mittelungs- und Spitzenpegeln als zulässig.
- ☐ Zur Begrenzung der Geräuschimmission sind folgende Minderungsmaßnahmen umzusetzen:
  - Der Parkplatz ist mit einer Asphaltoberfläche herzustellen.
  - Die Deckenunterseite der Parkgarage und der Anlieferung sind mit absorbierenden Materialien mit einem Absorptionskoeffizienten $\alpha \leq 0{,}5$ zu verkleiden.
  - Das Tor der Anlieferung ist während der Ladevorgänge zu schließen.
  - Eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2 m ist an der Huyssenstraße zu errichten.
- ☐ Die Geräuschemissionen der haustechnischen Anlagen (Lüftung/Klima) des geplanten Vorhabens sind mit dem gutachterlich gewählten Ansatz unkritisch. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist eine erneute Prüfung erforderlich, wenn die Detailplanung der Anlagen vorliegt.

Vor diesem gutachterlichen Analysehintergrund wird innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 als aktive Lärmschutzmaßnahme i.S.v. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,0 m an der Huyssenstraße zum Schutz der umliegenden Wohnbebauung festgesetzt.

Die weiteren vorgenannten baulichen und betriebsorganisatorischen Maßnahmen werden – insofern sie nicht im Baugenehmigungsverfahren zu lösen sind – innerhalb des zur vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 gem. § 12 BauGB gehörenden Durchführungsvertrages geregelt.

In Bezug auf den Gewerbelärm ist festzuhalten, dass mit den vorgenannten betrieblichen und aktiven Lärmminderungsmaßnahmen die relevanten Immissionsrichtwerte der TA Lärm auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch andere gewerbliche Betriebe an den vorhandenen Wohnnutzungen mit einer Ausnahme eingehalten werden können. Am gutachterlich untersuchten Immissionsort 5 (Jacobistraße 1) werden trotz der vorgenannten betrieblichen und aktiven Lärmminderungsmaßnahmen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für ein „Reines Wohngebiet (WR) i.S.v. § 3 BauNVO" überschritten. Allerdings verringert sich die Lärmbelastung an diesem Immissionsort durch die Umsetzung der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 und die damit verbundene Umsetzung der vorgenannten baulichen, betrieblichen und aktiven Lärmminderungsmaßnahmen im

[29] Brilon Bondzio Weiser – Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen GmbH: Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße" in Oberhausen, Bochum, 05.02.2021: S. 34f (vgl. Anlage 6)

Vergleich zum heutigen Bestand um 0,9 bis 2,8 dB(A). Die Beurteilungspegel liegen deutlich unter dem Immissionsrichtwert der TA-Lärm für „Allgemeine Wohngebiete (WA) i.S.v. § 4 BauNVO".

Verkehrslärm:

- Das zusätzliche Verkehrsaufkommen im Prognose-Planfall führt im Verlauf der gutachterlich untersuchten Straßen zu keiner wahrnehmbaren Steigerung der Lärmbelastung. Der Anstieg zum Prognose-Nullfall beträgt in den meisten Fällen zwischen 0 bis 0,2 dB(A) und maximal 0,4 dB(A). Im Bereich der Turnplatzstraße sinkt die Belastung an einzelnen Immissionsorten um bis zu 1,0 dB(A). Am Haus Jacobistraße 1 ist durch die Verlegung der Zufahrt des Planvorhabens im Tageszeitraum ein Rückgang um bis zu 3,4 dB(A) zu erwarten.
- Die höchsten Beurteilungspegel mit 66/57 dB(A) tags/nachts sind weiterhin an den Häusern Teutoburger Straße 311, Sterkrader Straße 200, 207 und 214 zu erwarten.
- Städtebauliche Missstände sind nicht zu erwarten. Die Grenze der potenziellen Gesundheitsbeeinträchtigung von 70/60 dB(A) wird an keinem Immissionsort erreicht oder überschritten.

In Bezug auf die gutachterlichen Ergebnisse zum Verkehrslärm sind im Rahmen der vorhabenbezogenen Bauleitplanung Nr. 31 keine weitergehenden planungsrechtlichen Regelungen zu treffen, da durch die Planung keine über den derzeit bereits vorhandenen und durch die Planung nicht beeinflussbaren Bestand hinausgehenden, wahrnehmbaren Lärmimmissionen bedingt werden.

E 4. Klimaschutz und -anpassung (Abwägung gemäß § 1a Abs. 5 BauGB)

Die Klimaschutznovelle des Baugesetzbuches (BauGB) von Juli 2011 bildet die gesetzliche Grundlage für eine klimagerechte Stadtentwicklung. So soll nach § 1a Abs. 5 BauGB „den Erfordernissen des Klimaschutzes sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden.

Für das Vorhaben sind Dach- und Fassadenbegrünungen sowie eine partielle Ausstattung der Dachflächen mit Photovoltaikanlagen vorgesehen. Das Vorhaben soll sich ebenfalls durch eine hohe gebäudebezogene Energieeffizienz auszeichnen. Ferner ist die Anpflanzung von Bäumen auf der offenen Stellplatzfläche vorgesehen.

Durch die geplanten Pflanzmaßnahmen werden sich stadtklimatische Effekte (insbesondere die einer thermischen Veränderung) auf der Vorhabenfläche verringern und somit dazu beitragen, die stadtklimatischen Auswirkungen des Klimawandels zu verringern.

E 5. Altlasten und Bodenschutz

Für die Errichtung des derzeit im Plangebiet aufstehenden Lidl-Marktes liegt ein Bodengutachten (Baugrundbeurteilung / Versickerungsuntersuchung / Orientierende

Bodenuntersuchung) des Ingenieurbüros GFP – Ingenieurbüro für Geotechnik und Umweltplanung GbR aus dem Jahre 2005 (vgl. Anlage 2)[30] vor.

Im Rahmen des damaligen Grundstückskaufs wurde stichprobenhaft geprüft, ob Bodenverunreinigungen vorhanden sind. Hierzu wurden sieben gleichmäßig innerhalb des Vorhabengebiets verteilte Bohrungen ausgeführt.

An den Bohrstellen wurden mit Ausnahme einer bis in ca. 2,3 m Tiefe reichenden, bauschutt- und aschehaltigen Auffüllung außer den Tragschichten für die Pflasterung keine Fremdanteile festgestellt. Die genannte Auffüllung liegt außerhalb der heutigen Bautätigkeit und besitzt eine Befestigung durch Pflaster. Eine Nutzungsänderung bzw. Entsiegelung der Oberfläche sowie ein Eingriff in den Untergrund wurde nicht vorgenommen. Möglicherweise wurde das damalige Pflaster durch heutiges Pflaster oder eine Schwarzdecke ersetzt.

Da auch kein Grundwasser zu erwarten war, wurde das umweltrelevante Gefährdungspotential als gering eingestuft.

In einer ergänzenden Baugrundbeurteilung des gleichen Gutachters im Jahr 2020 (vgl. Anlage 3)[31] wurden ergänzende Felduntersuchungen im Bereich der Stellplätze und chemische Laborversuche durchgeführt. Dabei liegt Betonverbundpflaster auf einer Sandschicht über einer Tragschicht aus sandigem, teils schwach schluffigem Kalksteinschotter. Darunter liegen Auffüllungen bis ca. 2,7 m Tiefe über Terrassenablagerungen in Form von stark sandigem, schwach schluffigem Kies.

Während der Felduntersuchungen wurde bis zur maximalen Bohrendteufe von 7,0 m entsprechend ca. 65,7 m ü. NHN kein Grundwasser angetroffen, lediglich vereinzelt Stauwasser.

Aus abfallwirtschaftlicher Sicht sind die Tragschichten der Einbauklasse 1 (sog. „Z1.2-Material") zuzuordnen. Die Auffüllung ist der Einbauklasse 2 gemäß LAGA M20 „Boden" (1997) zuzuordnen (sog. „Z2-Material").

F WEITERE BELANGE

F 1. Ver- und Entsorgung

Schmutzwasser

Der derzeit im Plangebiet aufstehenden Lidl-Marktsoll einschließlich des Parkplatzes komplett rückgebaut werden. Der geplante Ersatzneubau soll an gleicher Stelle errichtet, aber deutlich größer werden.

Die derzeit vorhandene Entwässerung einschließlich der Grundleitungen soll ebenfalls zurückgebaut werden. Lediglich der vorhandene Mischwasser-Hausanschluss bleibt erhalten und soll weiterhin für die Entsorgung des Schmutzwassers und des auf den Parkplatzflächen anfallenden Niederschlagswasser genutzt werden. Die Schmutzwasserentwässerung des Vorhabengebietes erfolgt daher mit Anschluss an das bestehende öffentliche Mischwasserkanalsystem.

[30] GFP - Ingenieurbüro für Geotechnik und Umweltplanung: Baugrundbeurteilung / Gründungsberatung / Versickerungsuntersuchung / Orienttierende Bodenuntersuchung zur Errichtung eines Einzelhandelsgeschäftes an der Teutoburger Straße 313 in Oberhausen-Osterfeld, Duisburg, September 2005 (vgl. Anlage 2)

[31] GFP - Ingenieurbüro für Geotechnik und Umweltplanung: Baugrundbeurteilung / Gründungsberatung und abfallwirtschaftliche Beurteilung des zu erwartenden Aushubmaterials, Duisburg 2020 (vgl. Anlage 3)

Das anfallende Niederschlagswasser von den Dachflächen soll auf dem Grundstück versickert werden. Dazu wird eine ca. 200 m² große Rigole aus Schotter in 80 cm Stärke unterhalb des Parkplatzes im Rahmen der konkreten Ausführungsplanung des Planvorhabens berücksichtigt. Der stark wasserspeichernde Spezialschotter wird gegen Verschmutzung rundum mit Vlies abgedeckt. Der Zulauf erfolgt über einen vorgeschalteten Schlammfang. Bei der Dimensionierung der Rigole ist ein hundertjähriges Regenereignis berücksichtigt, so dass auch bei Starkregen eine schadlose Rückhaltung und Versickerung gewährleistet ist.

Falls sich die Rigolenversickerung im Rahmen der weiteren Ausbauplanung und Prüfung als nicht realisierbar erweisen sollte, kann auch die bestehende und im Rahmen des derzeit vorhandenen Bestands genehmigte Ableitung in die öffentliche Mischwasserkanalisation beibehalten werden, mittels derer der bestehende Lidl-Markt entwässert wird.

Weitere Versorgungsleitungen

Für die ggf. notwendige Verlegung der Versorgungsleitungen (Gas, Strom, Wasser und Telefon) soll bei Bedarf in Abstimmung mit den entsprechenden Versorgungsträgern ein Leitungsplan aufgestellt werden. Alle geplanten Maßnahmen im Bereich bestehender Leitungen sind rechtzeitig mit den betreffenden Versorgungsträgern abzustimmen.

F 2. Denkmalschutz

Bei Bodeneingriffen könnten Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, d. h. Mauerwerk, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Unteren Denkmalbehörde bei der Stadt unverzüglich anzuzeigen (§§ 15 u. 16 Denkmalschutzgesetz - DSchG NRW).

Es bestehen zum derzeitigen Planungsstand keine Hinweise, dass Belange des Denkmalschutzes durch die vorhabenbezogene Bauleitplanung Nr. 31 berührt werden könnten.

F 3. Kampfmittel

Aussagen der betroffenen Träger öffentlicher Belange liegen noch nicht vor und werden im weiteren Verfahren, spätestens aber im Vorfeld eines erforderlichen Baugenehmigungsverfahrens, ergänzt.

G SONSTIGES

G 1. Grunderwerb

Es ist seitens des Vorhabenträgers der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 beabsichtigt, zur Optimierung des Grundstückszuschnittes des Vorhabengrundstückes Teile des derzeit in öffentlichem Eigentum stehenden Flurstücks Nr. 533 (Gemarkung Osterfeld, Flur 19) im Kreuzungsbereich der Jacobistraße / Im Fuhlenbrock zu erwerben und dem Vorhabengebiet zuzufügen. Diesbezügliche verwaltungsseitige Prüfungen und vorhabenträgerseitig initiierte Ankaufsverhandlungen sind bereits veranlasst.

G 2. Durchführungsvertrag

Gemäß § 12 Abs. 1 BauGB ist neben dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan und dem Vorhaben- und Erschließungsplan auch ein Durchführungsvertrag zwingender Bestandteil eines vorhabenbezogenen Planverfahren. Hierin sind im Wesentlichen folgende Aspekte zu regeln:

- ☐ Finanzierung und Kostentragung,
- ☐ Umsetzungs- und Durchführungsfristen,
- ☐ gestalterische Maßnahmen u.a. zu Fassadengestaltung und Werbeanlagen,
- ☐ vorhabenbedingte Anpassungsmaßnahmen an öffentlichen Verkehrsfläche,
- ☐ bauliche und betriebsorganisatorische passive Schallschutzmaßnahmen,
- ☐ artenschutzrechtliche Belange,
- ☐ Qualitäts-, Herrichtungs- und Erhaltungsstandards der Grünflächen,
- ☐ Baumschutz,
- ☐ öffentlich-rechtliche Sicherung von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten durch Baulast.

Der zur vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 gem. § 12 BauGB gehörenden Durchführungsvertrag wird im weiteren Verfahren zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Oberhausen ausgehandelt und vor dem Satzungsbeschluss über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 gemäß § 10 Abs. 1 BauGB zum Abschluss gebracht.

G 3. Flächenbilanz

Das Vorhabengebiet umfasst insgesamt rd. 4.657 m² und wird in Gänze als sonstiges Sondergebiet festgesetzt.

Eine Differenzierung unterschiedlicher Flächen ist aufgrund der Beschränkung auf den Vorhabenstandort als Sonstiges Sondergebiet nicht notwendig

G 4. Kosten / Finanzierung

Die mit dem Verfahren in Verbindung stehenden Kosten werden durch den Vorhabenträger der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 getragen und im weiteren Verfahren konkretisiert.

Der Stadt Oberhausen entstehen nach dem jetzigen Entwurfsstand der Planung im Zusammenhang mit der Durchführung der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 keine Kosten.

Sofern kostentechnische Regelungen im Zusammenhang mit der Durchführung der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 im weiteren Verfahren erforderlich werden, werden diese in den zur vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 gehörenden Durchführungsvertrag i.S.v. § 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB im weiteren Verfahren aufgenommen und dort abschließend verbindlich geregelt.

Anlagen:

☐ **Anlage 1:** **Artenschutzprüfung / artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Artenschutzgutachten)**

Ökoplan Hemmer, Moers [Stand: 29. Januar 2021].

☐ **Anlage 2:** **Baugrundbeurteilung / Versickerungsuntersuchung / Orientierende Bodenuntersuchung (Bodengutachten)**

GFP - Ingenieurbüro für Geotechnik und Umweltplanung GbR, Duisburg [Stand: 30. September 2005].

☐ **Anlage 3:** **Baugrundbeurteilung / Gründungsberatung / abfallwirtschaftliche Beurteilung des zu erwartenden Aushubmaterials (Bodengutachten)**

GFP - Ingenieurbüro für Geotechnik und Umweltplanung GbR, Duisburg [Stand: 26. Februar 2020].

☐ **Anlage 4:** **Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmitteldiscounters (Einzelhandelsgutachten)**

CIMA Beratung + Management GmbH, Köln [Stand: 04. Dezember 2020, aktualisiert am 04. Februar 2021].

☐ **Anlage 5:** **Verkehrstechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße" in Oberhausen (Verkehrsgutachten)**

Brilon Bondzio Weiser, Bochum [Stand: 05. Februar 2021].

☐ **Anlage 6:** **Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße" in Oberhausen (Schallgutachten)**

Brilon Bondzio Weiser, Bochum [Stand: 08. Februar 2021].

Ausgefertigt: 09.02.2021

Michael Happe
Stadtplaner AKNW
Planungsbüro BKR Essen
Propsteistraße 80
45239 Essen

Rainer Mollerus
Bereichsleiter
Stadt Oberhausen
Bereich 5-1 / Stadtplanung

Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen

Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31
„Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“
in Oberhausen

Auftraggeber:

Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG
c/o Lidl Vertriebs-GmbH & Co. KG
Krummensteg 137
47575 Kamp-Lintfort

Bearbeiter:

Dipl.-Ökol. Guido Hemmer

ökoplan.
Hemmer

Martin-Luther-Ring 86
47447 Moers
Telefon 02841.9983151
Telefax 02841.9983152
info@oekoplan-hemmer.de
www.oekoplan-hemmer.de

Moers, Oktober 2019

geändert im Januar 2021

Inhalt

1 Einleitung 1

1.1 Anlass und Aufgabenstellung……...1

1.2 Rechtliche Grundlagen…….2

1.3 Methodik und Datengrundlage……3

2 Darstellung des Untersuchungsraumes 5

2.1 Lage und Abgrenzung……..5

2.2 Biotopausstattung……7

3 Vorhaben und Wirkfaktoren 9

3.1 Vorhabenbeschreibung……9

4 Bestandsdarstellung im Wirkungsbereich des Vorhabens ... 11

4.1 Säugetiere……11

4.2 Vögel……13

4.3 Weitere Tierarten (Amphibien, Reptilien, Insekten)……... 15

5 Prognose artenschutzrechtlicher Tatbestände 17

5.1 Allgemeine Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen…….. 17

5.1.1 Fledermäuse 17

5.1.2 Brutvögel 17

5.2 Betroffenheit geschützter Arten……18

5.2.1 Säugetiere (Fledermäuse) 18

5.2.2 Vögel 18

5.2.3 Weitere Tierarten (Amphibien, Reptilien, Insekten) 19

5.3 Zusammenfassung / Fazit……19

6 Quellenverzeichnis 20

7 Fotodokumentation 21

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Planungsrelevante Säugetiere des MTB-Quadranten 4407/3 12
Tab. 2: Vögel – aktuelle Beobachtungen 14
Tab. 3: Planungsrelevante Vogelarten des MTB-Quadranten 4407/3 15

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Übersicht zur Lage des Plangebietes 1
Abb. 2: Lokale Lage mit abzubrechendem Gebäude 6
Abb. 3: Luftbildaufnahme mit Abgrenzung des Plangebietes 7
Abb. 4: Planung 9

1 Einleitung

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Stadt Oberhausen hat den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 aufgestellt mit dem Ziel, die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit die Fa. Lidl einen großflächigen, modernen Lebensmittel-Discountermarkt errichten kann. Der heute vorhandene Altbau wird abgerissen.

Entsprechend der Handlungsempfehlung Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben VV Artenschutz ist bei der Änderung, Nutzungsänderung oder dem Abriss von leer stehenden Gebäuden die Untere Naturschutzbehörde zu beteiligen. Im vorliegenden Fall wurde eine Artenschutzvorprüfung zur Information der unteren Naturschutzbehörde erarbeitet. Dieser artenschutzrechtliche Fachbeitrag wird hiermit vorgelegt.

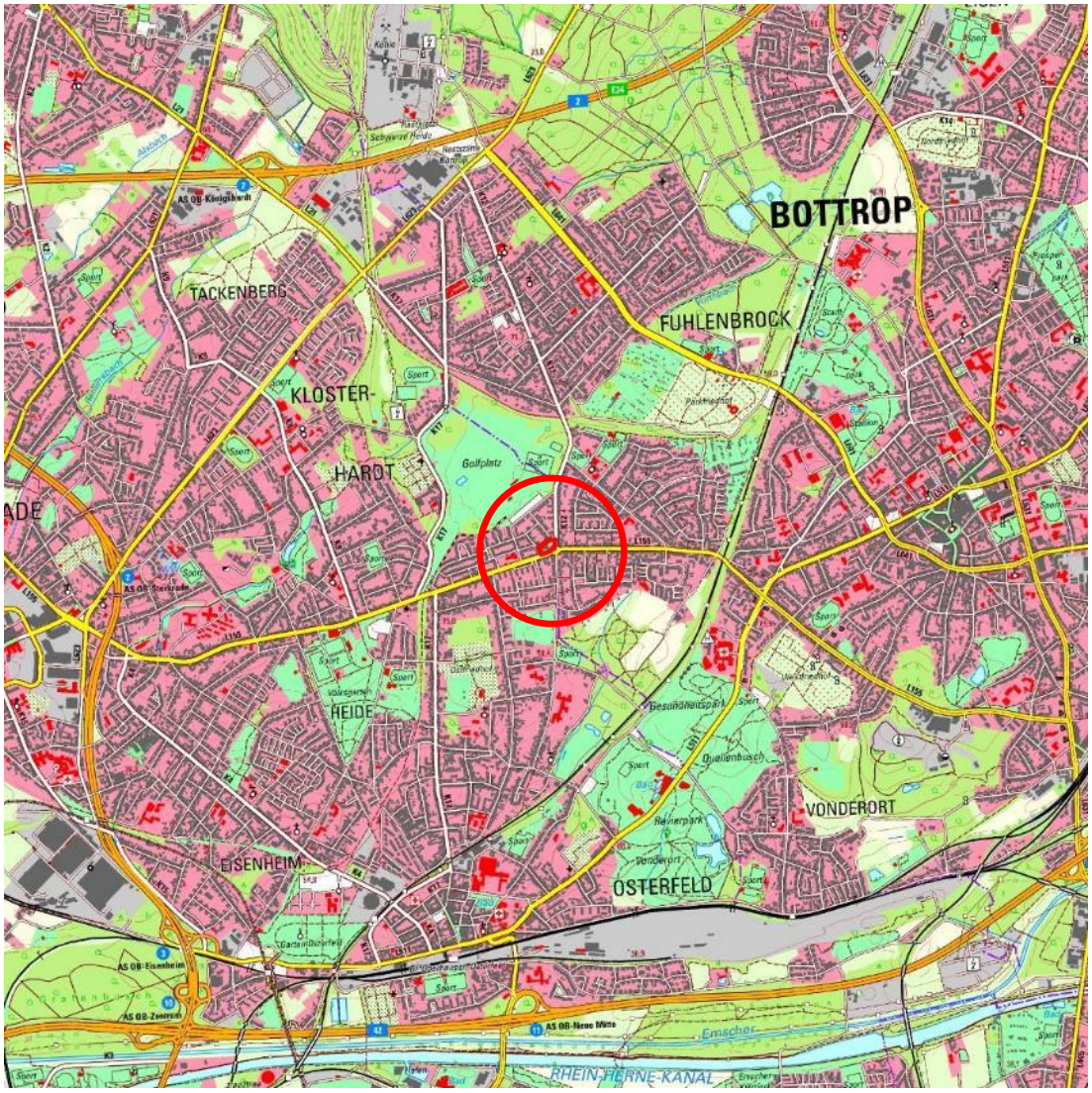


Abb. 1: Übersicht zur Lage des Plangebietes (aus: TIM-online NRW)

1.2 Rechtliche Grundlagen

Die Notwendigkeit zur Durchführung einer Artenschutzprüfung (ASP) bei baurechtlichen Genehmigungsverfahren ergibt sich aus den Artenschutzbestimmungen des BNatSchG. Mit den Regelungen der §§ 44 Abs. 1, 5, 6 und 45 Abs. 7 sind die entsprechenden Vorgaben der FFH-Richtlinie (Art. 12, 13 und 16 FFH-RL) und der Vogelschutz-Richtlinie (Art. 5, 9 und 13 V-RL) in nationales Recht umgesetzt worden. Es bedarf keiner Umsetzung durch die Länder, da das Artenschutzrecht unmittelbar gilt.

Grundlage des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages bildet die Verwaltungsvorschrift VV Artenschutz (MINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, LANDWIRTSCHAFT, NATUR- UND VERBRAUCHERSCHUTZ NRW 2016). Im Rahmen des Fachbeitrages ist zu prüfen, ob im Falle der Umsetzung des Vorhabens artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ausgelöst werden. Maßgeblich ist dabei die Gemeinsame Handlungsempfehlung: Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben (MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, BAUEN, WOHNEN UND VERKEHR NRW UND MINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, LANDWIRTSCHAFT, NATUR- UND VERBRAUCHERSCHUTZ NRW 2010).

Nach nationalem und internationalem Recht werden drei verschiedene Artenschutzkategorien unterschieden (vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 12 bis 14 BNatSchG):

- Besonders geschützte Arten (nationale Schutzkategorie),
- streng geschützte Arten (national) inklusive der FFH-Anhang IV-Arten (europäisch),
- europäische Vogelarten (europäisch).

Bei Planungs- und Zulassungsvorhaben sind gemäß § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG die „nur national“ besonders geschützten Arten von den artenschutzrechtlichen Verboten pauschal freigestellt, sodass sich der Prüfumfang einer ASP auf die europäisch geschützten FFH-Anhang IV-Arten und die europäischen Vogelarten beschränkt.

Bei allen anderen nicht genehmigungspflichtigen Maßnahmen und Tätigkeiten (z. B. Umbaumaßnahmen, Abrissarbeiten, Renovierungsarbeiten) finden die artenschutzrechtlichen Verbote uneingeschränkt Anwendung, so dass in diesen Fällen die „nur“ national geschützten Arten zu beachten sind.

Im Zusammenhang mit der Bauleitplanung und der Genehmigung von Vorhaben sind für die europäisch geschützten Arten die die in § 44 Abs. 1 BNatSchG formulierten Zugriffsverbote zu beachten. Es ist verboten:

1) Tiere zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören („Tötungsverbot“),
2) Tiere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten so erheblich zu stören, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert („Störungsverbot“),
3) Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der Tiere aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören („Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten“),

4) Pflanzen oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Nach § 44 Abs. 5 BNatSchG ergeben sich u. a. die folgenden Sonderregelungen: Sofern die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, liegt kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote Nr. 1, 3 und 4 vor. In diesem Zusammenhang gestattet der Gesetzgeber die Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen. Gegebenenfalls lassen sich die Zugriffsverbote durch ein geeignetes Maßnahmenkonzept erfolgreich abwenden.

Ergibt die Prüfung, dass ein Vorhaben trotz dieser Maßnahmen sowie trotz des Risikomanagements einen der oben genannten Verbotstatbestände erfüllen könnte, ist es grundsätzlich unzulässig. Ausnahmsweise darf es dann nur noch zugelassen werden, wenn gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art vorliegen und eine zumutbare Alternative fehlt und der Erhaltungszustand der Populationen einer Art sich nicht verschlechtert.

Für die förmliche Zulassung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist die untere Naturschutzbehörde (uNB) zuständig. Von den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG kann die uNB zudem auf Antrag eine Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG erteilen, wenn die Durchführung der Vorschrift im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde.

1.3 Methodik und Datengrundlage

Die Vorgehensweise bei der Artenschutzprüfung folgt der ministeriellen Handlungsempfehlung „Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben“ (MBWSV NRW UND MKULNV NRW 2010) sowie dem Leitfaden „Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in Nordrhein-Westfalen“ (MKULNV NRW 2017).

Eine Artenschutzprüfung (ASP) lässt sich in drei Stufen unterteilen. In Stufe I (Vorprüfung – Artenspektrum, Wirkfaktoren) wird durch eine überschlägige Prognose geklärt, ob und ggf. bei welchen Arten artenschutzrechtliche Konflikte auftreten können. Um dies beurteilen zu können, sind verfügbare Informationen zum betroffenen Artenspektrum einzuholen und vor dem Hintergrund des Vorhabentyps und der Örtlichkeit alle relevanten Wirkfaktoren des Vorhabens einzubeziehen.

Im Rahmen der Vorprüfung werden die Angaben des dem Plangebiet räumlich zugeordneten Messtischblattes Bottrop (MTB 4407), Quadrant 3, des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV), die auf dessen Homepage im Fachinformationssystem (FIS) unter „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ abrufbar sind (Abfrage 28.02.2019), sowie die Daten des FIS @LINFOS ausgewertet. Ergänzend erfolgte eine Datenabfrage bei Herrn Tomec vom NABU Oberhausen sowie bei der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Oberhausen.

Zur Ermittlung der gebietsspezifischen Artvorkommen erfolgt eine Potenzialanalyse,

indem die bei der Gebäude- und Geländebegehung erfassten Lebensraumstrukturen hinsichtlich ihrer Funktion für geschützte Arten betrachtet werden und der Status der jeweiligen Arten im Gebiet eingeschätzt wird. Dazu erfolgte am 26.02.2019 eine intensive Kontrolle aller zugänglichen Stellen des Gebäudes inklusive des Dachbodenbereiches des SB-Marktes durch einen Fachbiologen. Das Gebäude ist nicht unterkellert. Auf dem Gelände befinden sich keine Bäume. Eine Suche auf dem betroffenen Grundstück nach besetzten Vogelnestern und auf vorhandene Hohlräume und Spalten, die sich potenziell als Fledermausunterschlupf eignen könnten, beschränkt sich somit auf das Markt-Gebäude und die schmalen Grünstreifen die sich auf dem Grundstück befinden.

2 Darstellung des Untersuchungsraumes

2.1 Lage und Abgrenzung

Das Grundstück liegt an der Teutoburger Straße 313 im östlichen Abschnitt der Stadt Oberhausen im Stadtteil Tackenberg/Klosterhardt-Süd im unmittelbaren Randbereich zur Bottroper Stadtgrenze. Das Gelände des SB-Marktes befindet sich nahe dem Kreisverkehr, der die Straßen Teutoburger Straße/Sterkrader Straße miteinander verbindet und zugleich einen Knotenpunkt der Straßen Im Fuhlenbrock und Siepenstraße bildet.

Nordöstlich des Plangebietes bereits auf Bottroper Stadtgebiet befindet sich eine Tankstelle, alle weiteren Gebäude im Umfeld sind Wohngebäude. Während das Viertel nördlich der Teutoburger Straße sich als ruhiges Wohngebiet zumeist mit Einfamilienhäusern und einer hohen Durchgrünung z.T. mit großen Gärten und baumbestandenen Anwohnerstraßen (Jacobistraße) darstellt, ist das Wohnviertel südlich der Teutoburger Straße stärker durch Mehrfamilienhäuser gekennzeichnet.

Die Plangebietsfläche wird von den Straßen Teutoburger Straße im Süden, der Huyssenstraße im Norden, im Westen von der Anwohnerstraße Turnplatzstraße und östlich von der Straße Im Fuhlenbrock begrenzt. Nördlich schließt sich eine kleine öffentliche Grünfläche ohne Gehölzbestand außerhalb der Grundstücksgrenzen an.

Die Untersuchungen konzentrierten sich auf den SB-Markt mit seinem großflächigen Parkraumareal und den sehr geringen Grünstrukturen. In die Betrachtung wurde das nähere Umfeld einbezogen. Aufgrund des sehr geringen Grünflächenanteils auf dem Gelände des Plangebietes sind jedoch allenfalls sehr geringe ökologisch-funktionale Beziehungen zu den umgebenden Siedlungsstrukturen anzunehmen. Eine ökologische Funktion des Plangebietes für den Verbund offenerer Grünflächenkomplexe wie dem in ca. 200m Entfernung nordwestlich gelegenen Golfplatz des Golfclub Oberhausen oder zu der südlich gelegenen Kleingartenanlage Rothebusch e.V. ist auch aufgrund der Zerschneidungswirkung der Teutoburger Straße wenig wahrscheinlich.



Abb. 2: Lokale Lage mit abzubrechendem Gebäude (innerhalb der roten Linie) (aus: TIM-online NRW)



Abb. 3: Luftbildaufnahme mit Abgrenzung des Plangebietes (rote Linie) (aus: TIM-online NRW)

2.2 Biotopausstattung

Der bestehende Lidl SB-Markt stellt sich als relativ neues intaktes Gebäude errichtet aus modernen Baustoffen mit flach geneigtem Satteldach dar. Der Dachraum, der der Aufnahme von Haustechnik (Entlüftungsrohre) dient, ist nur im Bodenbereich mit Mineralfaserplatten gedämmt. Die Dachhaut ist intakt und schließt dicht. Es kann daher auch für dieses Lidl Marktgebäude angenommen werden, dass das Innenraumklima des niedrigen Dachraums durch große Temperaturunterschiede bei vorherrschend sehr geringer Luftfeuchtigkeit mit einer sommerlichen starken Aufheizung und einer winterlichen Abkühlung entsprechend der Entwicklung der Außentemperaturen geprägt ist.

Das Gebäude ist umgeben von großen gepflasterten Parkplatzflächen. Innerhalb des Parkraumes finden sich nur wenige Grünstrukturen. Überwiegend handelt es sich dabei um kleinere schmale geschotterte Flächen und Pflanzstreifen mit Bodendeckern (Zwergmispel *Cotoneaster* spec.). Stellenweise sind die *Cotoneaster*-Bestände von Gräsern überwachsen und zurückgedrängt worden. Vereinzelt hat sich

eine niedrigwüchsige Bambus-Art (*Fargesia* spec.) dazugesellt. Größere Gehölze finden sich nicht auf dem Gelände.

Nördlich außerhalb der Umzäunung des SB-Marktes erstreckt sich eine größere öffentliche Grünfläche mit Grasaufwuchs und lückiger Ruderalflur aus Gänseblümchen (*Bellis perennis*), Weichem Storchschnabel (*Geranium molle*), Gewöhnliche Vogelmiere (*Stellaria media*), Hirtentäschelkraut (*Capsella bursa-pastoris*), Wilder Möhre (*Daucus carota*), Gundermann (*Glechoma hederacea*) und Löwenzahn (*Taraxacum* spec).

3 Vorhaben und Wirkfaktoren

3.1 Vorhabenbeschreibung

Die Planung der Fa. Lidl sieht die Errichtung eines Neubaus in Form einer sogenannten Metropolfiliale vor (s. Abb. 4). Vor Durchführung des Vorhabens wird das vorhandene Gebäude vollständig abgerissen.

Der Neubau soll neben einer möglichen Photovoltaikanlage, Ladestationen für Elektrofahrzeuge u.a. eine Dachbegrünung erhalten, wovon Tiere und Pflanzen profitieren können. Zugleich ergeben sich Vorteile für die Niederschlagsbewirtschaftung. Die erforderlichen Stellplätze werden zu einem Teil vorgelagert der Filiale angelegt, ein weiterer Teil ist in einer Garage unter der Filiale vorgesehen, was durch eine aufgeständerte Verkaufsfläche im Obergeschoss ermöglicht wird.

Da sich keine Gehölze auf dem Grundstück befinden, wird auch keine Gehölzrodung erforderlich. Durch den geänderten Zuschnitt der Stellplätze werden voraussichtlich keine Verluste an Grünflächen entstehen.



Abb. 4: Planung

3.2 Planungsrelevante Wirkfaktoren

Durch die Umsetzung des Vorhabens können sich bau-, anlage- und nutzungsbedingte Wirkungen ergeben:

Bereits in der Phase der Baustelleneinrichtung treten baubedingt akustische und optische Störungen auf. Generell können durch Geräte- und Maschineneinsatz, die Abbrucharbeiten, die Sortierung des anfallenden Materials und dessen Lagerung und Abtransport, Tiere getötet und Lebensräume verschiedener Tierarten zerstört oder vermindert werden. Optische und akustische Störwirkungen, die durch die Abrissarbeiten und den Baustellenverkehr entstehen, können vorübergehend auch zu Beeinträchtigungen von Tieren im Umfeld führen.

Anlagebedingt kann sich durch die Beseitigung der Gebäudestrukturen auf dem Gelände ein Verlust an potenziellen Quartier-, bzw. Bruthabitaten für verschiedene Tierarten ergeben. Es konnten jedoch keine konkreten Spuren gefunden werden, die auf die aktuelle Nutzung der Gebäude als Lebens- bzw. Brutstätte von Vögeln oder Fledermäusen hätten schließen lassen. Durch die durch Stege gegliederte Verglasung der Frontseite des SB-Marktes besteht die Gefahr von Vogelschlag. Die Verglasung ist jedoch getönt bzw. passt sich dem Lichteinfall durch Selbsttönung an. Dadurch kann die Vogelschlag-Gefahr erheblich gemindert werden.

Nutzungsbedingt ist nach Errichtung des neuen SB-Marktes und mit Betriebsbeginn mit regelmäßigen akustischen und optischen Störungen zu rechnen. Störwirkungen durch Personenbewegungen und PKW-Einsatz werden jedoch in einem ähnlichen Umfang auftreten wie zu Zeiten der Nutzung des alten Gebäudes. Auch eine potenzielle Beeinträchtigung durch Beleuchtung wird sich nicht ergeben, da die Stellflächen bereits derzeit beleuchtet werden. Das Vorkommen störempfindlicher Arten ist weiterhin nicht zu erwarten.

4 Bestandsdarstellung im Wirkungsbereich des Vorhabens

4.1 Säugetiere

Bei der Kontrolle des Gebäudes am 26.02.2018 konnten keine Spuren planungsrelevanter Säugetiere nachgewiesen werden. Die außerhalb des SB-Markt-Gebäudes platzierten Rattenfallen/-giftköder sowie Kotspuren belegen, dass **Wanderratten** (*Rattus norvegicus*) das Gelände aufsuchen. Diese häufig in Häusern anzutreffende Art gehört nicht zu den gesetzlich geschützten Säugetieren. Insofern ist ihr Vorkommen artenschutzrechtlich nicht von Belang.

Die intensive Suche nach Spuren oder Funden von Fledermäusen innerhalb sowie außerhalb des Gebäudes blieb negativ. Der SB-Markt weist aufgrund des modernen Baustils und der vorsorglichen Installation von Lochblechen an potenziellen Einflugstellen wie z.B. an der Belüftungsfuge unter der Attika und der Intaktheit des Gebäudes keine erkennbaren Einflugöffnungen für Vögel oder Fledermäuse auf. Der Dachbodenbereich dient der Unterbringung von Lüftungstechnik und ist nur im Bodenbereich isoliert. Daher können sich dort beachtliche Temperaturschwankungen mit zeitweilig sehr hohen Temperaturwerten ergeben. Der Raum ist trocken und zeitweilig sehr warm, bietet somit keine Aufenthaltsqualität für Fledermäuse. Der Dachboden wurde intensiv mittels Stablampeneinsatz abgesucht, es waren keine Besiedlungsspuren von Fledermäusen oder Mardern aufzufinden.

Insgesamt bestehen im Bereich des Gebäudes kaum Unterschlupfmöglichkeiten für Fledermäuse. Zudem ist der im urbanen Raum verbreitete Steinmarder als potenzieller Prädator von Fledermäusen zu betrachten, der eine Nutzung von Gebäuderitzen durch Fledermäuse in den für den Steinmarder zugänglichen Bereichen stark einschränkt bzw. verhindert. Aufgrund der beachtlichen Kletterfähigkeiten des Steinmarders ist davon auszugehen, dass die Fassaden der Gebäude vom Steinmarder kontrolliert werden und somit für Fledermäuse auch als Tagesversteck kaum nutzbar sind.

Während der wärmeren Jahreszeiten könnten zumindest die für Marder unzugänglichen Orte, wie die Attikas als Tagesruheplätze genutzt werden.

Bäume sind auf dem Grundstück nicht vorhanden, so dass keine Besiedlungsmöglichkeiten für baumbewohnende Fledermausarten bestehen.

Der Parkplatzbereich wird von hohen starken Lichtstrahlern abends/nachts zeitweilig beleuchtet, was für Fledermausarten zu einer verminderten Attraktivität des Standortes führt und selbst eine potenzielle Nutzung als Nahrungshabitat erheblich einschränkt. Hinzu kommt, dass das Gelände des SB-Marktes nur in sehr geringem Umfang Grünflächen aufweist, die zudem hinsichtlich ihrer Bepflanzung ökologisch von sehr geringer Bedeutung sind.

Der Status der potenziell vorkommenden geschützten Säugetierarten wird im Rahmen der Potenzialanalyse wie in Tab. 1 dargestellt eingeschätzt. Dabei ist nicht auszuschließen, dass das Gebäude potenziell zeitweilig Tagesverstecke für **Zwergfledermäuse (*Pipistrellus pipistrellus*)** aufweisen kann. Zumindest die Attikas können für Zwergfledermäuse während der wärmeren Jahreszeiten als

Tagesversteck dienen. Die Zwergfledermaus ist unsere häufigste einheimische Fledermausart und kommt selbst in urbanen Räumen verbreitet vor. Zur Nahrungssuche patrouilliert die Art häufig Straßenlaternen ab. Die Art zählt zu den am wenigsten lichtsensiblen Fledermäusen. Daher ist sie auch als potenzieller Nahrungsgast im Bereich des Geländes nicht auszuschließen.

Tab. 1: Planungsrelevante Säugetiere des MTB-Quadranten 4407/3 (LANUV 2019)

Art	EZ NRW	Habitatpräferenz	Bemerkung	Status Gebiet
Breitflügelfledermaus *Eptesicus serotinus*	G↓	Gebäudebesiedler QU/ÜW: Gebäude	Gebäude vorh., keine Hinweise auf Quartiere/ Vorkommen	-
Großer Abendsegler *Nyctalus noctula*	G	Waldfledermaus QU/ÜW: Baumhöhlen	Keine Bäume vorhanden, keine Hinweise auf Quartiere/ Vorkommen	-
Rauhautfledermaus *Pipistrellus nathusii*	G	Waldfledermaus QU/ÜW: Baumhöhlen/ -spalten	Keine Bäume vorhanden, keine Hinweise auf Quartiere/ Vorkommen	-
Wasserfledermaus *Myotis daubentonii*	G	Waldfledermaus QU: Baumhöhlen; ÜW: Höhlen, Stollen, Bunker	Keine Bäume vorhanden, keine Hinweise auf Quartiere/ Vorkommen	-
Zwergfledermaus *Pipistrellus pipistrellus*	G	Gebäudebesiedler QU/ÜW: Ritzen/Spalten an Gebäuden	Gebäude vorh., keine Hinweise auf Quartiere/ Vorkommen	**(Qu/Ng)**

Erläuterungen:

EZ NRW Erhaltungszustand in Nordrhein-Westfalen (atlantisch)

Erhaltungszustand:

G günstig ↓ sich verschlechternd

Habitatpräferenz:

QU bevorzugte Quartierstypen als Tages-/Wochenstubenquartier

ÜW bevorzugte Quartierstypen als Überwinterungsquartier

Status im Gebiet:

- keine Vorkommen zu erwarten

(Ng) potenzieller Nahrungsgast

(QU) Tagesquartier potenziell vorhanden

4.2 Vögel

Bei der Geländebegehung am 26.02.2019 wurden bei günstiger Witterung (sonnig, windstill, wolkenloser Himmel, 16°C) keine Vogelnester entdeckt. Auf dem Gelände des SB-Marktes einschließlich der wenigen vorhandenen schmalen baumlosen Grünstreifen hielten sich keine Vögel auf. Einzig am west-exponierten Giebel des SB-Marktes wurde eine Kotspur, vermutlich von einer Taube (evtl. Straßentaube *Columba livia f. domesticus* oder Ringeltaube *Columba palumbus*) stammend verzeichnet. Im Umfeld wurden jedoch verschiedene Vogelarten überfliegend, bei der Nahrungssuche oder durch Balzgesang in den Gärten registriert.

Wie in Tabelle 2 aufgelistet wurden insgesamt sieben Vogelarten im Umfeld festgestellt: Buchfink (*Fringilla coelebs*), Blaumeise (*Parus caeruleus*), Elster (*Pica pica*), Heckenbraunelle (*Prunella modularis*), Rabenkrähe (*Corvus corone*), Ringeltaube (*Columba palumbus*) oder Rotkehlchen (*Erithacus rubecula*). Die Straßentaube (*Columba livia f. domesticus*) kommt möglicherweise noch hinzu. Es wurde jedoch nur eine Kotspur einer Taube am Marktgebäude ohne sichere Artzuordnung verzeichnet.

Die meisten der registrierten Vogelarten hielten sich in benachbarten Gartenflächen auf oder überflogen diese. Alle Arten sind im näheren Umfeld als Brutvogel zu vermuten. Ein sicherer Brutvogel ist die Elster, deren Horst in einem Straßenbaum an der Jacobistraße lokalisiert wurde.

Von den registrierten Arten zählen mit Ausnahme der Straßentaube alle festgestellten Vogelarten zu den geschützten Arten, auf die § 44 BNatSchG anzuwenden ist. Lediglich die Straßentaube unterliegt nicht dem Artenschutz. Die Straßentaube fällt aber unter das Tierschutzgesetz. Bei dem beabsichtigten Gebäudeabbruch ist jedoch auch kein Verstoß gegen das Tierschutzgesetz zu erwarten, da weder Brutplätze zerstört noch adulte Tiere, Gelege oder Jungtiere getötet oder verletzt werden.

Zeitweilig sind vielleicht auch weitere geschützte Arten wie die Amsel (*Turdus merula*) oder der Grünfink (*Carduelis chloris*) zumindest als Nahrungsgäste im Bereich der Grünflächenstreifen zu erwarten. Alle verzeichneten Vogelarten gehören zu den weit verbreiteten, auch im stark anthropogen beeinflussten Stadtgebiet öfter vorkommenden Ubiquisten. Für sie ist die Umsetzung des Vorhabens nicht mit dem Verlust essenzieller Lebensstätten verbunden, da sie auf Nachbarflächen ausweichen können.

Tab. 2: Vögel – aktuelle Beobachtungen

Art	Vorkommen / Fundort	RL NRW	Schutz-kate-gorie	Planungs -relevanz
Blaumeise (*Parus caeruleus*)	Im Garten nördlich der Huyssenstraße in Bäumen auf Nahrungssuche	*	§	-
Buchfink (*Fringilla coelebs*)	Im Straßenbaum an der Jacobistraße singend	*	§	-
Elster (*Pica pica*)	Horst in Straßenbaum an der Jacobistraße	*	§	-
Heckenbraunelle (*Prunella modularis*)	Im Garten nördlich der Huyssenstraße singend	*	§	-
Rabenkrähe (Corvus corone)	Auf Hausdach an der Straße „Im Fuhlenbrock“	*	§	-
Ringeltaube (*Columba palumbus*)	Im Garten nördlich der Huyssenstraße überflie-gend	*	§	-
Rotkehlchen (*Erithacus rubecula*)	Im Garten nördlich der Huyssenstraße singend	*	§	-
Straßentaube (*Columba livia f. domesticus*)	Kotspur am Marktgebäude evtl. von auf dem Gebäudefirst gelegentlich ruhenden Tauben	♦	-	-

Erläuterungen:

RL NRW Rote Liste der gefährdeten Brutvogelarten Nordrhein-Westfalens (GRÜNEBERG et al. 2016)

Planungs-relevanz planungsrelevante Art (nach LANUV NRW)

Gefährdungskategorie:

* nicht gefährdet

♦ nicht bewertet

Schutzkategorie:

§ besonders geschützt

- nicht dem Artenschutz unterliegend

Hinsichtlich einer Besiedlung durch streng geschützte Vogelarten wurde die Liste geschützter Arten des Fachinformationssystems des LANUV (2019) für den MTB-Quadranten 4407/3 ausgewertet. Aufgrund ihrer Lebensraumansprüche findet jedoch keine der für diesen Quadranten gelisteten Vogelarten (Tab. 3) geeignete Habitatstrukturen vor. Sie fallen sowohl als Brutvögel, wie auch als Nahrungsgäste aus.

Tab. 3: Planungsrelevante Vogelarten des MTB-Quadranten 4407/3 (LANUV 2019)

Art	EZ NRW	Habitatpräferenz	Bemerkung	Status Gebiet
Baumpieper *Anthus trivialis*	U	bewohnt offenes bis halboffenes Gelände m. höheren Gehölzen als Singwarte; Nester am Boden unter Grasbulten / Büschen	keine geeigneten Lebensräume vorhanden	-
Bekassine *Gallinago gallinago*	G	Brutvogel/Durchzügler an schlammigen Gewässerufern oder in Feuchtweisen	keine entsprechenden Biotopstrukturen vorhanden	-
Bluthänfling Carduelis cannabina	Unbk.	bevorzugt offene mit Hecken, Sträuchern oder jungen Koniferen bewachsene Flächen mit samentragender Krautschicht.	keine geeigneten Lebensräume vorhanden	-
Eisvogel *Alcedo atthis*	G	brütet in Steilwänden/ Wurzeltellern, bevorzugt in Gewässernähe	keine entsprechenden Biotopstrukturen vorh.	-
Feldsperling *Passer montanus*	U	in halboffenen Agrarlandschaften m. hohem Grünlandanteil, Obstwiesen, Feldgehölzen, Waldränder; nutzt als Höhlenbrüter Specht-/ Faulhöhlen, Gebäudenischen, Nistkästen	keine geeigneten Lebensräume vorhanden	-
Flussregenpfeifer *Charadrius dubius*	U	brütet in offenen Lebensräumen, bevorzugt Gewässernähe	keine entsprechenden Biotopstrukturen vorh.	-
Gartenrotschwanz *Phoenicurus phoenic.*	U	brütet in halboffener Landschaft, struktur. Wäldern	keine entsprechenden Biotopstrukturen vorh.	-
Girlitz *Serinus serinus*	Unbk.	bevorzugt abwechslungsreiche Landschaft mit lockerem Baumbestand (z.B. Friedhöfe, Parks, Kleingartenanlagen)	keine geeigneten Lebensräume vorhanden	-
Graureiher *Ardea cinerea*	G	brütet in Gehölzbeständen, bevorzugt Gewässernähe	keine entsprechenden Biotopstrukturen vorh.	-
Habicht *Accipiter gentilis*	G↓	brütet in Baumhorsten in Waldbeständen und halboffener Landschaft	keine entsprechenden Biotopstrukturen vorh.	-
Kleinspecht *Dryobates minor*	U	brütet in Baumhöhlen, bevorz. abwechslungsreiche Landschaft	keine entsprechenden Biotopstrukturen vorh.	-
Mäusebussard *Buteo buteo*	G	brütet in Baumhorsten in Waldbeständen und halboffener Landschaft	keine entsprechenden Biotopstrukturen vorh.	-
Mehlschwalbe *Delichon urbica*	U	brütet an Gebäudefassaden	keine Nester an Fassaden vorhanden	-
Rauchschwalbe *Hirundo rustica*	U↓	brütet in Viehställen m. großen Grünlandflächen im Umfeld	keine Viehställe o.ä. vorhanden	-
Sperber *Accipiter nisus*	G	Brutvogel in dichten Gehölzbeständen mit Krähen- oder Elsternhorsten	keine entsprechenden Biotopstrukturen vorh.	-
Star *Sturnus vulgaris*	Unbk.	Höhlenbrüter, Kulturfolger, vielseitiges Nahrungsspektrum	keine geeigneten Lebensräume vorhanden	-
Steinkauz *Athene noctua*	G↓	brütet in Baumhöhlen oder Gebäudenischen m. kurzrasigen Grünländern im Umfeld	keine geeigneten Lebensräume vorhanden	-
Turmfalke *Falco tinnunculus*	G	Gebäudebrüter in Nischen oder Nistkästen	keine geeigneten Lebensräume vorhanden	-
Waldkauz *Strix aluco*	G	brütet in Baumhöhlen u. Nistkästen, selten in Gebäuden u. Baumhorsten in Waldbeständen u. halboffener Landschaft	keine geeigneten Lebensräume vorhanden	-
Waldohreule *Asio otus*	U	brütet in Baumhorsten in halboffener Landschaft, auch in Parks und Gärten	keine geeigneten Lebensräume vorhanden	-

Art	EZ NRW	Habitatpräferenz	Bemerkung	Status Gebiet
Waldschnepfe *Scolopax rusticola*	G	Brutvogel in nicht zu dichten, reich gegliederten Wäldern mit Kraut- und Strauchschicht und Lichtungen / Randstrukturen	keine entspr. Biotop-strukturen vorhanden	-
Wasserralle *Rallus aquaticus*	U	brütet in Feuchtgebieten in krautreichen Uferzonen	keine entspr. Biotop-strukturen vorhanden	-
Weißwangengans *Branta leucopsis*	G	vorw. Überwinterer in halboffener Kulturlandschaft mit Grünland	keine entsprechenden Biotopstrukturen vor-handen	-
Wespenbussard *Pernis apivorus*	U	brütet in Gehölzbeständen mit nahrungsreichem Umfeld (insbes. Hymenopteren)	keine entsprechenden Biotopstrukturen vor-handen	-
Zwergtaucher *Tachybaptus ruficollis*	G	brütet bevorzugt in Stillgewässern mit gut ausgebildeter Ufervegetation	keine entsprechenden Biotopstrukturen vorhanden	-

Erläuterungen:

EZ NRW Erhaltungszustand in Nordrhein-Westfalen (atlantisch)

Erhaltungszustand:

G günstig U ungünstig ↓ sich verschlechternd unbek. unbekannt

Status im Gebiet:

- keine Vorkommen zu erwarten

Ng Nahrungsgast (Ng) potenzieller Nahrungsgast

BV Brutvogel (BV) potenzieller Brutvogel

4.3 Weitere Tierarten (Amphibien, Reptilien, Insekten)

Aus Mangel an geeigneten Biotopstrukturen, unter anderem wegen fehlender Laichgewässer ist ein Vorkommen von Amphibien nicht zu erwarten. Auch für Reptilien oder bemerkenswerte Insektenarten kommt dem Grundstück keine Bedeutung zu. Das Grundstück ist allseits von Verkehrsflächen eingegrenzt, sodass ein Zugang für Amphibien oder Reptilien von benachbarten Grundstücken kaum möglich ist. Die umgebende dichte Bebauung bewirkt eine starke Isolation, ein Austausch zwischen Populationen von bodengebundenen Tierarten ist erheblich eingeschränkt. Auch für flugfähige Insektenarten weist das Grundstück einen zu hohen Versiegelungsgrad und kaum attraktive Habitatstrukturen auf.

5 Prognose artenschutzrechtlicher Tatbestände

5.1 Allgemeine Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen

5.1.1 Fledermäuse

Der Abriss des Gebäudes (SB-Markt) sollte möglichst umsichtig und schonend für Fledermäuse erfolgen, um auch eine Tötung spontan angesiedelter Fledermäuse auszuschließen. Dabei ist zunächst eine vollständige Entkernung der Innenräume durchzuführen. Anschließend ist das Dach händisch an den Randbereichen (Attikas) beginnend zu öffnen, um Fledermäusen die Flucht zu ermöglichen. Im Anschluss sollte der weitere Abbruch mit Maschineneinsatz behutsam erfolgen.

Außerhalb der Zeit der Winterruhe werden Fledermäuse durch die baubedingten Erschütterungen in der Regel zur Flucht veranlasst. Durch die händisch geöffneten Dachränder bestehen zusätzliche Fluchtmöglichkeiten, die von den Fledermäusen genutzt werden können.

Um die Störung von dämmerungs- und nachtaktiven Arten zu minimieren, ist der Betrieb von Nachtbaustellen über längere Zeit zu vermeiden. Zudem ist eine nächtliche Beleuchtung der Baustelle auf das Mindestmaß zu reduzieren. Nach Umsetzung des Bauvorhabens ist auf größere nächtlich beleuchtete Werbeflächen zu verzichten. Für die Beleuchtung von Gehwegen und Parkplätzen wird eine LED-Beleuchtung mit Einsatz von LED mit warmem Farbton (3.000 Kelvin) empfohlen, die im Hinblick auf planungsrelevante Arten (hier: Fledermäuse und Insekten als Nahrungsrundlage der Fledermäuse) verträglicher ist. Alternativ können Natriumdampf Nieder- oder Hochdruckleuchten verwendet werden.

5.1.2 Brutvögel

Um den gesetzlichen Vorschriften des § 44 Abs.1 BNatSchG zu entsprechen, dürfen Fäll- und Rodungsmaßnahmen sowie ein Gebäudeabbruch generell nur außerhalb der Brutzeiten von Anfang Oktober bis Ende Februar durchgeführt werden. Soweit der Gebäudeabbruch innerhalb der Brutzeit unausweichlich ist, ist zuvor durch eine Ortsbegehung eines Fachbiologen zu prüfen, ob möglicherweise brütende Vögel zum Abbruchzeitpunkt vorkommen.

Bei dem Neubau des SB-Marktes ist zur Vermeidung von Vogelschlag an großen verglasten Flächen bevorzugt Glas mit einer Tönung oder zumindest selbsttönendes Glas (z. B: SageGlass) zu verwenden. Insbesondere sind Klarglasflächen in Eckbereichen zu vermeiden, die Vögeln eine scheinbare Durchfliegbarkeit der Räume hinter den Scheiben visualisieren.

5.2 Betroffenheit geschützter Arten

5.2.1 Säugetiere (Fledermäuse)

Fangen, Verletzen und Töten von Individuen (§ 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG)

Grundsätzlich kann sich eine Tötung von Fledermäusen durch die Zerstörung besetzter Quartiere ergeben. Es wurden jedoch keine Hinweise auf eine Quartiernutzung festgestellt. Durch die in Kap. 5.1.1 genannten Maßnahmen lassen sich vorhabenbedingte Tötungen bei den Rückbaumaßnahmen vermeiden.

Erhebliche Störungen (§ 44 Abs. 1 Nr.2 BNatSchG)

Im Rahmen der Bauarbeiten können sich Störungen durch Lärm- und Lichtimmissionen ergeben. Quartierbeziehende Fledermäuse im Umfeld können durch diese Gegebenheiten gestört werden. Da die Störungen nicht von Dauer sind, sind keine größeren Auswirkungen auf lokale Populationen zu erwarten.

Zerstörung der Lebensstätte (§ 44 Abs. 1 Nr.3 BNatSchG)

Vorkommen von Fledermäusen an Gebäuden konnten aktuell nicht festgestellt werden. Eine gelegentliche kurzzeitige Nutzung von Unterschlupfmöglichkeiten an den Gebäuden ist hingegen nicht ausgeschlossen. Da die Bau- und Grünstruktur im Umfeld auf das Vorhandensein von potenziellen Ausweichquartieren schließen lässt, ist die Wirkung eines Verlustes von potenziellen Lebensstätten zu vernachlässigen. Der projektbedingte Verlust der ökologischen Funktion einer Lebensstätte im räumlichen Zusammenhang ist dadurch ausgeschlossen.

Fazit:

Bezüglich der Artengruppe der Fledermäuse ist bei Einhaltung der in Kap. 5.1.1 aufgeführten Maßnahmen eine projektbedingte Erfüllung von Verbotstatbeständen gem. § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG auszuschließen.

5.2.2 Vögel

Fangen, Verletzen und Töten von Individuen (§ 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG)

Individuenverluste können sich durch Vogelschlag an Glasflächen sowie im Rahmen einer Zerstörung besetzter Brutplätze durch eine Tötung nicht flügger Jungtiere bzw. einer Zerstörung von Eiern ergeben. Durch den Abbruch der Gebäude außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit sowie durch eine angepasste Bauweise des Neubaus lassen sich bau- und anlagebedingte Tötungen vermeiden. Soweit dies nicht möglich ist, sind Vermeidungsmaßnahmen entsprechend Kap. 5.1.2 zu beachten.

Erhebliche Störungen (§ 44 Abs. 1 Nr.2 BNatSchG)

Störungen können sich insbesondere während der Rückbauzeit ergeben. Da es sich bei dem Plangebiet um einen Bereich handelt, der zu großen Teilen anthropogenen Störwirkungen unterliegt und die Bauarbeiten voraussichtlich zeitlich begrenzt sind, ist nicht von negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand einer lokalen Population auszugehen.

Zerstörung der Lebensstätte (§ 44 Abs. 1 Nr.3 BNatSchG)

Alle auf dem Messtischblattquadranten von 4407/3 aufgeführten streng geschützten Vogelarten lassen sich aufgrund nicht geeigneter oder fehlender Habitatstrukturen im Vorhabengebiet ausschließen. Reproduzierende, streng geschützte Vogelarten wurden aktuell weder an dem Gebäude noch im näheren Umfeld festgestellt. Eine Zerstörung von Lebensstätten kann daher ausgeschlossen werden. Für alle weiteren europäisch geschützten Arten ist davon auszugehen, dass genügend Ausweichlebensräume im Umfeld bestehen.

Fazit:

Unter Einhaltung der in Kap. 5.1.2 aufgeführten Maßnahmen lässt sich hinsichtlich der Artengruppe der Vögel eine Erfüllung von Verbotstatbeständen gem. § 44 Abs. 1 i.V. m. Abs. 5 BNatSchG ausschließen.

5.2.3 Weitere Tierarten (Amphibien, Reptilien, Insekten)

Das Fehlen geeigneter Lebensraumstrukturen schließt das Vorkommen jeglicher geschützter Amphibien, Reptilien oder Insektenarten auf der Vorhabenfläche aus. Da die Vorhabenfläche durch Mauern und Verkehrsflächen isoliert ist, bestehen kaum Zuwanderungsmöglichkeiten. Das Plangebiet bietet selbst für anspruchslose Arten keine geeigneten Habitate.

Fazit:

Bezüglich der Artengruppen der Amphibien, Reptilien und Insekten ergeben sich projektbedingt keine Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i.V. m. Abs. 5 BNatSchG.

5.3 Zusammenfassung / Fazit

Nach abschließender Artenschutzprüfung (Stufe I: Vorprüfung) ist zu konstatieren, dass **unter Beachtung der in Kapitel 5.1 genannten allgemeinen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen für geschützte Tierarten** keine Erfüllung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zu erwarten ist.

Eine Durchführung der Artenschutzprüfung Stufe II (vertiefende Prüfung der Verbotstatbestände) ist nicht erforderlich.

Moers, 1.10.2019

Guido Hemmer
(Diplom-Ökologe)

Zusatzerklärung

Eine nachträgliche Änderung der Planung in 2020 erforderte eine geringfügige Erweiterung des Plangebietes. Die dazu erfolgte Anpassung der Abgrenzung ist in den Abbildungen 1-4 dargestellt. Die artenschutzfachlichen Aussagen des Gutachtens vom 1.10.2019 verlieren dadurch nicht ihre Gültigkeit.

Guido Hemmer

Moers, 29.01.2021

Guido Hemmer
(Diplom-Ökologe)

6 Quellenverzeichnis

BEZZEL, E. (1985): Kompendium der Vögel Mitteleuropas: Nonpasseriformes– Nichtsingvögel. Aula-Verlag Wiesbaden: 792 S.

BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ (BFN) (2013): Internethandbuch zu den Arten der FFH-Richtlinie Anhang IV. http://www.ffh-anhang4.bfn.de/

GRÜNEBERG, C., SUDMANN, S. R., F. HERHAUS, P. HERKENRATH, M.M. JÖBGES, H. KÖNIG, K. NOTTMEYER, K. SCHIDELKO, M. SCHMITZ, W. SCHUBERT, D. STIELS & J. WEISS (2016): Rote Liste der Brutvogelarten Nordrhein-Westfalens, 6. Fassung, Stand Juni 2016. Charadrius Jg. 52 – 2016 – H. 1-2. S. 1-66.

LANDESAMT FÜR NATUR, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (LANUV NRW 2016): FIS (Fachinformationssystem): Geschützte Arten in NRW bzw. Planungsrelevante Arten auf Messtischblattbasis: Internetabfrage http://www.naturschutzinformationen-nrw.de/artenschutz/de/arten/blatt/liste/4407/3 vom 28.02.2019

MEINIG, H; H. VIERHAUS; C. TRAPPMANN; R. HUTTERER (2011): Rote Liste und Artenverzeichnis der Säugetiere – Mammalia – in Nordrhein-Westfalen, Stand August 2011, in LANUV (Hrsg.): Rote Liste der gefährdeten Pflanzen, Pilze und Tiere in Nordrhein-Westfalen, 4. Fassung, 2011 – LANUV-Fachberichte 36, Band 2 - Tiere, S. 48-78.

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, BAUEN, WOHNEN UND VERKEHR NRW UND MINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, LANDWIRTSCHAFT, NATUR- UND VERBRAUCHERSCHUTZ NRW (2010): Gemeinsame Handlungsempfehlung: Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben.

MINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, LANDWIRTSCHAFT, NATUR- UND VERBRAUCHERSCHUTZ NRW (2016): Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien EWG 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) (VV-FFH). Rd.Erl. d. Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW v. 06.06.2016, - III 4 – 616.06.01.17.

MINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, LANDWIRTSCHAFT, NATUR- UND VERBRAUCHERSCHUTZ NRW (2017): Leitfaden „Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in Nordrhein-Westfalen – Bestandserfassung und Monitoring – “ Forschungsprojekt des Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (MKULNV) Nordrhein-Westfalen Az.: III-4 - 615.17.03.13. Schlussbericht.

7 Fotodokumentation



Bild 1: Außenansicht des modernen, relativ neuen SB-Marktes mit Satteldachkonstruktion.



Bild 2: Ansicht des seitlichen Anbaus (Rückgabe Pfandflaschen) mit Flachdachkonstruktion.



Bild 3: Rückwärtiger Bereich mit Anlieferungs- und Entsorgungsstation.



Bild 4: Rattenkot im Außenbereich (Entsorgungsbereich) als Hinweis auf das Vorkommen der nicht geschützten Wanderratte.



Bild 5: Ansicht der nord-exponierten Außenfassade (rechts die Huyssenstraße) mit Kiesstreifen und Hochbeeten mit Bodendecker-Bewuchs.



Bild 6: Übergangsbereich an der Dachkante mit potenziellen Tagesversteckplätzen für Fledermäuse unter der Attika.



Bild 7: Gepflasterter Stellplatzbereich mit Lichtmasten, der kaum Lebensraum bietet.



Bild 8: Wenige schmale Grünstreifen finden sich auf dem Gelände des SB-Marktes, z.T. mit Gras- und Bambusaufwuchs und geringen Restbeständen an Bodendeckern.



Bild 9: Dachbereich mit intakter Außenhaut und Mineralfaser-Dämmung im Bodenbereich. Der Dachraum ist aufgrund der fehlenden Wärmedämmung unter dem Dach großen Temperaturschwankungen und einer starken sommerlichen Aufheizung ausgesetzt.



Bild 10: Innenansicht des Lagerraums des SB-Marktes, der sich derzeit noch in Betrieb befindet.

LIDL Dienstleistung GmbH & Co.KG
vertreten durch
LIDL GmbH & Co.KG
Krummensteg 137
47475 Kamp-Lintfort

yf/bgr 0508.214 30.09.2005

Projekt: **Errichtung eines Einzelhandelsgeschäftes an der Teutoburger Straße 313 in Oberhausen-Osterfeld**
3. Bericht: Baugrundbeurteilung/Gründungsberatung
Versickerungsuntersuchung
Orientierende Bodenuntersuchung

Inhaltsverzeichnis

1.0 Vorgang 2
2.0 Einleitung 2
2.1 Baugrundstück 2
2.2 Bauvorhaben 3
2.3 Unterlagen 3
3.0 Baugrund 4
3.1 Umfang der Felduntersuchungen 4
3.2 Bodenaufbau 5
3.3 Wasserverhältnisse 6
4.0 Angaben zur Statik/Gründung 7
4.1 Bodenkenngrößen 7
4.2 Gründungsempfehlungen 8
5.0 Hinweise zur Ausschreibung/Bauausführung 9
5.1 Bodenklassen nach DIN 18.300 9
5.2 Erdarbeiten 10
6.0 Versickerungsuntersuchung 10
7.0 Orientierende Bodenuntersuchung 11

Dieser Bericht enthält 12 Seiten Text und 2 Zeichenanlagen

1.0 Vorgang

Die LIDL Dienstleistung GmbH & Co.KG plant die Errichtung eines Einzelhandelsgeschäftes auf einem bislang durch einen Mitbewerber ähnlich genutzten Grundstück an der Teutoburger Straße 313 in Oberhausen-Osterfeld. Im Vorfeld der Baumaßnahme sollen durch eine Baugrunduntersuchung die Untergrund- und Wasserverhältnisse erkundet und Angaben zu den Gründungsmöglichkeiten gemacht werden. Gleichzeitig ist zu untersuchen, ob eine Versickerung des Dachflächenwassers möglich ist. Zusätzlich soll stichpunktartig kontrolliert werden, ob Bodenverunreinigungen auf dem Baugrundstück auch außerhalb des künftigen Baukörpers vorhanden sind.

Das Ingenieurbüro für Geotechnik GFP wurde auf der Grundlage des Angebotes vom 24.08.2005, Teil I, von der LIDL Dienstleistung GmbH & Co.KG mit Telefax vom 25.08.2005 beauftragt, die angebotenen Leistungen auszuführen und in schriftlicher Form auszuwerten.

2.0 Einleitung

2.1 Baugrundstück

Das Baugrundstück liegt in der Gemeinde Oberhausen, Gemarkung Osterfeld, Flur 19 und umfasst die Flurstücke 532 und 534 mit einer Fläche von 4.515 m². Es wird allseitig von Verkehrswegen begrenzt. Im Norden verläuft die Huyssenstraße, im Osten die Straße „Im Fuhlenbrock“, im Süden die Teutoburger Straße und im Westen die Turnplatzstraße.

Derzeit befindet sich ein „EDEKA“-Markt einschließlich der das Bauwerk umgebenden gepflasterten Stellplatzflächen auf dem Gelände. Nur randlich sowie auf der Westseite des Gebäudes sind vereinzelt kleine Grünflächen vorhanden. Weiterhin befindet sich neben der Südwestecke des Bestandes ein Trafo.

Der Bestand überdeckt eine Fläche von ca. 52 m • 38 m. Er wird abgebrochen. Ob das Pflaster der vorhandenen Stellplatzflächen verbleibt, entfernt und erneuert oder durch bituminöse Befestigungen ersetzt wird, steht noch nicht fest.

Die Geländeoberfläche weist keine nennenswerte Höhenunterschiede auf. Das Gelände liegt auf ca. 72,6-72,8 mNN. Nur die nördlich angrenzende Huyssenstraße liegt etwa 0,8 m höher.

2.2 Bauvorhaben

Geplant ist der Rückbau des Gebäudebestandes und der Neubau eines „LIDL"-Einzelhandelsgeschäftes an gleicher Stelle, wobei jedoch der Grundriss des Neubaus kleiner als der des Bestandes sein wird. Die parallel zur Teutoburger Straße geplante Länge des Neubaus beträgt ca. 43 m, die Breite rund 25 m. Die Rückfront de Neubaus entspricht etwa derjenigen des Bestandes, so dass die Front gegenüber dem Neubau um ca. 13 m rückversetzt wird. Die dabei entstehenden neuen Freiflächen sollen als Stellplätze genutzt werden.

Wie es bei derartigen Bauwerken üblich und sinnvoll ist, wird eine Tragkonstruktion aus Rahmen gewählt, die aus Stahl- oder Stahlbetonstützen mit Holzbindern oder Holzfachwerkträgern bestehen. Die Ausfachung der Rahmen erfolgt mit Mauerwerk, Gasbetonsteinen oder Trapezblechen.

Der Konstruktion entsprechend wird die Gründung der Stützen über Einzelfundamente erfolgen, denen Frostschürzen zwischengehängt werden. Alternativ zu den Frostschürzen ist der Einbau von frostsicherem Material möglich.

Das Dach wird als Satteldach ausgebildet.

Die geplante Höhe des Fertigfußboden ist mit OKFF = 72,70 mNN und damit etwa in Höhe der derzeitigen Geländeoberkante angegeben. Da aufgrund der Nutzung ein hindernisfreier Eingang erforderlich ist, wird das Außengelände auf gleicher Höhe liegen, so dass für eine frostfreie Gründung Fundamentunterkanten auf 71,9 mNN oder (falls aus statischen/konstruktiven Gründen sinnvoll) tiefer erforderlich sind.

2.3 Unterlagen

Zur Bearbeitung wurden folgende Unterlagen verwendet:

[1] Dördelmann, Peters, Reisig: Amtlicher Lageplan vom 13.07.2005 im Ursprungsmaßstab 1:250, per Email erhalten durch pp5-Architekten im .dwg-Format

[2] pp5-Architeken: Errichtung eines SB-Marktes mit 79 Stellplätzen in 46042 Oberhausen – Teutoburger Straße 313, Planinhalt Erdgeschoss – Querschnitt – Ansichten im Ursprungsmaßstab 1:100 vom 01.08.2005, erhalten per Email im .pdf-Format

[3] Ingenieurbüro für Geotechnik GFP: Errichtung eines Einzelhandelsgeschäftes an der Teutoburger Straße 313 in Oberhausen-Osterfeld, 1. Bericht „Nutzungsrecherche" vom 08.09.2005

[4] Ingenieurbüro für Geotechnik GFP: Errichtung eines Einzelhandelsgeschäftes an der Teutoburger Straße 313 in Oberhausen-Osterfeld, 2. Bericht „Rückbau- u d Entsorgungskonzept“ vom 28.09.2005

[5] Preußische Geologische Landesanstalt: Geologische Karte von Preußen und benachbarten deutschen Ländern im Maßstab 1:25.000, Blatt Bottrop, Berlin 1934

3.0 Baugrund

3.1 Umfang der Felduntersuchungen

Am 15.09.2005 wurden zur Feststellung der Bodenschichtung 7 Kleinrammbohrungen gemäß DIN 4021, Tabelle 3, mit Entnahmerohren ∅50/40 mm (KRB 1-7) bis in Tiefen von 2,0/5,0 m unter Geländeoberkante (GOK) abgeteuft. Zu den KRB 1 und 3, die bis 5,0 m Tiefe reichen und zur Baugrundbeurteilung/Gründungsberatung für den Neubau dienen, wurde je eine Rammsondierung mit der mittelschweren Rammsonde nach DIN 4094 (DPM 1, 3 = Dynamic Probing Medium) bis in 5,0 m Tiefe niedergebracht, um Anhaltspunkte über Lagerungsdichte/Konsistenz der erkundeten Bodenarten zu gewinnen.

Im Rahmen der Feldarbeiten wurden 28 gestörte Bodenproben gewonnen und bodenmechanisch sowie organoleptisch (nach Aussehen und Geruch) beurteilt. Die Bodenproben wurden im Probenlager archiviert und werden, sofern es der Auftraggeber nicht anders wünscht, ein halbes Jahr als Rückstellproben aufbewahrt und dann entsorgt.

Die Aufschlusspunkte wurden lage- und höhenmäßig aufgenommen und können dem Lageplan der **Anlage 1** entnommen werden. Als Höhenbezugspunkt diente ein Kanaldeckel auf der Stellplatzfläche östlich des vorhandenen Einzelhandelsgeschäftes, dessen Höhe in mNN aus [1] entnommen wurde.

Die Ergebnisse der Felduntersuchungen sind in Form von Bohrprofilen und Rammdiagrammen in der **Anlage 2** dargestellt.

3.2 Bodenaufbau

Gemäß [5] ist abgesehen von künstlichen Veränderungen wie Auffüllungen oder Abgrabungen mit Flugdecksanden (mittelkörnige Sande) über Ablagerungen der Hauptterrasse des Rheins (Kies und Sand) und glaukonitischem tonigen Mergel aus der Oberkreide zu rechnen.

Aufgrund der Ergebnisse der Felduntersuchungen, die einen stichpunktartigen Charakter besitzen, ist ab GOK mit folgendem Bodenaufbau zu rechnen:

Betonverbundpflaster

Im Bereich der durchgeführten Untersuchungen ist Betonverbundpflaster in einer Stärke von 0,08 m vorhanden.

Auffüllung: Schlacke

Darunter folgt im Bereich der Aufschlüsse 4-7 auf der östlich des Geschäftes gelegenen Stellpatzfläche bis in Tiefen von ca. 0,4/0,7 m eine Tragschicht aus Schlacke. Diese ist auf der südlich des Geschäftes gelegenen Stellplatzfläche ebenso wie vor dem Eingang zum Getränkemarkt nicht vorhanden.

Auffüllung: Glasschlacke

Das Betonverbundpflaster liegt auf der Fläche südlich des Geschäftes (Aufschlussstellen 1-2) eine ca. 5 cm dicken Schicht aus Glasschlacke auf.

Auffüllungen

Im Bereich der KRB 3 liegt das Betonverbundpflaster einer sandig-kiesigen Auffüllung mit Fremdanteilen aus Bergematerial, Bauschutt und Schlacke auf. Ansonsten treten im Bereich der KRB 1, 2, 4 und 6 weitere Auffüllungen auf, die jedoch mit Ausnahme der KRB 4 nur eine geringe Mächtigkeit von wenigen Dezimetern besitzen. Dabei handelt es sich um sehr unterschiedliche Materialien wie stark sandigen Schluff mit Asche, wenig Bauschutt und wenig Bergematerial (KRB 6) Bauschutt, kiesig, schwach sandig, Schlacke (KRB 1 und 2)

Im Bereich der angesprochenen KRB 4 reicht die Auffüllung bis 2,3 m Tiefe und setzt sich zunächst aus Kies, sandig, schwach schluffig, schwach Ziegel und darunter aus Bauschutt, schwach schluffig mit Asche zusammen.

Die Auffüllungen im Bereich der KRB 1 und 3 sind aufgrund der Rammschläge von $n_{10} \approx$ 6-10 mitteldicht gelagert (Auflagerschichten für das Pflaster). Im Bereich der andern Aufschlüsse wurden keine Rammsondierungen ausgeführt.

Sande und Kiese

Bis zu den Endteufen der KRB 2, 4-6 sowie bis in Tiefen von 4,3 m im Bereich der tiefer reichenden KRB 1 und 3 folgen Sande und Kiese, die meist schwach schluffige Beimengungen (zwischen ca. 5 und 10 Gew.-%) aufweisen. Nicht klären lässt sich die Frage, ob es sich bei den Kiesen in den oberen Zonen (bis ca. 2 m Tiefe) um umgelagerte, aufgefüllte Böden handelt. Da keinerlei Auffälligkeiten festgestellt wurden, sind sie in den Bohrprofilen der Anlage 2 als gewachsene Böden dargestellt.

Die Rammschläge der DPM 1 und 3 in einer Größenordnung von $n_{10} \approx$ 10-20 weisen die Sande und Kiese als mitteldicht bis dicht gelagert aus.

Mergel

Bis zu den Endteufen der KRB 1 und 3 folgt Mergel, der korngrößenmäßig als Schluff, stark sandig, tonig anzusprechen ist und aufgrund seines Glaukonitgehaltes eine grünliche Färbung besitzt. Die Rammschläge von $n_{10} \approx$ 4-10 weisen auf mitteldichte Lagerung hin. Da der Mergel in den oberen Zonen erfahrungsgemäß verwittert und entfestigt ist, ist damit zu rechnen, dass die Lagerungsdichte unterhalb der Endteufen rasch steigt.

3.3 Wasserverhältnisse

Während der Felduntersuchungen wurde kein Wasser bis zur Bohrendteufe angetroffen.

Eine Einwirkung von Grundwasser auf das Bauvorhaben ist aufgrund der nicht unterkellerten Bauweise nicht zu erwarten.

Im Falle einer Versickerung von Niederschlagswasser stellt u. a. der höchste zu erwartende Grundwasserstand ein Kriterium zur grundsätzlichen Möglichkeit der Versickerung und zur Wahl der Sickeranlage dar. Daher wurde die Untere Wasserbehörde der Stadt Oberhausen diesbezüglich angefragt. Es sind jedoch keine Grundwasserbeobachtungsbrunnen in der Nähe des Baugrundstücks vorhanden.

In dort vorhandenen hydrologischen Karten ist gemäß telefonischer Auskunft kein Grundwasserspiegel verzeichnet. Diese Erkenntnis deckt sich mit den Ergebnissen der aktuellen Felduntersuchungen.

Der in ca. 4,3 m Tiefe angetroffene tonige Mergel ist als „wasserundurchlässig“ zu betrachten und stellt damit einen Wasserstauer dar. Daher ist in Abhängigkeit von den Witterungsbedingungen zeitweise mit Stauwasser zu rechnen.

4.0 Angaben zur Statik/Gründung

4.1 Bodenkenngrößen

Die folgenden Rechenwerte beruhen auf Erfahrung und stellen Mittelwerte dar:

Bodenart	Auffüllung: Schlacke/ Glasschlacke	Auffüllung: Boden mit Fremdbeimengungen	Sande und Kiese	Schluff, stark sandig, tonig (verwitterter Mergel)
Feuchtwichte γ [kN/m³]	20	19	19,5	20,5
Wichte unter Wasser γ' [kN/m³]	12	10	12	10,5
Reibungswinkel φ [°] bzw. Ersatzreibungswinkel φ_s [°]	- 35	- 30	35 -	25
Kohäsion c [kN/m²]	0	0	0	15-20
Steifemodul E_s [MN/m²]	-[1]	-[1]	40-60	60-80

[1] Wird innerhalb der Auffüllungen nicht angegeben.

4.2 Gründungsempfehlungen

Wie oben erwähnt ist zur Erlangung der Frostsicherheit eine Gründungssohle auf Höhe der Kote 71,9 mNN (oder tiefer) erforderlich. Bei Projektion dieser Kote in die Profile der Anlage 2 ist zu erkennen, dass in dieser Tiefe mit Kies zu rechnen ist, der stark sandig und schwach schluffig ausgebildet ist. Es ist nicht endgültig geklärt, ob es sich dabei um umgelagerten oder natürlich abgelagerten Boden handelt.

In jedem Fall ist aufgrund der Rammschläge eine mindestens mitteldichte Lagerung vorhanden, so dass eine konventionelle Flachgründung über Einzelfundamente möglich ist. Es ist lediglich darauf zu achten, dass Auflockerungen verdichtet werden. Zudem muss darauf Wert gelegt werden, dass Vertiefungen, die z. B. durch den Rückbau des Gebäudebestandes entstehen können, mit verdichtungsfähigem Material oder Unterbeton aufgefüllt werden.

Sollten noch aufgefüllte Böden unter den Fundamentsohlen vorhanden sein, ist deren Zusammensetzung und Mächtigkeit durch Probeschürfe zu klären, um gemeinsam mit dem Bodengutachter zu entscheiden, ob die verdichtet werden können oder ausgetauscht werden müssen.

Bei ordnungsgemäßer Herstellung der Fundamentsohlen und dann ungestörtem bzw. verdichtetem Untergrund können zur Bemessung der Fundamente in Abhängigkeit von der kleineren Fundamentbreite b bei einer Einbindung von t ≥ 0,8 m folgende **mittlere Bodenpressungen** angesetzt werden:

Fundamentbreite b [m]	0,5	1,0	≥ 1,5
Bodenpressung σ_0 [KN/m²]	200	250	300

Zwischenwerte können geradlinig eingeschaltet werden. In den o. g. Werten ist eine Grundbruchsicherheit nach DIN 4017 von ≥ 2 enthalten. Bei außermittigen Fundamentbelastungen sind die Bodenpressungen über Ersatzflächen nachzuweisen. Bezüglich der Lage der Lastresultierenden sind die Angaben der DIN 1054, Abschnitt 4.1.3, zu beachten.

Bei Ausnutzung der o. g. Bodenpressungen werden Setzungen unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch den Gebäudebestand in einer Größenordnung von s ≈ 1-2 cm abgeschätzt. Aufgrund des gleichmäßigen Baugrundaufbaus werden diese vermutlich recht einheitlich eintreten, so dass abgesehen von Bereichen großer Lastunterschiede die Setzungsunterschiede in verträglichem Maße eintreten und damit in der statischen Berechnung der Tragkonstruktion nicht berücksichtigt werden müssen.

Zur Auflagerung der wahrscheinlich schwimmend gelagerten Bodenplatte ist eine Ausgleichsschicht d ≥ 0,3 m einzubauen. Zuvor ist das Planum zu verdichten. Da aufgrund der derzeitigen Überbauung keine Aufschlüsse innerhalb des künftigen Gebäudegrundrisses möglich waren, wird empfohlen, das Planum zuvor durch den Bodengutachter beurteilen zu lassen. Ggf. sind dabei Probeschürfe auszuführen.

Als Auflagerschicht ist sandig-kiesiges Material (z. B. Aushubmaterial, sofern ausreichend vorhanden) oder Kalksteinschotter geeignet. Sofern es wasserrechtlich genehmigt wird, kann auch Recyclingmaterial (z. B. aus dem Abbruch des Gebäudebestandes) eingebaut werden. Das Material ist auf $D_{Pr} \geq 100\%$ zu verdichten. Möglicherweise existiert unter dem vorhandenen Gebäude bereits eine vergleichbare Schicht, die unter der Voraussetzung annähernd gleicher Höhenverhältnisse genutzt werden kann.

5.0 Hinweise zur Ausschreibung/Bauausführung

5.1 Bodenklassen nach DIN 18.300

Bodenart	Bodenklasse	Lösbarkeit
Auffüllungen	3-5 [1, 2]	Leicht bis schwer lösbar
Sande und Kiese	3	Leichtlösbar
Schluff, stark sandig, tonig (verwitterter Mergel)	5	Schwer lösbar

[1] Die Einteilung der Auffüllungen in eine der o. g. Bodenklassen muss je nach Schluff- bzw. Steingehalt erfolgen. Liegt der Schluffgehalt unter 15 Gew.-% und sind gleichzeitig weniger als 30 Gew.-% Steine enthalten, liegt die Bodenklasse 3 vor. Bei steigendem Schluff-, aber gleich bleibendem Steingehalt ist die Bodenklasse 4 vorhanden. Liegt zusätzlich der Steingehalt über 30 Gew.-%, ist der Boden in die Bodenklasse 5 einzuordnen. Zusätzlich sollte eine Position zum Aufstemmen alter Einbauten oder größerer Steinbrocken vorgehalten werden.

[2] Bei Wasserzugabe und gleichzeitiger dynamischer Belastung wie Begehen, Befahren oder Anschachten neigen Böden der Bodenklasse 4 zum Aufweichen und nehmen dann die Eigenschaften eines Bodens der Bodenklasse 2 (Fließende Bodenarten; $I_C \leq 0,5$) an. Hierauf ist in der Ausschreibung hinzuweisen.

Es wird empfohlen, die Bodenklassen 3-5 in der Ausschreibung in einer Position zusammenzufassen.

5.2 Erdarbeiten

Nach dem Abbruch des Bestandes werden Erdarbeiten nur in geringem Umfang erforderlich. Größtenteils wird es sich um das „Glattziehen" des Planums unter dem abgebrochenen Baukörper und das Herstellen der Fundamentgruben und –gräben handeln. Das Planum ist zu verdichten. Aufgrund der Flächengröße sollte hierzu eine Vibrationswalze eingesetzt werden, die auch im Bereich der künftigen zusätzlichen Stellplätze genutzt werden kann.

Sowohl unter dem Gebäude als auch den Stellplätzen ist eine ausreichende Verdichtung durch Plattendruckversuche gemäß DIN 18.134 nachzuweisen.

Von dem verdichteten Planum aus können die Fundamentschachtungen erfolgen. Nach dem Herstellen der Fundamente ist die o. g. Ausgleichsschicht einbauen und auf $D_{Pr} \geq 100\%$ zu verdichten. Auch hier sind entsprechende Verdichtungsnachweise zu erbringen.

Im Bereich der künftigen Stellplätze gilt analog das Gleiche. Dort ist ein tragfähiges Planum unter dem Regelaufbau herzustellen, bevor die Frostschutz- und Tragschichten aufgebaut werden. Die erforderlichen Verformungsmoduln betragen $E_{v2} \geq 45$ MN/m² auf dem Planum und $E_{v2} \geq 120$ MN/m² auf der Oberkante der Frostschutz- und Tragschichten.

Wasserhaltungsmaßnahmen sind mit Ausnahme einer optionalen Tagwasserhaltung nicht erforderlich.

6.0 Versickerungsuntersuchung

Zur Prüfung der Möglichkeit einer Einleitung des Dachflächenwassers in den Baugrund wurde im Bereich der KRB 3 ein Versickerungsversuch ausgeführt. Hierzu wurde die Bohrung in einer Tiefe von 1,25 m unterbrochen. Das Bohrloch wurde mit geschlossenen, an der Sohle offenen PVC-Rohren DN 25 mm ausgebaut. Zur Vermeidung von Umläufigkeiten wurden die Rohre einige Zentimeter in die Bohrlochsohle eingedrückt. Den Rohren wurden Wasser bis zu einer oberen Messmarke $h_1 = 2,0$ m zugegeben. Das Zeitintervall $\Delta t = 847$ s bis zum Ab-

sinken auf eine untere Messmarke h_2 = 1,0 m wurde protokolliert. Demnach handelt es sich um einen Versickerungsversuch mit fallender Druckhöhe, dessen Auswertung in Anlehnung an das Verfahren von Kollbrunner/Maag erfolgt.

Es ergibt sich eine Durchlässigkeitsbeiwert von

$$\mathbf{k \approx 3{,}6 \bullet 10^{-6}\ m/s.}$$

Dieser liegt unter dem im Arbeitsblatt A 138 der ATV angegebenen relevanten Versickerungsbereich von $1 \bullet 10^{-3} \geq k \geq 1 \bullet 10^{-6}$ m/s.

Dennoch ist eine Versickerung innerhalb der stark sandig-schwach schluffigen Kiese grundsätzlich möglich. Als Sickeranlage sind Rohr-Rigolen oder Mulden oder eine Kombination aus beiden sinnvoll.

Wir weisen in diesem Zusammenhang nochmals ausdrücklich darauf hin, dass Teile des Baugrundstücks im Bereich einer beim Umweltamt der Stadt Oberhausen verzeichneten Altablagerung liegen. Hinweise auf schädliche Verunreinigungen des Baugrunds sind über das beschriebene Maß hinaus nicht festgestellt worden (siehe Kap. 7). Dennoch sollte im Vorfeld der weiteren Planungen ein Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde der Stadt Oberhausen bezüglich der Versickerung erfolgen.

7.0 Orientierende Bodenuntersuchung

Im Rahmen des Grundstückskaufs soll stichpunktartig geprüft werden, ob Bodenverunreinigungen vorhanden sind. Hierzu wurden zusätzlich zu den Aufschlussstellen 1 und 3 weitere 5 Kleinrammbohrungen (KRB 2, 4-7) ausgeführt, die mehr oder weniger gleichmäßig über die Freiflächen verteilt wurden.

An den dann insgesamt 7 Stellen wurde mit Ausnahme einer bis in ca. 2,3 m Tiefe reichenden, bauschutt- und aschehaltigen Auffüllung bei KRB 4 außer den Tragschichten für die Pflasterung keine Fremdanteile festgestellt. Die genannte Auffüllung bei KRB 4 liegt außerhalb der künftigen Bautätigkeit und besitzt eine Befestigung durch Pflaster. Eine Nutzungsänderung bzw. Entsiegelung der Oberfläche sowie ein Eingriff in den Untergrund sind nicht geplant. Möglicherweise wird das vorhandene Pflaster durch neues Pflaster oder eine Schwarzdecke ersetzt.

Da auch kein Grundwasser zu erwarten ist, ist das umweltrelevante Gefährdungspotential als gering einzustufen.

Aus abfallwirtschaftlicher Sicht ist zu beachten, dass die Tragschichten und die genannte Auffüllung mit Fremdbeimengungen im Falle eines Aushubs durch Analysen auf die Verwertungs-/Entsorgungsmöglichkeiten geprüft werden müssen.

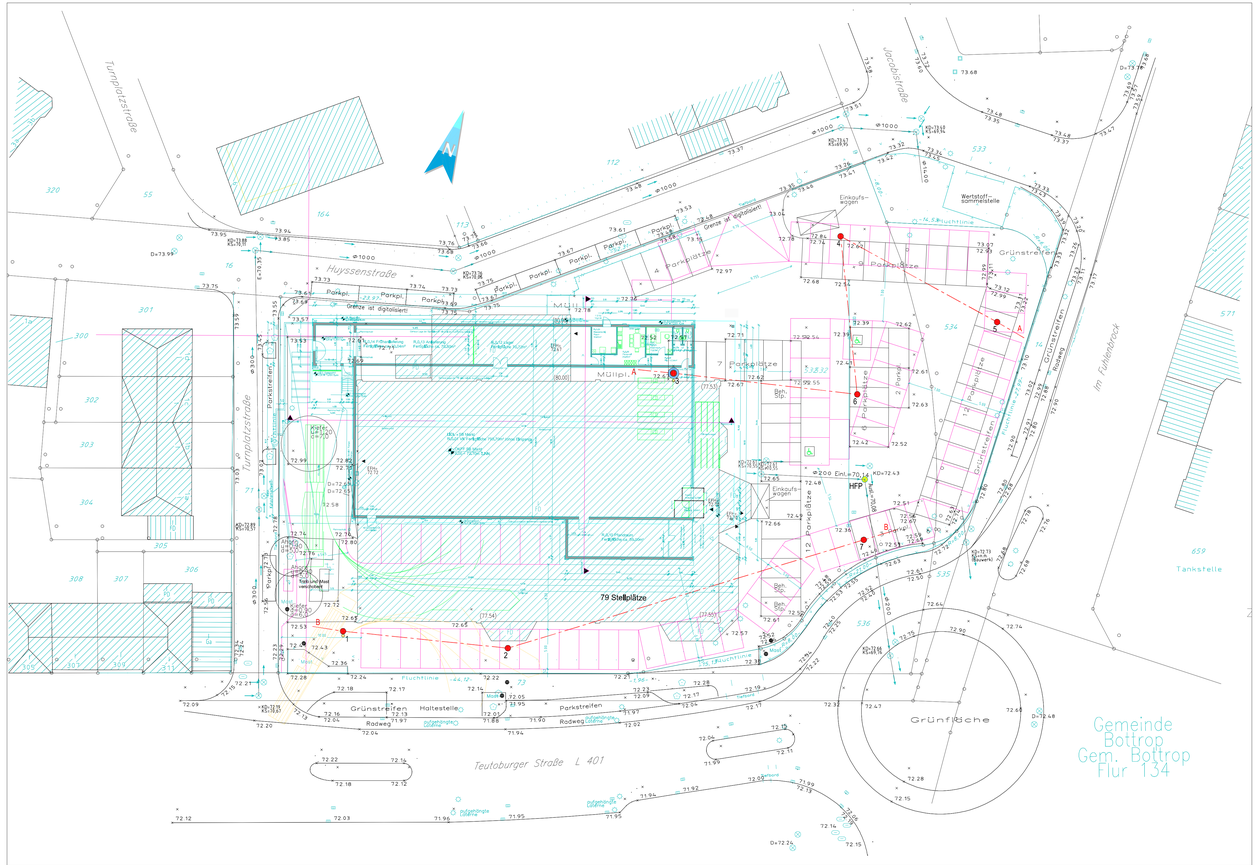
Ein aktueller Handlungsbedarf für weitere Untersuchungen oder chemische Analysen wird aus fachgutachterlicher Sicht derzeit nicht für notwendig erachtet.

- Farghaly -

- Dr. Strunk -

Anlagen: Anlage 1: Lageplan mit Eintragung der Aufschlussstellen
Anlage 2: Ergebnisse der Felduntersuchungen

Verteiler: LIDL GmbH & Co.KG (2x)
pp5-Architekten (1x vorab per Email, 1x per Post)



- Kleinrammbohrung KRB (DIN 4021, Tabelle 3, Zeile 2)
- Rammsondierung DPM (DIN 4094, Dynamic Probing Medium, A = 10 cm², 30 kg, 50 cm Fallhöhe)
- Versickerungsversuch V
- Höhenfestpunkt HFP (Kanaldeckel = 72,43 mNN)

GFP – Dr. Gärtner und Partner · Billigerstraße 15 · 47167 Duisburg · 49 203 35 05 39

Dr. Gärtner und Partner
Ingenieurbüro für Geotechnik

Auftraggeber:
LIDL Dienstleistung GmbH & Co. KG

Projekt:
Neubau eines Einzelhandelsgeschäftes
Teutoburger Straße, Oberhausen

Bezeichnung:
Lageplan
Lage der Aufschlusspunkte

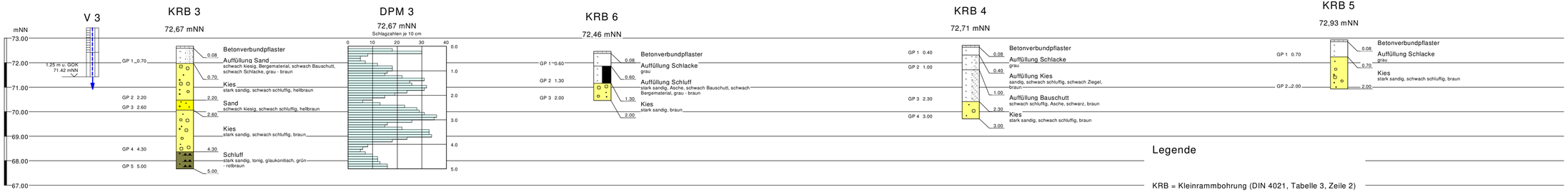
Projekt-Nr.: 0508.214

Datum: September 2005

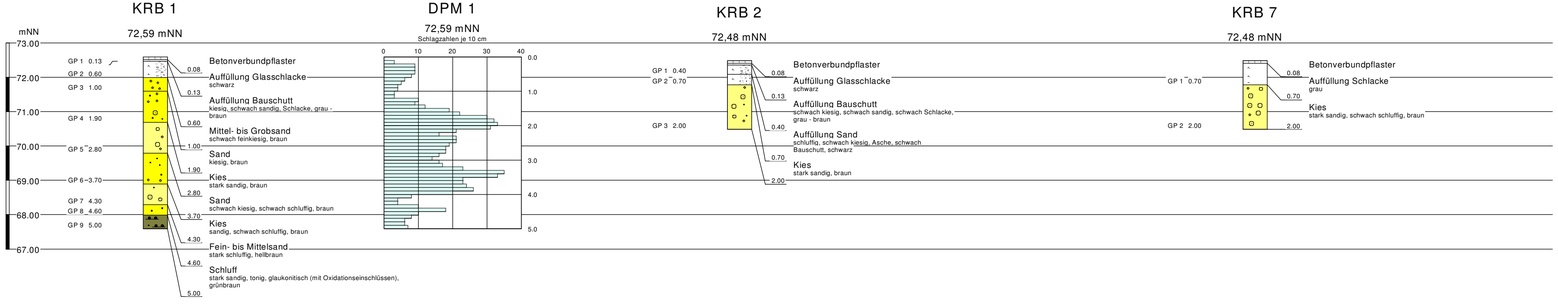
Maßstab:	1 : 250	Layout:	Modell	Anlage-Nr.: 1	Bericht: —
Zeichner:	J. Buckers	Dateipfad:	[H:\CAD\Projekte\2005\0508_214_LIDL-Aldi\04_Teutoburger Str_OB \Anlage 1_Lageplan.dwg		
Gutachter:	Dipl. Ing. Y. Farghaly	Bemerkungen:			

Archiv-Nr. 2005

Schnitt A - A



Schnitt B- B



Legende

KRB = Kleinrammbohrung (DIN 4021, Tabelle 3, Zeile 2)

DPM = Rammsondierung (DIN 4094),
(Dynamic Probing Medium,
A = 10 cm², 30 kg, 50 cm Fallhöhe)

V = Versickerungsversuch

GP = Gestörte Probe
Tiefenangabe (von Schichtanfang) bis ...

HFP = Höhenfestpunkt = Kanaldeckel = 72,43 mNN

GFP · Dr. Gärtner und Partner · Bürgerstraße 15 · 47057 Duisburg · (02 03) 35 05 39

Dr. Gärtner und Partner
Ingenieurbüro für Geotechnik

Auftraggeber:
LIDL Dienstleistung GmbH & Co. KG

Projekt:
Neubau eines Einzelhandelsgeschäftes
Teutoburger Straße, Oberhausen

Bezeichnung: Bohrprofile KRB 1 - KRB 7 Rammdiagramme DPM 1 + DPM 3		Projekt-Nr: 0508.214 Datum: September 2005	
Maßstab: 1 : 100 (M. d. H.)	Layout:	Anlage-Nr.: 2	Bericht: ---
Zeichner: J. Buckers	Datei: jb\D:\Projekte\2005\0508_214_LIDL-Markt_Teutoburger Str_OB\Anlage 2_22-09-05.bop		
Gutachter: Dipl. Ing. Y. Farghaly .	Bemerkungen:		

GGU - Bopo95

GFP ·Keetmanstraße 39 · 47058 Duisburg

LIDL Dienstleistung GmbH & Co. KG
c/o LIDL Vertriebs GmbH & Co. KG
Krummensteg 137
47475 Kamp-Lintfort

Ingenieurbüro für Geotechnik
und Umweltplanung GbR

Beratende Ingenieure der
Ingenieurkammer Bau NRW

Geschäftsleitung:
Dipl.-Ing. Youssef Farghaly[1)]
Dipl.-Geogr. Judith Flieger[2)]
Dr. Lutz Gärtner
Dr. Peter Gehlen
Dipl.-Ing. Olaf Trautner[1)]

[1)] Staatlich anerkannter Sachverständige für Erd- und Grundbau
[2)] Öbuv Sachverständige Bodenschutz/Altlasten

Unser Zeichen	Ihr Zeichen	Projektnummer	Datum
yf/bgr		0508.214	26.02.2020

Projekt: **Neubau eines LIDL-Marktes, Teutoburger Straße 313 in Oberhausen**

1. Bericht: Baugrundbeurteilung/ Gründungsberatung und abfallwirtschaftliche Beurteilung des zu erwartenden Aushubmaterials

Bauherr: **LIDL Vertriebs GmbH & Co. KG**

Planer: **Architekturbüro Grafen**

Bearbeiter:	Dipl.-Ing. Youssef Farghaly
Seitenzahl:	16
Zahl der Anlagen:	3
Verteiler:	LIDL Vertriebs GmbH & Co. KG, Herrn Binder (2x, vorab per E-Mail) Architekturbüro Grafen (per E-Mail)

Inhaltsverzeichnis

1.0 Veranlassung/Aufgabenstellung 3
2.0 Einleitung 3
2.1 Baugrundstück 3
2.2 Bauvorhaben 4
3.0 Baugrund 4
3.1 Umfang der Felduntersuchungen 4
3.2 Baugrundaufbau 5
3.3 Wasserverhältnisse 6
4.0 Angaben zur Statik/Gründung 7
4.1 Bodenkenngrößen 7
4.2 Gründungsangaben 8
5.0 Abfallwirtschaftliche Untersuchung von Aushubmaterial 9
6.0 Hinweise zur Ausschreibung/Bauausführung 12
6.1 Homogenbereiche 12
6.2 Erdarbeiten 13
6.3 Trockenhaltung der Kelleraußenwände/Verfüllung der Arbeitsräume 14
6.4 Fahr- und Stellplatzflächen 15
7.0 Versickerung 15

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Lageplan mit Eintragung der Aufschlusspunkte
Anlage 2 Ergebnisse der Felduntersuchungen (Bohrprofile, Rammdiagramme)
Anlage 3 Prüfbericht der Eurofins Umwelt West GmbH

Verzeichnis der verwendeten Unterlagen

[1] Ingenieurbüro für Geotechnik und Umweltplanung GFP GbR: Neubau eines LIDL-Marktes, Teutoburger Straße 313 in Oberhausen, 2. Bericht vom 18.12.2019 „Untersuchung auf schadstoffhaltige Bauteile“

[2] Ingenieurbüro für Geotechnik und Umweltplanung GFP GbR: Errichtung eines Einzelhandelsgeschäftes an der Teutoburger Straße 313 in Oberhausen-Osterfeld, 3. Bericht vom 30.09.2005 „Baugrundbeurteilung/Gründungsberatung, Versickerungsuntersuchung, orientierende Bodenuntersuchung“

[3] Architekturbüro Grafen: Neubau eines LIDL-Marktes, 46119 Oberhausen, Teutoburger Str. 313, Vorentwurf 10 Lageplan im Maßstab 1:500 vom 14.05.2019, erhalten per E-Mail im PDF-Format

[4] Architekturbüro Grafen: Neubau eines LIDL-Marktes, 46119 Oberhausen, Teutoburger Str. 313, Vorentwurf 10 Erdgeschoss im Maßstab 1:200 vom 14.05.2019, erhalten per E-Mail im PDF-Format

[5] Preußische Geologische Landesanstalt: Geologische Karte von Preußen und benachbarten deutschen Ländern im Maßstab 1:25.000, Blatt Bottrop, Berlin 1934

1.0 Veranlassung/Aufgabenstellung

Das Architekturbüro Grafen plant für die LIDL Dienstleistung GmbH & Co. KG (LIDL) den Neubau eines LIDL-Marktes an der Teutoburger Straße 313 in Oberhausen. Der bestehende LIDL-Markt wird zuvor abgebrochen. Hierfür hat das Ingenieurbüro für Geotechnik und Umweltplanung GFP GbR mit Datum vom 18.12.2019 eine Untersuchung auf schadstoffhaltige Bauteile vorgelegt [1].

Der neue LIDL-Markt wird nach dem Metropolkonzept errichtet, welches eine 2-geschossige Bauweise vorsieht. Die Grundrissabmessungen des Neubaus sind größer als die des Bestandes, so dass in den verbleibenden Freiflächen keine ausreichende Anzahl von Stellplätzen verbleibt. Daher wird der Neubau mit einer Tiefgarage (37 Stellplätze) unterkellert.

Im Vorfeld der weiteren Planungen und der Bauausführung sollen durch eine Baugrunduntersuchung die Untergrund- und Wasserverhältnisse erkundet und Angaben zu den Gründungsmöglichkeiten des Neubaus gemacht werden. Hierzu können die Ergebnisse der Baugrunderkundung aus dem Jahre 2005, die GFP im Zuge der seinerzeitigen Neubaumaßnahme durchführte [2], teilweise herangezogen werden.

Zusätzlich sollen durch eine abfallwirtschaftliche Untersuchung erste Hinweise zu den Entsorgungsmöglichkeiten für das zu erwartende Aushubmaterial gegeben werden.

GFP wurde auf der Grundlage des Angebotes vom 07.06.2019 von LIDL mit E-Mail-Schreiben vom 15.10.2019 beauftragt, die angebotenen Felduntersuchungen und chemischen Laborversuche durchzuführen und in einer geotechnischen Stellungnahme auszuwerten.

2.0 Einleitung

2.1 Baugrundstück

Lage:	Gemeinde Oberhausen, Gemarkung Osterfeld, Flur 19, Flurstücke 532 und 534	
Koordinaten:	UTM (Zone 32)	E ≈ 35 38 20, N ≈ 57 09 780
	Gauß-Krüger	R ≈ 25 62 030, H ≈ 57 09 900
Abmessungen:	Etwa rechteckig mit einer Länge von ca. 85 m in West-Ost-Richtung und einer Breite von ca. 50 m in Nord-Süd-Richtung	
Topografie:	Nahezu eben auf etwa 72,6-73 m ü. NHN	

Grenzen:	Im Westen die Turmplatzstraße Im Norden die Huyssenstraße Im Osten die Straße „Im Fuhlenbrock“ Im Süden die Teutoburger Straße
Grenzbebauung:	Keine
Aktuelle Nutzung:	LIDL-Markt, nicht unterkellert, Stellplätze
Erdbebenzone:	Gemäß DIN EN 1998-1/NA 2011-01 gehört Oberhausen-Klosterhardt zu keiner Erdbebenzone. Daher müssen in der Tragwerksplanung keine zusätzlichen Beanspruchungen angesetzt werden.

2.2 Bauvorhaben

Geplante Nutzung:	LIDL-Markt nach dem Metropolkonzept
Abmessungen:	Ca. 54 m • 38 m
Oberkante Fertigfußboden:	Nicht angegeben, geschätzt OKFF EG ≈ 72,8 m ü. NHN
Unterkellerung:	Vollständig mit Tiefgarage
Bauweise/Tragkonstruktion:	Massiv Mauerwerk, Keller ggf. massiv Stahlbeton
Gründungssohle GrS:	Unter Berücksichtigung der oben geschätzten OKFF EG und der erforderlichen lichten Höhe der Tiefgarage unterhalb tragender Balken sowie einer Bodenplatte wird angenommen, dass GrS ≈ 69 m ü. NHN beträgt.
Geotechnische Kategorie:	2 gemäß EC 7/ DIN 1054:2010-12

3.0 Baugrund

3.1 Umfang der Felduntersuchungen

Zeitpunkt der Untersuchungen:	26. und 27.11.2019
Untersuchungsumfang:	6 Kleinrammbohrungen gemäß DIN EN ISO 22475-1 mit Entnahmerohren ∅60/40 mm (KRB 1-6) zur Erkundung des Baugrundaufbaus und der Bodenarten 1 Rammsondierung mit der mittelschweren Rammsonde (DPM 1 = Dynamic Probing Medium) und 5 Rammsondierungen mit der schweren Rammsonde nach DIN EN ISO 22 476-2 (DPH 2-6 = Dynamic Probing Heavy) zur Überprüfung der Lagerungsdichte/ Konsistenz der erbohrten Bodenarten. Aufgrund der hohen Rammwiderstände in der DPM 1 wurde das Verfahren auf DPH umgestellt.

Aufschlusstiefen:	6,6/ 7,0 m im Bereich des Neubaus, 3,0 m im Bereich der Fahr- und Stellplatzflächen
Proben:	37 gestörte Bodenproben[1]
Einmessung:	Die Aufschlusspunkte wurden mittels Maßband und Baunivellier nach Lage und Höhe eingemessen. Als Höhenbezugspunkt diente ein Kanaldeckel im Bereich der Einmündung der Turmplatzstraße in die Teutoburger Straße. Dessen absolute Höhe (KD = 72,20 m ü. NHN) wurde aus [3] entnommen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Einmessung keine ausreichende Genauigkeit für planerische Zwecke besitzt.
Zeichnerische Darstellung:	Die Lage der Aufschlussstellen kann dem Lageplan der **Anlage 1** entnommen werden. Die Ergebnisse der Felduntersuchungen sind in Form von Bohrprofilen und Rammdiagrammen in der **Anlage 2** dargestellt.

3.2 Baugrundaufbau

Gemäß [5] sind im ungestörten Zustand abgesehen von künstlichen Veränderungen wie Abgrabungen oder Auffüllungen Flugdecksande (mittelkörnige Sande) über Ablagerungen der Hauptterrasse (Sand/ Kies) und glaukonitischem Mergel aus der Oberkreide zu rechnen.

Aufgrund der Felduntersuchungen, die einen stichprobenartigen Charakter besitzen, ist folgender Baugrundaufbau erkundet worden:

Oberflächen

Im Bereich der durchgeführten Bohrungen ist die Geländeoberfläche mit Betonverbundpflaster belegt (d = 0,08 m).

Auffüllungen Tragschicht

Das Pflaster ist in einem ca. 12 m dicken Sandbett verlegt worden, welches einer Tragschicht aus sandigem, teils schwach schluffigem Kalksteinschotter aufliegt. Vereinzelt (KRB 4) besteht die Tragschicht aus stark sandigem Kies mit geringen Ziegelanteilen.

[1] Die Bodenproben wurden bodenmechanisch sowie organoleptisch (nach Aussehen und Geruch) beurteilt. Sie wurden im Probenlager archiviert und werden, sofern es der Auftraggeber nicht anders wünscht, ein halbes Jahr als Rückstellproben aufbewahrt und dann entsorgt.

Die Tragschicht reicht bis in eine Tiefe von ca. 0,4/ 0,9 m, meist ca. 0,6 m. Aufgrund der Rammschläge von $N_{10} \approx 40$ bis > 100 ist eine mitteldichte bis dichte Lagerung vorhanden.

Auffüllungen

Weitere Auffüllungen sind nur in der KRB 2 bis ca. 2,7 m Tiefe angetroffen worden. Sie bestehen aus Sand und Kies mit unterschiedlichen Fremdanteilen aus Schlacke oder Ziegelresten. Aufgrund der Rammschläge von $N_{10} \approx$ 4-9 ist eine lockere Lagerung zu unterstellen.

Terrassenablagerungen

Flugdecksande wurden nicht erbohrt, so dass unter den Auffüllungen Terrassenablagerungen in Form von stark sandigem Kies, schwach schluffig, folgen. Sie reichen bis in Tiefen von ca. 4,0/ 4,1 m und sind aufgrund der Rammschläge von $N_{10} \approx$ 10-20 mitteldicht gelagert.

Oberkreide

In den tiefer reichenden KRB 4-6 wurde unter den Kiesen stark verwitterter Mergel, bestehend aus stark schluffigem, schwach tonigem Fein- bis Mittelsand, angetroffen. Trotz der Hauptbodenart „Fein- bis Mittelsand“ besitzt der Mergel bindige Eigenschaften.

Die Rammschläge im Mergel betragen $N_{10} \approx 10$, so dass von einer steifen Konsistenz auszugehen ist.

3.3 Wasserverhältnisse

Während der Felduntersuchungen wurde bis zur maximalen Bohrendteufe von 7,0 m entsprechend ca. 65,7 m ü. NHN kein Grundwasser angetroffen. Nur in den KRB 4 und 6 wurden oberhalb des Mergels in Tiefen von ca. 3,1-4,0 m Zonen erhöhter Wassergehalte („Stauwasser“) festgestellt.

Im Zuge der Bearbeitung von [2] wurde eine Anfrage bei der Unteren Wasserbehörde der Stadt Oberhausen gestellt. Gemäß der Auskunft sind in der Nähe des Baugrundstücks keine Grundwassermessstellen vorhanden. In dort vorhandenen hydrologischen Karten ist gemäß der seinerzeitigen telefonischen Auskunft kein Grundwasserspiegel verzeichnet.

Daher ist davon auszugehen, dass weder im quartären Kies noch in den oberen Zonen des Mergels Grundwasser vorhanden ist. Inwieweit im tieferen Mergel Kluftgrundwasser zirkuliert, ggf. gespannt, kann nicht ausgesagt werden.

Grundsätzlich stellt der Mergel einen Wasserstauer dar. Daher ist in Abhängigkeit von den Witterungsbedingungen zeitweise mit Stauwasser zu rechnen, wie es im November 2019 lokal angetroffen worden ist. Eine Abschätzung des höchsten Stauwasserspiegels (z. B. für den statischen Ansatz eines Wasserdrucks) ist nicht möglich.

4.0 Angaben zur Statik/Gründung

4.1 Bodenkenngrößen

Die folgenden Rechenwerte beruhen auf den Ergebnissen der Felduntersuchungen und auf Erfahrung und stellen gemäß DIN 1054 „vorsichtige Schätzwerte der Mittelwerte“ (charakteristische Werte) dar. Sie sind teilweise in Bandbreiten angegeben:

Tabelle 1: Charakteristische Bodenkenngrößen

Bodenart	Auffüllung Tragschicht	Auffüllung Sand/ Kies mit Fremdanteilen	Stark sandiger Kies, schwach schluffig	Mergel, stark verwittert
Feuchtwichte γ [kN/m³]	20	18-19	19,5	20,5
Wichte unter Wasser γ' [kN/m³]	11	10	12	10,5
Reibungswinkel φ_k [°] bzw. Ersatzreibungswinkel φ_{sk} [°]	- 35	- 32,5	35 -	25 -
Kohäsion c_k [kN/m²]	0	0	0	15-20
Steifemodul der Erstbelastung E_{sk} [MN/m²]	-[1]	-[1]	40-60	20-30

[1] Innerhalb von Auffüllungen aufgrund der Inhomogenitäten nicht einheitlich anzugeben.

4.2 Gründungsangaben

Wie in Kap. 2.2 beschrieben, wird die Gründung des vollständig unterkellerten Einzelhandelsgeschäftes etwa in Höhe der Kote 69 m ü. NHN angenommen. Diese Annahme ist planerisch zu prüfen und ggf. anzupassen. Sollte die tatsächliche Gründungssohle von dieser Annahme abweichen, sind möglicherweise Anpassungen der nachfolgenden Angaben erforderlich.

Wie den Profilen der Anlage 2 zu entnehmen ist, stehen in der genannten Tiefe die unteren Zonen der mitteldicht gelagerten sandigen, schwach schluffigen Kiese, teils im Übergang zum stark verwitterten Mergel, an. Sofern Kiese, die durch die Erdarbeiten aufgelockert sind, verdichtet werden bzw. beim Antreffen von aufgeweichtem Mergel dieser zusätzlich entfernt wird, ist der Baugrund für eine Gründung des Neubaus über eine elastisch gebettete Bodenplatte, im Bereich von höher belasteten Stützen ggf. mit voutenartigen Verstärkungen, geeignet. In Bereichen, in denen Mergel ansteht, ist eine Stabilisierungsschicht $d \geq 0{,}3$ m aus körnigem Schüttgut einzubauen. Hierzu kann das Aushubmaterial „stark sandiger, schwach schluffiger Kies“ verwendet werden. Die Stabilisierungsschicht ist auf $D_{PR} \geq 100\%$ zu verdichten.

Zur Ermittlung der Schnittkräfte in einer elastisch gebetteten Bodenplatte kann das Bettungsmodulverfahren angewendet werden. Dabei wird der Baugrund als System unabhängiger Federn simuliert, denen ein von der Geometrie des Gründungskörpers, der Dicke der zusammendrückbaren Schichten unterhalb der Gründungssohle und der Lastintensität abhängiger Bettungsmodul zugeordnet werden kann. Daraus wird deutlich, dass der Bettungsmodul grundsätzlich keine konstante Bodenkenngröße ist.

Derzeit liegen GFP keine Last- und Konstruktionspläne vor. Daher ist eine bauwerks- und lastbezogene Ermittlung des Bettungsmodus nicht möglich. Als erster Ansatz wird unter Berücksichtigung der Aushubentlastung sowie einer über die Gesamtfläche gemittelten flächenhaften, charakteristischen Einwirkung von ca. 60 kN/m² für eine Vorbemessung ein Bettungsmodul von

$$\mathbf{k_s = 10\ MN/m^3}$$

vorgeschlagen. Dabei wird von Setzungen in einer Größenordnung von $s \approx$ 0,6-1 cm ausgegangen. Es sei nochmals erwähnt, dass im Bereich von großen Einzellasten über Setzungsbetrachtungen eine Konkretisierung des Bettungsmoduls erforderlich ist.

Daraus ergibt sich anschließend ein iterativer Plattenbemessungsprozess unter Mitwirkung von Tragwerksplaner und Baugrundsachverständigem, in dem für jeden Berechnungsschritt die Angabe des bemessungsrelevanten Sohldrucks unter Nennung der Einwirkungsanteile aus Eigengewicht und Verkehrslast erforderlich ist.

5.0 Abfallwirtschaftliche Untersuchung von Aushubmaterial

Um erste Hinweise zu den Entsorgungsmöglichkeiten für das zu erwartende Aushubmaterial zu erhalten, wurden aus den während der Felduntersuchungen entnommenen Bodenproben die 2 Einzelproben KRB 2 (0,6-1,6 m) und KRB 4 (0,4-1,3 m) ausgewählt sowie 2 Mischproben MP 1 und MP 2 gebildet und der Eurofins Umwelt West GmbH zur chemischen Analyse gemäß der LAGA M20 „Boden“ (1997) zuzüglich dem Gesamtgehalt an organischem Kohlenstoff (TOC) übergeben. Deren Prüfbericht ist in der **Anlage 3** beigelegt.

In der Tabelle 3 sind die Probenauswahl und der Untersuchungsumfang beschrieben.

Tabelle 3: Probenauswahl/-zusammenstellung und Analyseparameter

Mischproben			
Probe	**zusammengesetzt aus den Einzelproben**	**Material/Farbe**	**analysiert auf**
MP 1	KRB 1 (0,2-0,4 m + 0,4-0,9 m) + KRB 2 (0,2-0,6 m) + KRB 3 (0,2-0,9 m) + KRB 4 (0,2-0,4 m) + KRB 5 (0,2-0,6 m) + KRB 6 (0,2-0,6 m)	Tragschicht: Kalksteinschotter, schwach kiesig, schwach sandig, schwach schluffig, vereinzelt Schlacke, graubraun	LAGA „Boden“ (1997) + TOC
MP 2	KRB 4 (1,3-2,3 m + 2,3-3,3 m) + KRB 5 (0,6-1,5 m + 1,5-2,2 m + 2,2-3,2 m) + KRB 6 (0,6-1,5 m + 1,5-2,2 m + 2,2-3,1 m)	Gew. Boden: Kies, stark sandig, schwach schluffig, hellbraun	LAGA „Boden“ (1997) + TOC
Einzelproben			
	KRB 2 (0,6-1,6 m)	Auff. unter Tragschicht: Kies, stark sandig, schwach schluffig, schwach Ziegel, dunkelgrau	LAGA „Boden“ (1997) + TOC
	KRB 4 (0,4-1,3 m)	Auff. unter Tragschicht Kies, stark sandig, schluffig, vereinzelt Ziegel, dunkelgrau	LAGA „Boden“ (1997) + TOC

In den Tabellen 4 und 5 sind die ermittelten Schadstoffgehalte der genannten Proben den Zuordnungswerten der LAGA M20 „Boden“ (1997) gegenüber gestellt worden. In die Tabelle 4 sind zusätzlich die TOC-Gehalte aufgenommen worden.

Die LAGA M20 ordnet den Boden/ Bauschutt in Abhängigkeit von den Schadstoffgehalten festgelegten Einbauklassen zu. Die Zuordnungswerte Z0 bis Z2 stellen die Obergrenze der jeweiligen Einbauklasse bei der Verwendung von Boden bzw. Bauschutt/Gemischen im Erd-, Straßen-, Landschafts-, und Deponiebau sowie bei der Verfüllung von Baugruben und Rekultivierungsmaßnahmen dar. Die Gehalte bis zu den Z0-Werten kennzeichnen naturnahe Verhältnisse ohne wesentliche anthropogene Beeinflussung. Die Z1- Werte stellen die Obergrenze für den offenen Einbau unter Berücksichtigung bestimmter Nutzungseinschränkungen dar. Grundsätzlich gelten die Z1.1- Werte. In hydrogeologisch günstigen Gebieten (Grundwasserleiter nach oben durch flächig verbreitete, ausreichend mächtige Deckschichten mit hohem Rückhaltevermögen gegenüber Schadstoffen überdeckt) gelten Z1.2-Werte. Schließlich stellen die Z2- Werte die Obergrenze für den Einbau von Boden/ Bauschutt mit definierten technischen Sicherungsmaßnahmen dar. Bei Überschreitung dieser Z2-Werte ist eine Deponierung des Materials vorgesehen.

Tabelle 4: Schadstoffgehalte der KRB 2 (0,6-1,6 m), KRB 4 (0,4-1,3 m), MP 1 und MP 2 im Vergleich mit den Zuordnungswerten Feststoff für Boden

Parameter	Dim.	KRB 2 (0,6-1,6 m)	KRB 4 (0,4-1,3 m)	MP 1	MP 2	Z0	Z1.1	Z1.2	Z2
TOC	%	2,2	2,2	1,3	< 0,1	-	-	-	-
pH-Wert	-	7,8	**8,7**	**8,6**	6,7	5,5-8	5,5-8	5-9	-
EOX	mg/kg	< 1	< 1	< 1	< 1	1	3	10	15
KW	mg/kg	160	64	< 40	78	100	300	500	1000
BTEX	mg/kg	n. b.	n. b.	n. b.	n. b.	< 1	1	3	5
LHKW	mg/kg	n. b.	n. b.	n. b.	n. b.	< 1	1	3	5
PAK	mg/kg	14,9	**6,79**	**12,8**	n. b.	1	5	15	20
PCB	mg/kg	n. b.	0,04	n. b.	n. b.	0,02	0,1	0,5	1
Arsen	mg/kg	**58,6**	6,2	2,8	2,5	20	30	50	150
Blei	mg/kg	120	25	11	8	100	200	300	1000
Cadmium	mg/kg	0,4	0,2	0,4	< 0,2	0,6	1	3	10
Chrom (ges.)	mg/kg	96	22	17	15	50	100	200	600
Kupfer	mg/kg	**206**	22	10	12	40	100	200	600
Nickel	mg/kg	29	15	9	16	40	100	200	600
Quecksilber	mg/kg	0,07	< 0,07	0,12	< 0,07	0,3	1	3	10
Thallium	mg/kg	< 0,2	< 0,2	< 0,2	< 0,2	0,5	1	3	10
Zink	mg/kg	447	119	45	37	120	300	500	1500
Cyanide (ges.)	mg/kg	< 0,5	< 0,5	< 0,5	< 0,5	1	10	30	100

n. b.: nicht berechenbar, da zur Summenbildung nur Einzelwert oberhalb der analytischen Bestimmungsgrenzen verwendet werden können.

Tabelle 5: Schadstoffgehalte der KRB 2 (0,6-1,6 m), KRB 4 (0,4-1,3 m), MP 1 und MP 2 im Vergleich mit den Zuordnungswerten Eluat für Boden

Parameter	Dim.	KRB 2 (0,6-1,6 m)	KRB 4 (0,4-1,3 m)	MP 1	MP 2	Z0	Z1.1	Z1.2	Z2
pH-Wert	-	8,8	**10,3**	**10,2**	7,6	6,5-9	6,5-9	6-12	5,5-12
el. Leitf.	µS/cm	153	199	177	50	500	500	1000	1500
Chlorid	mg/l	2,2	< 1	1,8	**11**	10	10	20	30
Sulfat	mg/l	29	6,3	17	2,3	50	50	100	150
Cyanid (ges.)	µg/l	< 5	< 5	< 5	< 5	<10	10	50	100
Phenolindex	µg/l	< 10	< 10	< 10	< 10	<10	10	50	100
Arsen	µg/l	39	5	< 1	< 1	10	10	40	60
Blei	µg/l	31	3	< 1	3	20	40	100	200
Cadmium	µg/l	< 0,3	< 0,3	< 0,3	< 0,3	2	2	5	10
Chrom (ges.)	µg/l	2	1	< 1	< 1	15	30	75	150
Kupfer	µg/l	21	5	< 5	< 5	50	50	150	300
Nickel	µg/l	3	< 1	< 1	< 1	40	50	150	200
Quecksilber	µg/l	< 0,2	< 0,2	< 0,2	< 0,2	0,2	0,2	1	2
Thallium	µg/l	< 0,2	< 0,2	< 0,2	< 0,2	<1	1	3	5
Zink	µg/l	30	10	< 10	< 10	100	100	300	600

In den Tabellen 4 und 5 sind die für die Einstufung gemäß LAGA M20 „Boden“ (1997) maßgebenden Schadstoffgehalte durch Fettdruck hervorgehoben worden.

In der Tragschicht aus Kalksteinschotter (MP 1) wurde mit pH-Werten im Feststoff von 8,6 sowie im Eluat von 10,2 und einem Gehalt an PAK n. EPA von 12,8 mg/kg Schadstoffgehalte festgestellt, die gemäß der **LAGA M20 „Boden“ (1997)** die Zuordnungswerte Z1.1 überschreiten, die Zuordnungswerte Z1.2 aber einhalten. Demnach ist die Tragschicht der Einbauklasse 1 (sog. „Z1.2-Material“) zuzuordnen. Da der TOC-Gehalt von 1,3% den Zuordnungswert Z2 der **LAGA M20 „Boden“ (2004)** von 1,5% einhält, ändert sich die Einstufung nicht.

Die Auffüllung der KRB 2 (0,6-1,6 m), die sich von den Auffüllungen der KRB 4 durch einen höheren Anteil an Fremdbeimengungen (Ziegel) unterscheidet, weist erhöhte Gehalte an Arsen (58,6 mg/kg) und Kupfer (206 mg/kg) im Feststoff auf. Diese Konzentrationen überschreiten die Zuordnungswerte Z1.2, halten die Zuordnungswerte Z2 jedoch ein, so dass diese Auffüllung der Einbauklasse 2 gemäß **LAGA M20 „Boden“ (1997)** zuzuordnen ist (sog. „Z2-Material“). Diese Einstufung ist auch bei einer Bewertung gemäß der **LAGA M20 „Boden“ (2004)** zutreffend.

In der Auffüllung der KRB 4 (0,4-1,3 m) sind die Konzentration an PAK n. EPA mit 6,79 mg/kg sowie die pH-Werte in der Originalsubstanz (8,7) und dem Eluat (10,3) für die Einstufung gemäß der **LAGA M20 „Boden“ (1997)** maßgebend. Sie liegen jeweils zwischen den Zuordnungswerten Z1.1 und Z1.2, so dass sie der Einbauklasse 1 (sog. „Z1.2-Material“) ange-

hören. Bei einer Bewertung gemäß der **LAGA M20 „Boden“ (2004)** ist der TOC-Gehalt von 2,2% maßgebend, der eine Einstufung in die Einbauklasse 2 (sog. „Z2-Material“) erfordert.

In der MP 2 aus dem gewachsenen Boden (Terrassenablagerungen) ist die Chloridkonzentration mit 11 mg/l geringfügig erhöht und überschreitet den Zuordnungswert Z1.1. Somit ist der Kies als Material der Einbauklasse 1 (sog. „Z1.2-Material“) gemäß der **LAGA M20 „Boden“ (1997)** zu charakterisieren. Da der Zuordnungswert Z0 gemäß der **LAGA M20 „Boden“ (2004**) 30 mg/l beträgt, ist demgemäß eine Einstufung als sog. „Z0-Material“ möglich (Einbauklasse 0).

Grundsätzlich sind unabhängig von der in diesem Bericht vorgenommenen Bewertung gemäß der LAGA M20 die Ergebnisse der chemischen Analysen Entsorgern vorzulegen, da die Annahmestellen von der LAGA M20 abweichende Annahmekriterien besitzen können.

6.0 Hinweise zur Ausschreibung/Bauausführung

6.1 Homogenbereiche

Die Eigenschaften in der Tabelle 6 sind aus Erfahrung abgeschätzt worden und beruhen auf den Ergebnissen der Felduntersuchungen. Für eine Präzisierung sind bodenmechanische Laborversuche erforderlich. Die Homogenbereiche stellen einen Vorschlag dar, der unabhängig von dem geplanten Arbeitsablauf, den Bauverfahren und den eingesetzten Geräten erarbeitet wurde. Im Zuge der Ausschreibung sind die Homogenbereiche vom Planer unter Berücksichtigung dieser Aspekte ggf. anzupassen.

Tabelle 6: Eigenschaften/ Kennwerte der Homogenbereiche für Erdarbeiten gemäß DIN 18300 (GK 2/GK 3)

Kennwert/ Eigenschaft	Homogenbereich			
	I.A	I.B	I.C	I.D
Bezeichnung	Kalksteinschotter	Auffüllung	Kies, stark sandig, schwach schluffig	Fein- bis Mittelsand, stark schluffig, tonig
Tonmassenanteil [%]	0	0	0	5-25
Schluffmassenanteil [%]	0-10	5-15	5-15	30-45
Sandmassenanteil [%]	10-20	30-40	30-40	40-60
Kiesmassenanteil [%]	50-80	40-50	40-50	0
Anteil Steine, Blöcke [%]	0-5	0-1	0-1	0
Anteil große Blöcke	0	0	0	0
Dichte [g/cm³]	2,0	1,8-1,9	1,95	2,05
undränierte Scherfestigkeit [kN/m²]	-	-	-	-
Wassergehalt [%]	nicht bestimmt			
Konsistenz	-[2]	-[2]	-[2]	steif[1]
Plastizität	-[2]	-[2]	-	mittel bis ausgeprägt
Lagerungsdichte I_D [%]				-[2]
organischer Anteil [%]	0-1,5	1,0-2,5	0	0
Bodengruppe DIN 18196	A [SU*/UL]	A [SU*/UL]	SE/SW/SI GE/GW/GI	
Umwelttechnische Eigenschaften	Z1.2 (1997 und 2004)	Z1.2-Z2 (1997) Z2 (2004)	Z1.2 (1997) Z0 (2004)	nicht untersucht

[1] Bei Wasserzugabe und gleichzeitiger dynamischer Belastung wie Begehen, Befahren oder Anschachten neigen schluffige Böden zum Aufweichen und gehen in breiige bis flüssige Konsistenz über.

[2] Die Eigenschaften bindiger Böden werden hauptsächlich durch ihre Konsistenz und ihre Plastizität, die von nicht bindigen Böden durch ihre Lagerungsdichte bestimmt. Die jeweils nicht zutreffenden Eigenschaften sind in der Tabelle 6 durch Auslassungsstreiche gekennzeichnet worden.

6.2 Erdarbeiten

Für die nach dem Abbruch zu tätigenden Erdarbeiten kann ein hydraulischer Tieflöffel- oder Greiferbagger mit beliebiger Schneidausstattung eingesetzt werden. Sollte die Baugrubensohle jedoch den bindigen Mergel anschneiden, ist in diesen Zonen eine glatte Schneide vorzusehen.

Die Baugrubensohle ist vorsichtig im Rückwärtsschritt abzutragen und durch den Baugrundsachverständigen beurteilen zu lassen. Ggf. sind weiche/ aufgeweichte Zonen zusätzlich zu entfernen und durch körniges Schüttgut oder Magerbeton zu ersetzen. Wie in Kap. 4.2 bereits beschrieben, ist in Bereichen, in denen möglicherweise Mergel an der Sohle ansteht,

eine Stabilisierungsschicht d ≥ 0,3 m aus körnigem Schüttgut (z. B sandig-kiesiges Aushubmaterial) einzubauen und nachweislich auf $D_{PR} \geq 100\%$ zu verdichten.

Aufgrund der Notwendigkeit eines Böschungswinkels von $\beta \leq 45°$ und unter Berücksichtigung eines Arbeitsraums lässt sich nach den vorliegenden Unterlagen abschätzen, dass in Teilbereichen eine Baugrubensicherung erforderlich wird. Als Verbau kann ein Trägerbohlverbau gewählt werden. Bei einer geschätzten Baugrubentiefe von knapp 4 m kann bei Inkaufnahme von erhöhten Kopfverformungen und möglicherweise verstärkten Stahlprofilen mit geringem Abstand auf eine Rückverankerung wahrscheinlich verzichtet werden.

Zur Bemessung des Verbau können vereinfachend über die gesamt Verbauhöhe folgende charakteristische Bodenkenngrößen angesetzt werden:

Feuchtwichte	$\gamma = 19$ kN/m³
Ersatzreibungswinkel	$\varphi_{s,k} = 35°$
Kohäsion	$c_k = 0$

Es ist der erhöhte aktive Erddruck als Mittelwert aus dem aktiven und dem Erdruhedruck zu verwenden.

Im Vorfeld der Trägerbohrungen sind vermutlich Kampfmittelsondierungen und –detektionen erforderlich.

Zur Trockenhaltung der Baugrube sind aufgrund der Möglichkeit der Stauwasserbildung Pumpensümpfe vorzuhalten, zu denen das Stauwasser aufgrund der Baugrubengröße mittels Sauger- und Sammlerleitungen (bauzeitliche Dränageleitungen, Stangenware) geleitet wird.

6.3 Trockenhaltung der Kelleraußenwände/Verfüllung der Arbeitsräume

Aufgrund des anstehenden bindigen Baugrundes mit geringer Durchlässigkeit (Mergel) ist ein zeitweiser Wasseraufstau vor den Kelleraußenwänden durch versickerndes, in die verfüllten Arbeitsräume eindringendes Oberflächenwasser nicht auszuschließen. Daher sind die Kelleraußenwände einschließlich der Bodenplatte entweder gegen hohe Einwirkung von drückendem Wasser der Wassereinwirkungsklasse W2.2-E gemäß DIN 18533:2017-07 abzu-

dichten, oder der Keller ist als wasserundurchlässiges Bauwerk gemäß der sog. „WU-Richtlinie“[2] auszubilden.

In beiden Fällen werden an die Durchlässigkeit des Verfüllmaterials der Arbeitsräume keine Anforderungen gestellt. Somit kann das sandig-kiesige Aushubmaterial zur Verfüllung der Arbeitsräume verwendet werden.

6.4 Fahr- und Stellplatzflächen

Die im Bereich der vorhandenen Fahr- und Stellplatzflächen durchgeführten Untersuchungen haben gezeigt, dass ein insgesamt rund 0,4-0,6 m dicker Oberbau bestehend aus Pflaster, Sandbett und Tragschicht aus Kalksteinschotter vorhanden ist. Aufgrund des hohen Bebauungsgrades und der Notwendigkeit der Baustellenlogistik ist davon auszugehen, dass die vorhandenen Pflasterflächen inklusive ihrer Tragschichten so stark beansprucht werden, dass eine erneute fachgerechte Herrichtung erforderlich ist, wenn das aufgrund der geplanten Höhen nicht sowieso erfolgen muss. Wenn es möglich ist, den Kalksteinschotter separat aufzunehmen, kann er für die neuen Fortschutz- und Tragschichten verwendet werden.

Das anstehende Planum besteht im Bereich der durchgeführten Aufschlüsse aus verdichtungsfähigem Material, so dass nach einer profilgerechten Herstellung und einer Verdichtung die erforderliche Standfestigkeit zum Aufbau der Oberbauschichten ohne zusätzliche Maßnahmen errichtet werden kann ($E_{v2} \geq 45$ MN/m²).

Aufgrund der beengten Verhältnisse werden für die Lkw zur Warenanlieferung auf den Fahrflächen enge Kurvenfahrten und Wendemanöver mit Rückwärtsfahrten notwendig. Es wird empfohlen, in diesen Bereichen die Tragschicht um 0,3 m zu verstärken.

7.0 Versickerung

Da während der aktuellen Untersuchungen vergleichbare Bodenarten wie in [2] festgestellt worden sind, kann das seinerzeitige Konzept übernommen werden. Auf eine erneute Versickerungsuntersuchung wurde verzichtet. Nachfolgend werden die Angaben aus [2] zitiert:

[2] Deutscher Ausschuss für Stahlbeton: DAfStb-Richtlinie Wasserundurchlässige Bauwerke aus Beton (WU-Richtlinie), Dezember 2017

„Zur Prüfung der Möglichkeit einer Einleitung des Dachflächenwassers in den Baugrund wurde im Bereich der KRB 3 ein Versickerungsversuch ausgeführt. Hierzu wurde die Bohrung in einer Tiefe von 1,25 m unterbrochen. Das Bohrloch wurde mit geschlossenen, an der Sohle offenen PVC-Rohren DN 25 mm ausgebaut. Zur Vermeidung von Umläufigkeiten wurden die Rohre einige Zentimeter in die Bohrlochsohle eingedrückt. Den Rohren wurde Wasser bis zu einer oberen Messmarke h_1 = 2,0 m zugegeben. Das Zeitintervall Δt = 847 s bis zum Absinken auf eine untere Messmarke h_2 = 1,0 m wurde protokolliert. Demnach handelt es sich um einen Versickerungsversuch mit fallender Druckhöhe, dessen Auswertung in Anlehnung an das Verfahren von Kollbrunner/Maag erfolgt.

Es ergibt sich eine Durchlässigkeitsbeiwert von

$$k \approx 3{,}6 \cdot 10^{-6}\ m/s.$$

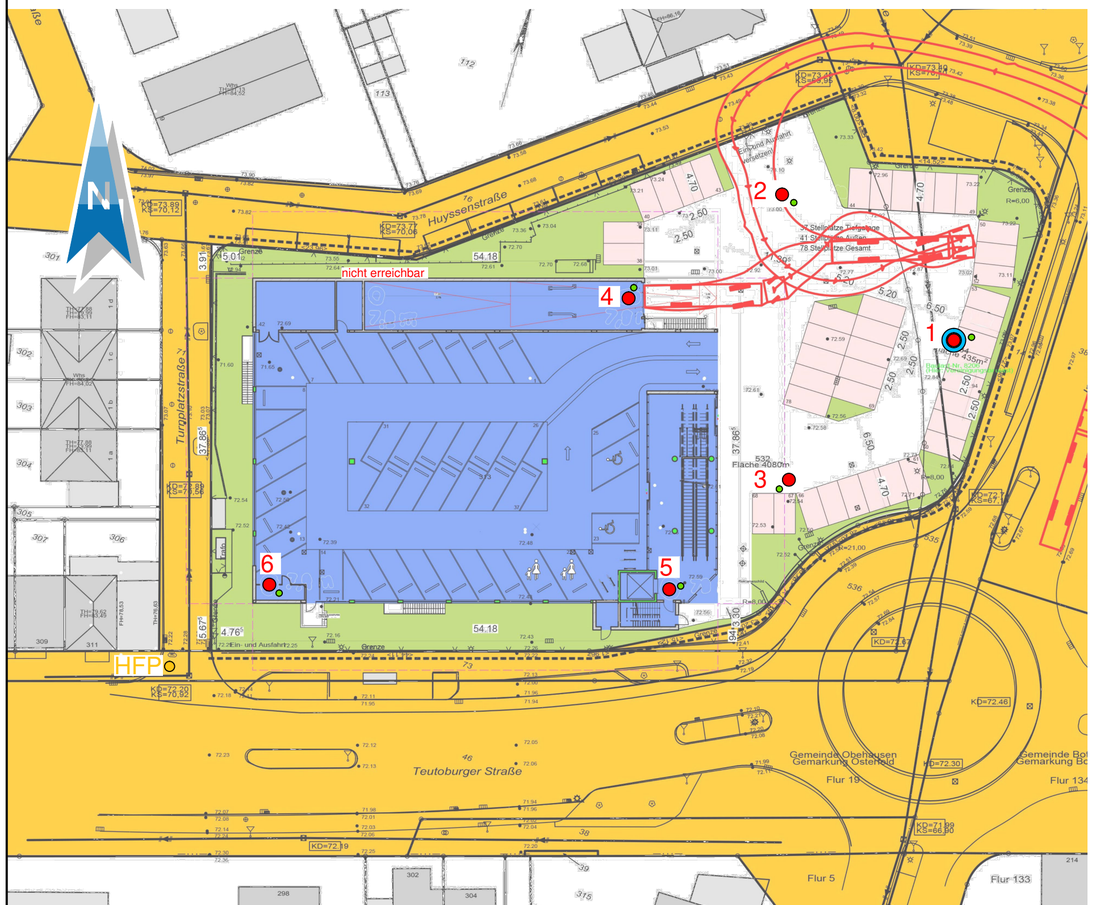
Dieser liegt in dem im Arbeitsblatt A 138 der ATV angegebenen relevanten Versickerungsbereich von $1 \cdot 10^{-3} \geq k \geq 1 \cdot 10^{-6}$ m/s.

Daher ist eine Versickerung innerhalb der stark sandig-schwach schluffigen Kiese grundsätzlich möglich. Als Sickeranlage sind Rohr-Rigolen oder Mulden oder eine Kombination aus beiden sinnvoll.

Wir weisen in diesem Zusammenhang nochmals ausdrücklich darauf hin, dass Teile des Baugrundstücks im Bereich einer beim Umweltamt der Stadt Oberhausen verzeichneten Altablagerung liegen. Hinweise auf schädliche Verunreinigungen des Baugrunds sind über das beschriebene Maß hinaus nicht festgestellt worden (siehe Kap. 7). Dennoch sollte im Vorfeld der weiteren Planungen eine Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde der Stadt Oberhausen bezüglich der Versickerung erfolgen."

- Farghaly -

- Trautner -



Legende :

- Kleinrammbohrung KRB (DIN EN ISO 22475-1, Tabelle 2, Zeile 9)
- Rammsondierung DPM (DIN EN ISO 22476-2, Dynamic Probing Medium, A = 15 cm², 30 kg, 50 cm Fallhöhe)
- Höhenfestpunkt HFP (Kanaldeckel = 72,20 m ü. NHN)

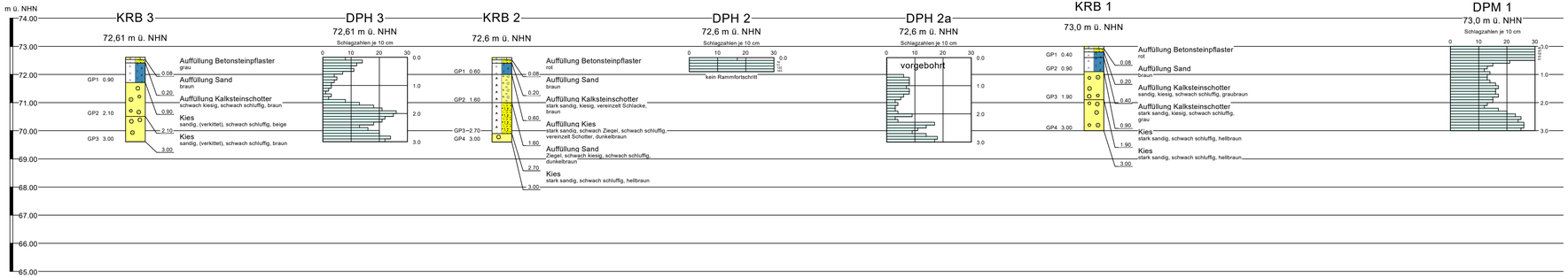
Ingenieurbüro GFP • Keetmanstraße 39 • 47058 Duisburg • (02 03) 35 05 39

Ingenieurbüro für Geotechnik und Umweltplanung GbR

Auftraggeber: LIDL Dienstleistung GmbH & Co. KG

Projekt: Neubau eines LIDL-Marktes
Teutoburger Straße 313 in Oberhausen

Bezeichnung:	Lageplan Lage der Aufschlusspunkte		Projekt-Nr.:	0508.214	
			Datum:	Dezember 2019	
Maßstab:	1 : 500	Layout:	Anlage-Nr.:	1	Bericht: 01
Zeichner:	S. Merten	Dateipfad:	I:\01_Projekte\2005\08\0508.214_lidl_teutoburger_straße\02_neubau_2019\09_Zei\Be 01 0508.214_Be01_Anlage1_2019-12-02		
Bearbeiter:	Dipl.- Ing. Y. Farghaly	Quelle Planunterlage:			



Legende:

KRB = Kleinrammbohrung (DIN EN ISO 22475-1, Tabelle 2, Zeile 9)

GP = Gestörte Probe
Tiefenangabe (von Schichtanfang) bis ...

BK = Bohrkern
Tiefenangabe (von Schichtanfang) bis ...

DPM = Rammsondierung (DIN EN ISO 22476-2),
(Dynamic Probing Medium,
A = 15 cm², 30 kg, 50 cm Fallhöhe)

DPH = Rammsondierung (DIN EN ISO 22476-2),
(Dynamic Probing Heavy, A = 15 cm², 50 kg, 50 cm Fallhöhe)

V = Versickerungsversuch

HFP = Höhenfestpunkt = Kanaldeckel = 72,20 m ü. NHN

= Stauwasser

Ingenieurbüro GFP · Keetmanstraße 39 · 47058 Duisburg · (02 03) 35 05 39

Ingenieurbüro für Geotechnik und Umweltplanung GbR

Auftraggeber:

LIDL Dienstleistung GmbH & Co. KG

Projekt:

Neubau eines LIDL-Marktes
Teutoburger Straße 313 in Oberhausen

Bezeichnung:	Bohrprofile KRB 1 - KRB 6 DPM 1 DPH 2 - DPH 6	Projekt-Nr:	0508.214
		Datum:	Dezember 2019
Maßstab:	1 : 100 (M. d. H.)	Layout:	Anlage-Nr.: 2 Bericht: 01
Zeichner:	S. Merten	Datei:	I:\01 Projekte\2019\05\1905.201_swd_mfh_amrotenhaus_düsseldorf\09_Zeichnungen\Be 01\1905.201_Be 01_Anlage 2_2019-11-28.bop
Bearbeiter:	Dipl.- Ing. Y. Farghaly	Bemerkungen:	

GGU - STRATIG

Eurofins Umwelt West GmbH - Vorgebirgsstrasse 20 - D-50389 - Wesseling

Ingenieurbüro für Geotechnik und
Umweltplanung (GFP)
Keetmanstraße 39
47058 Duisburg

Titel:	**Prüfbericht zu Auftrag 02000086**
Prüfberichtsnummer:	**AR-20-AN-000819-01**
Auftragsbezeichnung:	**0508,214, Teutoburger Straße**
Anzahl Proben:	**4**
Probenart:	**Boden**
Probenahmedatum:	**21.11.2019**
Probenehmer:	**Auftraggeber**
Probeneingangsdatum:	**02.01.2020**
Prüfzeitraum:	**02.01.2020 - 08.01.2020**

Die Prüfergebnisse beziehen sich ausschließlich auf die untersuchten Prüfgegenstände. Sofern die Probenahme nicht durch unser Labor oder in unserem Auftrag erfolgte, wird hierfür keine Gewähr übernommen. Dieser Prüfbericht enthält eine qualifizierte elektronische Signatur und darf nur vollständig und unverändert weiterverbreitet werden. Auszüge oder Änderungen bedürfen in jedem Einzelfall der Genehmigung der EUROFINS UMWELT.

Es gelten die Allgemeinen Verkaufsbedingungen (AVB), sofern nicht andere Regelungen vereinbart sind. Die aktuellen AVB können Sie unter http://www.eurofins.de/umwelt/avb.aspx einsehen.

Das beauftragte Prüflaboratorium ist durch die DAkkS nach DIN EN ISO/IEC 17025:2005 akkreditiert. Die Akkreditierung gilt nur für den in der Urkundenanlage (D-PL-14078-01-00) aufgeführten Umfang.

Dr. Francesco Falvo
Analytical Service Manager
Tel. +49 2236 897 201

Digital signiert, 08.01.2020
Tizian Bajon
Prüfleitung

DAkkS Deutsche Akkreditierungsstelle D-PL-14078-01-00

				Probenbezeichnung		MP 1	MP 2	KRB 2 (0,6-1,6m)
				Probenahmedatum/ -zeit		21.11.2019	21.11.2019	21.11.2019
				Probennummer		020000171	020000172	020000173
Parameter	**Lab.**	**Akkr.**	**Methode**	**BG**	**Einheit**			
Probenvorbereitung Feststoffe								
Probenmenge inkl. Verpackung	AN	LG004	DIN 19747: 2009-07		kg	1,6	1,4	0,8
Fremdstoffe (Art)	AN	LG004	DIN 19747: 2009-07			nein	nein	nein
Fremdstoffe (Menge)	AN	LG004	DIN 19747: 2009-07		g	0,0	0,0	0,0
Siebrückstand > 10mm	AN	LG004	DIN 19747: 2009-07			nein	ja	ja
Physikalisch-chemische Kenngrößen aus der Originalsubstanz								
Trockenmasse	AN	LG004	DIN EN 14346: 2007-03	0,1	Ma.-%	95,9	94,6	88,2
pH in CaCl2	AN	LG004	DIN ISO 10390: 2005-12			8,6	6,7	7,8
Anionen aus der Originalsubstanz								
Cyanide, gesamt	AN	LG004	DIN ISO 17380: 2006-05	0,5	mg/kg TS	< 0,5	< 0,5	< 0,5
Elemente aus dem Königswasseraufschluss nach DIN EN 13657: 2003-01#								
Arsen (As)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,8	mg/kg TS	2,8	2,5	58,6
Blei (Pb)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	2	mg/kg TS	11	8	120
Cadmium (Cd)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,2	mg/kg TS	0,4	< 0,2	0,4
Chrom (Cr)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	1	mg/kg TS	17	15	96
Kupfer (Cu)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	1	mg/kg TS	10	12	206
Nickel (Ni)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	1	mg/kg TS	9	16	29
Quecksilber (Hg)	AN	LG004	DIN EN ISO 12846: 2012-08	0,07	mg/kg TS	0,12	< 0,07	0,07
Thallium (Tl)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,2	mg/kg TS	< 0,2	< 0,2	< 0,2
Zink (Zn)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	1	mg/kg TS	45	37	447
Organische Summenparameter aus der Originalsubstanz								
TOC	AN	LG004	DIN EN 13137 (S30): 2001-12	0,1	Ma.-% TS	1,3	< 0,1	2,2
EOX	AN	LG004	DIN 38414-17 (S17): 2017-01	1,0	mg/kg TS	< 1,0	< 1,0	< 1,0
Kohlenwasserstoffe C10-C22	AN	LG004	DIN EN 14039: 2005-01/LAGA KW/04: 2009-12	40	mg/kg TS	< 40	< 40	< 40
Kohlenwasserstoffe C10-C40	AN	LG004	DIN EN 14039: 2005-01/LAGA KW/04: 2009-12	40	mg/kg TS	160	< 40	78
BTEX und aromatische Kohlenwasserstoffe aus der Originalsubstanz								
Benzol	AN	LG004	HLUG HB Bd.7 Teil 4: 2000-08	0,05	mg/kg TS	< 0,05	< 0,05	< 0,05
Toluol	AN	LG004	HLUG HB Bd.7 Teil 4: 2000-08	0,05	mg/kg TS	< 0,05	< 0,05	< 0,05
Ethylbenzol	AN	LG004	HLUG HB Bd.7 Teil 4: 2000-08	0,05	mg/kg TS	< 0,05	< 0,05	< 0,05
m-/-p-Xylol	AN	LG004	HLUG HB Bd.7 Teil 4: 2000-08	0,05	mg/kg TS	< 0,05	< 0,05	< 0,05
o-Xylol	AN	LG004	HLUG HB Bd.7 Teil 4: 2000-08	0,05	mg/kg TS	< 0,05	< 0,05	< 0,05
Summe BTEX	AN	LG004	HLUG HB Bd.7 Teil 4: 2000-08		mg/kg TS	(n. b.) [1)]	(n. b.) [1)]	(n. b.) [1)]

				Probenbezeichnung		MP 1	MP 2	KRB 2 (0,6-1,6m)
				Probenahmedatum/ -zeit		21.11.2019	21.11.2019	21.11.2019
				Probennummer		020000171	020000172	020000173
Parameter	**Lab.**	**Akkr.**	**Methode**	**BG**	**Einheit**			
LHKW aus der Originalsubstanz								
Dichlormethan	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05	< 0,05	< 0,05
trans-1,2-Dichlorethen	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05	< 0,05	< 0,05
cis-1,2-Dichlorethen	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05	< 0,05	< 0,05
Chloroform (Trichlormethan)	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05	< 0,05	< 0,05
1,1,1-Trichlorethan	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05	< 0,05	< 0,05
Tetrachlormethan	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05	< 0,05	< 0,05
Trichlorethen	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05	< 0,05	< 0,05
Tetrachlorethen	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05	< 0,05	< 0,05
1,1-Dichlorethen	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05	< 0,05	< 0,05
1,2-Dichlorethan	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05	< 0,05	< 0,05
Summe LHKW (10 Parameter)	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07		mg/kg TS	(n. b.) [1)]	(n. b.) [1)]	(n. b.) [1)]
PAK aus der Originalsubstanz								
Naphthalin	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	< 0,05	< 0,05	0,06
Acenaphthylen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	< 0,05	< 0,05	< 0,05
Acenaphthen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	0,10	< 0,05	< 0,05
Fluoren	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	0,13	< 0,05	< 0,05
Phenanthren	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	1,6	< 0,05	0,54
Anthracen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	0,31	< 0,05	0,15
Fluoranthen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	2,5	< 0,05	2,5
Pyren	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	1,7	< 0,05	2,1
Benzo[a]anthracen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	1,3	< 0,05	1,6
Chrysen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	1,0	< 0,05	1,4
Benzo[b]fluoranthen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	1,6	< 0,05	2,6
Benzo[k]fluoranthen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	0,52	< 0,05	0,79
Benzo[a]pyren	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	0,88	< 0,05	1,3
Indeno[1,2,3-cd]pyren	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	0,53	< 0,05	0,84
Dibenzo[a,h]anthracen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	0,15	< 0,05	0,22
Benzo[ghi]perylen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	0,49	< 0,05	0,81
Summe 16 EPA-PAK exkl.BG	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05		mg/kg TS	12,8	(n. b.) [1)]	14,9
Summe 15 PAK ohne Naphthalin exkl.BG	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05		mg/kg TS	12,8	(n. b.) [1)]	14,9
PCB aus der Originalsubstanz								
PCB 28	AN	LG004	DIN EN 15308: 2016-12	0,01	mg/kg TS	< 0,01	< 0,01	< 0,01
PCB 52	AN	LG004	DIN EN 15308: 2016-12	0,01	mg/kg TS	< 0,01	< 0,01	< 0,01
PCB 101	AN	LG004	DIN EN 15308: 2016-12	0,01	mg/kg TS	< 0,01	< 0,01	< 0,01
PCB 153	AN	LG004	DIN EN 15308: 2016-12	0,01	mg/kg TS	< 0,01	< 0,01	< 0,01
PCB 138	AN	LG004	DIN EN 15308: 2016-12	0,01	mg/kg TS	< 0,01	< 0,01	< 0,01
PCB 180	AN	LG004	DIN EN 15308: 2016-12	0,01	mg/kg TS	< 0,01	< 0,01	< 0,01
Summe 6 DIN-PCB exkl. BG	AN	LG004	DIN EN 15308: 2016-12		mg/kg TS	(n. b.) [1)]	(n. b.) [1)]	(n. b.) [1)]
PCB 118	AN	LG004	DIN EN 15308: 2016-12	0,01	mg/kg TS	< 0,01	< 0,01	< 0,01
Summe PCB (7)	AN	LG004	DIN EN 15308: 2016-12		mg/kg TS	(n. b.) [1)]	(n. b.) [1)]	(n. b.) [1)]

				Probenbezeichnung		MP 1	MP 2	KRB 2 (0,6-1,6m)
				Probenahmedatum/ -zeit		21.11.2019	21.11.2019	21.11.2019
				Probennummer		020000171	020000172	020000173
Parameter	**Lab.**	**Akkr.**	**Methode**	**BG**	**Einheit**			
Physikal.-chem. Kenngrößen aus 10:1-Schütteleluat nach DIN EN 12457-4: 2003-01								
pH-Wert	AN	LG004	DIN 38404-C5: 2009-07			10,2	7,6	8,8
Temperatur pH-Wert	AN	LG004	DIN 38404-4 (C4): 1976-12		°C	19,0	18,9	18,8
Leitfähigkeit bei 25°C	AN	LG004	DIN EN 27888: 1993-11	5	µS/cm	177	50	153
Anionen aus dem 10:1-Schütteleluat nach DIN EN 12457-4: 2003-01								
Chlorid (Cl)	AN	LG004	DIN EN ISO 10304-1: 2009-07	1,0	mg/l	1,8	11	2,2
Sulfat (SO4)	AN	LG004	DIN EN ISO 10304-1: 2009-07	1,0	mg/l	17	2,3	29
Cyanide, gesamt	AN	LG004	DIN EN ISO 14403 (D6): 2002-07	0,005	mg/l	< 0,005	< 0,005	< 0,005
Elemente aus dem 10:1-Schütteleluat nach DIN EN 12457-4: 2003-01								
Arsen (As)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,001	mg/l	< 0,001	< 0,001	0,039
Blei (Pb)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,001	mg/l	< 0,001	0,003	0,031
Cadmium (Cd)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,0003	mg/l	< 0,0003	< 0,0003	< 0,0003
Chrom (Cr)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,001	mg/l	< 0,001	< 0,001	0,002
Kupfer (Cu)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,005	mg/l	< 0,005	< 0,005	0,021
Nickel (Ni)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,001	mg/l	< 0,001	< 0,001	0,003
Quecksilber (Hg)	AN	LG004	DIN EN ISO 12846: 2012-08	0,0002	mg/l	< 0,0002	< 0,0002	< 0,0002
Thallium (Tl)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,0002	mg/l	< 0,0002	< 0,0002	< 0,0002
Zink (Zn)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,01	mg/l	< 0,01	< 0,01	0,03
Org. Summenparameter aus dem 10:1-Schütteleluat nach DIN EN 12457-4: 2003-01								
Phenolindex, wasserdampfflüchtig	AN	LG004	DIN EN ISO 14402 (H37): 1999-12	0,010	mg/l	< 0,010	< 0,010	< 0,010

				Probenbezeichnung		KRB 4 (0,4-1,3m)
				Probenahmedatum/ -zeit		21.11.2019
				Probennummer		020000174
Parameter	**Lab.**	**Akkr.**	**Methode**	**BG**	**Einheit**	
Probenvorbereitung Feststoffe						
Probenmenge inkl. Verpackung	AN	LG004	DIN 19747: 2009-07		kg	0,8
Fremdstoffe (Art)	AN	LG004	DIN 19747: 2009-07			nein
Fremdstoffe (Menge)	AN	LG004	DIN 19747: 2009-07		g	0,0
Siebrückstand > 10mm	AN	LG004	DIN 19747: 2009-07			nein
Physikalisch-chemische Kenngrößen aus der Originalsubstanz						
Trockenmasse	AN	LG004	DIN EN 14346: 2007-03	0,1	Ma.-%	89,8
pH in CaCl2	AN	LG004	DIN ISO 10390: 2005-12			8,7
Anionen aus der Originalsubstanz						
Cyanide, gesamt	AN	LG004	DIN ISO 17380: 2006-05	0,5	mg/kg TS	< 0,5
Elemente aus dem Königswasseraufschluss nach DIN EN 13657: 2003-01#						
Arsen (As)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,8	mg/kg TS	6,2
Blei (Pb)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	2	mg/kg TS	25
Cadmium (Cd)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,2	mg/kg TS	0,2
Chrom (Cr)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	1	mg/kg TS	22
Kupfer (Cu)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	1	mg/kg TS	22
Nickel (Ni)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	1	mg/kg TS	15
Quecksilber (Hg)	AN	LG004	DIN EN ISO 12846: 2012-08	0,07	mg/kg TS	< 0,07
Thallium (Tl)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,2	mg/kg TS	< 0,2
Zink (Zn)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	1	mg/kg TS	119
Organische Summenparameter aus der Originalsubstanz						
TOC	AN	LG004	DIN EN 13137 (S30): 2001-12	0,1	Ma.-% TS	2,2
EOX	AN	LG004	DIN 38414-17 (S17): 2017-01	1,0	mg/kg TS	< 1,0
Kohlenwasserstoffe C10-C22	AN	LG004	DIN EN 14039: 2005-01/LAGA KW/04: 2009-12	40	mg/kg TS	< 40
Kohlenwasserstoffe C10-C40	AN	LG004	DIN EN 14039: 2005-01/LAGA KW/04: 2009-12	40	mg/kg TS	64
BTEX und aromatische Kohlenwasserstoffe aus der Originalsubstanz						
Benzol	AN	LG004	HLUG HB Bd.7 Teil 4: 2000-08	0,05	mg/kg TS	< 0,05
Toluol	AN	LG004	HLUG HB Bd.7 Teil 4: 2000-08	0,05	mg/kg TS	< 0,05
Ethylbenzol	AN	LG004	HLUG HB Bd.7 Teil 4: 2000-08	0,05	mg/kg TS	< 0,05
m-/-p-Xylol	AN	LG004	HLUG HB Bd.7 Teil 4: 2000-08	0,05	mg/kg TS	< 0,05
o-Xylol	AN	LG004	HLUG HB Bd.7 Teil 4: 2000-08	0,05	mg/kg TS	< 0,05
Summe BTEX	AN	LG004	HLUG HB Bd.7 Teil 4: 2000-08		mg/kg TS	(n. b.) [1)]

				Probenbezeichnung		KRB 4 (0,4-1,3m)
				Probenahmedatum/ -zeit		21.11.2019
				Probennummer		020000174
Parameter	**Lab.**	**Akkr.**	**Methode**	**BG**	**Einheit**	
LHKW aus der Originalsubstanz						
Dichlormethan	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05
trans-1,2-Dichlorethen	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05
cis-1,2-Dichlorethen	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05
Chloroform (Trichlormethan)	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05
1,1,1-Trichlorethan	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05
Tetrachlormethan	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05
Trichlorethen	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05
Tetrachlorethen	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05
1,1-Dichlorethen	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05
1,2-Dichlorethan	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07	0,05	mg/kg TS	< 0,05
Summe LHKW (10 Parameter)	AN	LG004	DIN ISO 22155: 2006-07		mg/kg TS	(n. b.) [1)]
PAK aus der Originalsubstanz						
Naphthalin	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	< 0,05
Acenaphthylen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	< 0,05
Acenaphthen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	< 0,05
Fluoren	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	< 0,05
Phenanthren	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	0,43
Anthracen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	< 0,05
Fluoranthen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	1,2
Pyren	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	1,0
Benzo[a]anthracen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	0,70
Chrysen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	0,65
Benzo[b]fluoranthen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	0,97
Benzo[k]fluoranthen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	0,31
Benzo[a]pyren	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	0,55
Indeno[1,2,3-cd]pyren	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	0,41
Dibenzo[a,h]anthracen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	0,11
Benzo[ghi]perylen	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05	0,05	mg/kg TS	0,46
Summe 16 EPA-PAK exkl.BG	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05		mg/kg TS	6,79
Summe 15 PAK ohne Naphthalin exkl.BG	AN	LG004	DIN ISO 18287: 2006-05		mg/kg TS	6,79
PCB aus der Originalsubstanz						
PCB 28	AN	LG004	DIN EN 15308: 2016-12	0,01	mg/kg TS	0,04
PCB 52	AN	LG004	DIN EN 15308: 2016-12	0,01	mg/kg TS	< 0,01
PCB 101	AN	LG004	DIN EN 15308: 2016-12	0,01	mg/kg TS	< 0,01
PCB 153	AN	LG004	DIN EN 15308: 2016-12	0,01	mg/kg TS	< 0,01
PCB 138	AN	LG004	DIN EN 15308: 2016-12	0,01	mg/kg TS	< 0,01
PCB 180	AN	LG004	DIN EN 15308: 2016-12	0,01	mg/kg TS	< 0,01
Summe 6 DIN-PCB exkl. BG	AN	LG004	DIN EN 15308: 2016-12		mg/kg TS	0,04
PCB 118	AN	LG004	DIN EN 15308: 2016-12	0,01	mg/kg TS	< 0,01
Summe PCB (7)	AN	LG004	DIN EN 15308: 2016-12		mg/kg TS	0,04

				Probenbezeichnung		KRB 4 (0,4-1,3m)
				Probenahmedatum/ -zeit		21.11.2019
				Probennummer		020000174
Parameter	**Lab.**	**Akkr.**	**Methode**	**BG**	**Einheit**	
Physikal.-chem. Kenngrößen aus 10:1-Schütteleluat nach DIN EN 12457-4: 2003-01						
pH-Wert	AN	LG004	DIN 38404-C5: 2009-07			10,3
Temperatur pH-Wert	AN	LG004	DIN 38404-4 (C4): 1976-12		°C	18,8
Leitfähigkeit bei 25°C	AN	LG004	DIN EN 27888: 1993-11	5	µS/cm	199
Anionen aus dem 10:1-Schütteleluat nach DIN EN 12457-4: 2003-01						
Chlorid (Cl)	AN	LG004	DIN EN ISO 10304-1: 2009-07	1,0	mg/l	< 1,0
Sulfat (SO4)	AN	LG004	DIN EN ISO 10304-1: 2009-07	1,0	mg/l	6,3
Cyanide, gesamt	AN	LG004	DIN EN ISO 14403 (D6): 2002-07	0,005	mg/l	< 0,005
Elemente aus dem 10:1-Schütteleluat nach DIN EN 12457-4: 2003-01						
Arsen (As)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,001	mg/l	0,005
Blei (Pb)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,001	mg/l	0,003
Cadmium (Cd)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,0003	mg/l	< 0,0003
Chrom (Cr)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,001	mg/l	0,001
Kupfer (Cu)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,005	mg/l	0,005
Nickel (Ni)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,001	mg/l	< 0,001
Quecksilber (Hg)	AN	LG004	DIN EN ISO 12846: 2012-08	0,0002	mg/l	< 0,0002
Thallium (Tl)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,0002	mg/l	< 0,0002
Zink (Zn)	AN	LG004	DIN EN ISO 17294-2: 2005-02	0,01	mg/l	0,01
Org. Summenparameter aus dem 10:1-Schütteleluat nach DIN EN 12457-4: 2003-01						
Phenolindex, wasserdampfflüchtig	AN	LG004	DIN EN ISO 14402 (H37): 1999-12	0,010	mg/l	< 0,010

Erläuterungen

BG - Bestimmungsgrenze

Lab. - Kürzel des durchführenden Labors

Akkr. - Akkreditierungskürzel des Prüflabors

[#] Aufschluss mittels temperaturregulierendem Graphitblock

Kommentare zu Ergebnissen

[1)] nicht berechenbar, da alle Werte < BG.

Die mit AN gekennzeichneten Parameter wurden von der Eurofins Umwelt West GmbH (Wesseling) analysiert. Die mit LG004 gekennzeichneten Parameter sind nach DIN EN ISO/IEC 17025:2005 D-PL-14078-01-00 akkreditiert.

München Stuttgart Forchheim
Köln Leipzig Berlin Hannover
Lübeck Ried(A)

Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung eines LIDL-Lebensmitteldiscounters in Oberhausen, Teutoburger Straße

CIMA Beratung + Management GmbH
Goethestraße 2 50858 Köln
T 02234-92965-17
F 02234-92965-18
www.cima.de

Stadtentwicklung

Marketing

Regionalwirtschaft

Einzelhandel

Wirtschaftsförderung

Citymanagement

Immobilien

Organisationsberatung

Kultur

Tourismus

Bearbeitung:
Gudula Böckenholt (Projektleitung)
Tim Köster

Köln, 04. Dezember 2020

aktualisiert am 04.02.2021

Nutzungs- und Urheberrechte

Die vorliegende Ausarbeitung ist durch das Gesetz über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz) und andere Gesetze geschützt. Die Urheberrechte verbleiben bei der CIMA Beratung + Management GmbH (cima).

Der Auftraggeber kann die Ausarbeitung innerhalb und außerhalb seiner Organisation verwenden und verbreiten, wobei stets auf die angemessene Nennung der CIMA Beratung + Management GmbH als Urheber zu achten ist. Jegliche - vor allem gewerbliche - Nutzung darüber hinaus ist nicht gestattet, sofern nicht eine gesonderte Vereinbarung getroffen wird.

Veranstalter von Vorträgen und Seminaren erwerben keinerlei Rechte am geistigen Eigentum der cima und ihrer Mitarbeiter. Inhalte von Präsentationen dürfen deshalb ohne schriftliche Genehmigung nicht in Dokumentationen jeglicher Form wiedergegeben werden.

Haftungsausschluss gutachterlicher Aussagen

Für die Angaben in diesem Gutachten haftet die cima gegenüber dem Auftraggeber im Rahmen der vereinbarten Bedingungen. Dritten gegenüber wird die Haftung für die Vollständigkeit und Richtigkeit der im Gutachten enthaltenen Informationen (u.a. Datenerhebung und Auswertung) ausgeschlossen.

Sprachgebrauch

Aus Gründen der Lesbarkeit wird bei Personenbezügen die männliche Form gewählt. Die Angaben beziehen sich jedoch immer auf Angehörige aller Geschlechter, sofern nicht ausdrücklich auf ein Geschlecht Bezug genommen wird.

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung 5

2 Methodik 7

3 Standort, Objektbeschreibung und Umsatz des Planobjektes 8

3.1 Standortbeschreibung 8

3.2 Objektbeschreibung 10

3.3 Umsatzerwartung des erweiterten LIDL-Marktes 14

4 Angebots- und Nachfrageanalyse 16

4.1 Abschätzung des Kundeneinzugsgebietes 16

4.2 Relevante Nachfragesituation im Einzugsgebiet 17

4.3 Angebotssituation im Untersuchungsgebiet 18

4.3.1 Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt (Stadt Bottrop) 19
4.3.2 Nebenzentrum Fuhlenbrock (Stadt Bottrop) 20
4.3.3 Nebenzentrum Osterfeld (Oberhausen) 20
4.3.4 Hauptzentrum Sterkrade (Oberhausen) 20
4.3.5 Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd (Oberhausen) 21
4.3.6 Nahversorgungszentrum Tackenberg / Klosterhardt (Oberhausen) 21
4.3.7 Sonstige projektrelevante Versorgungsstandorte im Untersuchungsgebiet (Oberhausen) 21
4.3.8 Sonstige projektrelevante Versorgungsstandorte im Untersuchungsgebiet (Bottrop) 22

5 Ökonomische und städtebauliche Auswirkungsanalyse 23

5.1 Methodische Vorbemerkungen 23

5.2 Prognose der Umsatzumverteilungen im Kernsortiment „Nahrungs- und Genussmittel“ 24

5.3 Bewertung möglicher absatzwirtschaftlicher und städtebaulicher Folgewirkungen des Planvorhabens 25

6 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der Landesplanung 27

7 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen des kommunalen Einzelhandelskonzeptes der Stadt Oberhausen 33

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Makrostandort und Zentrenstruktur im Untersuchungsgebiet des Planstandortes 8
Abb. 2: Mikrostandort des LIDL-Marktes an der Teutoburger Straße in Oberhausen 9
Abb. 3: Bestandsobjekt LIDL-Markt, Teutoburger Straße 10
Abb. 4: Visualisierte Neuplanung des LIDL-Marktes 10
Abb. 5: Grundriss OG (Ebene Verkaufsraum) und EG (Ebene Parkplatz) des Vorhabens 11
Abb. 6: Vergleichsobjekt Horster Straße, Bottrop 12
Abb. 7: Verkaufsflächendifferenzierung des geplanten LIDL-Marktes 12
Abb. 8: Grundriss des bestehenden LIDL-Marktes an der Teutoburger Straße 13
Abb. 9: Übersicht zur produktiven und unproduktiven Verkaufsfläche des LIDL-Marktes im Bestand und nach Erweiterung 13
Abb. 10: Übersicht zur untersuchungsrelevanten Verkaufsfläche des LIDL-Marktes im Bestand und nach Erweiterung 14
Abb. 11: Flächenproduktivitäts- und Umsatzerwartung (Gesamtmarkt) 14
Abb. 12: Übersicht Umsatz des LIDL-Marktes im Bestand und nach Erweiterung 15
Abb. 13: Einzugsgebiet des projektierten LIDL-Marktes 17
Abb. 14: Relevantes Kaufkraftpotenzial im Einzugsgebiet 18
Abb. 15: Übersicht wesentliche Wettbewerber im Untersuchungsgebiet und Zentrenstruktur 19
Abb. 16: Verkaufsfläche und Umsatz im Hauptzentrum Innenstadt Bottrop* 19
Abb. 17: Verkaufsfläche und Umsatz im Nebenzentrum Fuhlenbrock* 20
Abb. 18: Verkaufsfläche und Umsatz im Nebenzentrum Osterfeld* 20
Abb. 19: Verkaufsfläche und Umsatz im Hauptzentrum Sterkrade* 21
Abb. 20: Verkaufsfläche und Umsatz im Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd* 21
Abb. 21: Verkaufsfläche und Umsatz im Nahversorgungszentrum Tackenberg / Klosterhardt* 21
Abb. 22: Verkaufsfläche und Umsatz außerhalb Zentraler Versorgungsbereiche (Oberhausen)* 22
Abb. 23: Verkaufsfläche und Umsatz außerhalb Zentraler Versorgungsbereiche (Bottrop)* 22
Abb. 24: Auswirkungsanalyse für das Kernsortiment „Nahrungs- und Genussmittel“ (LIDL Lebensmitteldiscounter, 1.350 m² VKF) 25
Abb. 25: Verhältnis des erwarteten Umsatzes zur relevanten Kaufkraft im Nahbereich 29

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Im Südosten des Oberhausener Stadtteils Klosterhardt bestehen an der Teutoburger Straße Planungen zur Erweiterung eines bereits mehrjährig bestehenden Lebensmitteldiscountmarktes des Betreibers LIDL. Nach Angaben des Vorhabenträgers wird eine Erweiterung der Verkaufsfläche von derzeit 794 m² auf 1.350 m² angestrebt.

Die Planungen sehen den Abriss der bestehenden Handelsimmobilie und einen Neubau am gleichen Standort vor; eine bauliche Erweiterung der Bestandsimmobilie ist nach Angaben der Firma LIDL mit Blick auf die begrenzte Grundstücksgröße und die erforderlichen Rahmenbedingungen (v. a. Stellplatzkapazitäten) nicht möglich. Am Projektstandort soll daher eine sog. LIDL-Metropolfiliale errichtet werden. Dieses Konzept zeichnet sich durch eine aufgeständerte Bauweise aus, bei der ein Teil der Stellplätze unterhalb der Verkaufsfläche geschaffen wird, sodass eine größere Verkaufsfläche im Obergeschoss realisiert werden kann. Aufgrund vor- bzw. nachgelagerter Verkehrsflächen im Gebäude, die für den Zugang in das Obergeschoss notwendig sind (Rolltreppe, Treppenhaus, Aufzug), entfällt gegenüber den gängigen, ebenerdigen Marktkonzepten ein deutlich größerer Anteil auf Flächen, die zwar bauordnungsrechtlich als Verkaufsfläche zu definieren sind, jedoch tatsächlich nicht für den Verkauf zur Verfügung stehen („unproduktive Verkaufsflächen"). Dieser Sachverhalt findet im Rahmen des vorliegenden Gutachtens Berücksichtigung.

Bei der planungsrechtlichen Beurteilung eines großflächigen Einzelhandelsprojektes sind v. a. die in § 11 Abs. 3 BauNVO genannten Vorgaben zugrunde zu legen. Als wesentliche Maßgabe gibt die BauNVO vor, dass großflächige Einzelhandelsbetriebe mit mehr als 1.200 m² Geschossfläche, die sich nicht nur unwesentlich auf raumordnerische oder städtebauliche Belange auswirken können (sog. Regelvermutung), nur in Kerngebieten oder in für sie festgesetzten Sondergebieten zulässig sind.[1] Solche Auswirkungen sind nach Satz 3 des § 11 Abs. 3 BauNVO bei großflächigen Einzelhandelsbetrieben in der Regel anzunehmen, wenn die Geschossfläche 1.200 m² überschreitet (sog. Regelvermutung).

Für den Standort soll ein Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel ausgewiesen werden. Als Grundlage für die weiteren Planungen ist im Rahmen eines Verträglichkeitsgutachtens die Stadt- und Regionalverträglichkeit der Erweiterung zu prüfen. Dabei sind die landesplanerischen Zielsetzungen zur Steuerung des großflächigen Einzelhandels (Kapitel 6.5 LEP NRW) sowie die im gültigen Einzelhandelskonzept für die Stadt Oberhausen (2007)[2] definierten Steuerungsempfehlungen zur Einzelhandelsentwicklung zu berücksichtigen. Da der Markt keinem Zentralen Versorgungsbereich gemäß gültigem Einzelhandelskonzept zugeordnet ist, ist eine Prüfung der Ausnahmeregel gemäß Ziel 2 LEP NRW (Nahversorgungsstandort) durchzuführen.

Für das Erweiterungsvorhaben liegt bereits ein Verträglichkeitsgutachten aus dem Jahr 2019 vor; dieses wurde im Rahmen der vorliegenden Untersuchung insbesondere in Bezug auf folgende Punkte aktualisiert:

---

1 Das Bundesverwaltungsgericht hat die Grenze zur Großflächigkeit von Einzelhandelsbetrieben im Jahr 2005 festgelegt. Als großflächiger Einzelhandelsbetrieb ist demnach jeder Betrieb einzustufen, dessen Verkaufsfläche mehr als 800 m² beträgt. (vgl. BVerwG Urteil 24. November 2005, 4 C 10.04)

2 Einzelhandel in Oberhausen – Gutachten zum kommunalen Einzelhandelskonzept, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Köln, Dezember 2007 (beschlossen durch den Rat der Stadt Oberhausen am 26.05.2008). Das Konzept befindet sich derzeit in der Fortschreibung. (Es lag bereits eine Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Oberhausen in Entwurfsfassung vor (Stadt+Handel Beckmann und Föhrer Stadtplaner PartGmbH, Dortmund, Stand November 2017). Nach Information der Stadtverwaltung wird diese derzeit u. a. durch eine Aktualisierung der Erhebungen überarbeitet.)

- das Einzelhandelskonzept für die Stadt Bottrop, welches im September 2019 durch den Rat der Stadt Bottrop beschlossen wurde
- die Wettbewerbssituation im Untersuchungsgebiet
- die fortgeführte und konkretisierte Planung des Vorhabenträgers (aufgeständerte Bauweise)
- relevante Rechtsprechungen.

Das vorliegende Gutachten baut auf einer Auswertung der bislang zur Verfügung gestellten Unterlagen, den vorliegenden Kenntnissen der lokalen Strukturen und den bundesweiten Erfahrungen der cima in der Erstellung von Verträglichkeitsuntersuchungen zur Ansiedlung / Erweiterung von großflächigen Einzelhandelsvorhaben auf.

2 Methodik

Um ein detailliertes Gesamtbild des projektrelevanten Einzelhandels im Untersuchungsraum zu erhalten und fundierte Aussagen ableiten zu können, wurden für die Erstellung des Einzelhandelsgutachtens folgende Projektschritte durchgeführt:

- Auswertung der zur Verfügung gestellten Planunterlagen zu dem Vorhaben.
- Aktualisierung der Wettbewerbsanalyse (Januar 2019) im Oktober 2020 mit einer Aufnahme des untersuchungsrelevanten Einzelhandelsbestandes (Anbieter in der Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel) innerhalb des Untersuchungsraumes. Hierbei wurden die Verkaufsflächen aller relevanten Einzelhandels- und Ladenhandwerksbetriebe[3] aufgenommen und eine Umsatzschätzung auf Grundlage aktueller Branchenkennziffern und Erfahrungswerten der cima durchgeführt.

  Es wurden alle entsprechenden Betriebe innerhalb Zentraler Versorgungsbereiche sowie in das Untersuchungsgebiet ausstrahlende, projektrelevante Anbieter außerhalb der ausgewiesenen Zentren (≥ 400 m² Verkaufsfläche) berücksichtigt.
- Die Ermittlung des Kaufkraftpotenzials im Einzugsgebiet des erweiterten Marktes erfolgte auf der Grundlage aktueller Bevölkerungszahlen, ortsspezifischer Kaufkraftkennziffern für die Städte Oberhausen und Bottrop sowie bundesweiter Verbrauchsausgaben.
- Überprüfung der Nahversorgungsfunktion des projektierten LIDL-Marktes und Darstellung des Nahbereiches unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Standortrahmenbedingungen.
- Ermittlung möglicher absatzwirtschaftlicher und städtebaulicher Auswirkungen für das Kernsortiment Nahrungs- und Genussmittel (Hauptsortiment des LIDL-Marktes) des Planvorhabens: Erwarteter Umsatz des Vorhabens unter Berücksichtigung der Konkurrenzsituation und vertriebsformenspezifischer Leistungskennziffern, Ermittlung der mit dem Projekt verbundenen Umsatzveränderungen bzw. Verlagerungseffekte im Einzugsgebiet, Bewertung möglicher städtebaulicher Auswirkungen auf die Zentren und die wohnungsnahe Versorgung.
- Überprüfung der Vereinbarkeit des Planvorhabens mit den Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsplanes Nordrhein-Westfalen (Kap. 6.5, Großflächiger Einzelhandel) sowie dem kommunalen Einzelhandelskonzept der Stadt Oberhausen.

[3] u. a. Supermärkte, Lebensmitteldiscounter, SB-Warenhäuser, Bäcker, Metzger, Reformhäuser, Randsortimente der Drogeriemärkte

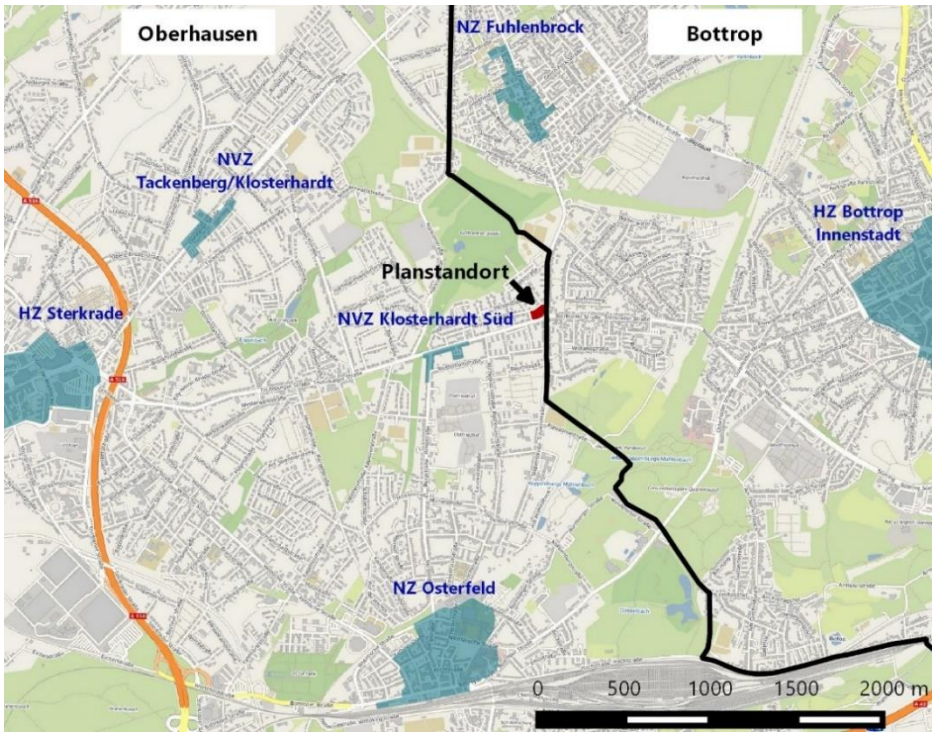
3 Standort, Objektbeschreibung und Umsatz des Planobjektes

3.1 Standortbeschreibung

Der Standort des projektierten LIDL-Marktes befindet sich im Nordosten des Stadtbezirks Osterfeld, im Südosten des statistischen Bezirks Klosterhardt Süd. Der Planstandort liegt unmittelbar an der Verwaltungsgrenze zur Stadt Bottrop. Im Umfeld des Planstandortes befinden sich innerhalb des Oberhausener Stadtgebietes laut Einzelhandelskonzept (2007) die Nahversorgungszentren Tackenberg/Klosterhardt und Klosterhardt-Süd; dem (ehemaligen) Nahversorgungszentrum Heide wurde die Eigenschaft eines Zentralen Versorgungsbereiches zwischenzeitlich durch das OVG Münster aberkannt.[4] Etwas weiter entfernt sind das Nebenzentrum Osterfeld im Süden und das Hauptzentrum Sterkrade im Westen des Planstandortes gelegen.

Auf der Seite der Stadt Bottrop lassen sich gemäß der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Bottrop aus dem Jahr 2019[5] das Nebenzentrum Fuhlenbrock (nördlich des Planstandortes) sowie die Innenstadt als Hauptzentrum (im Osten des Planstandortes) feststellen.[6]

Abb. 1: Makrostandort und Zentrenstruktur im Untersuchungsgebiet des Planstandortes



Quelle: OpenStreetmap-Mitwirkende 2020, cima-Bearbeitung (2020), HZ= Hauptzentrum, NZ= NebenzentrumNVZ= Nahversorgungszentrum

[4] Rechtsprechung vom 15.02.2012 – 10 D 32/11.NE

[5] Einzelhandelskonzept für die Stadt Bottrop, Markt und Standort Beratungsgesellschaft mbH, Erlangen, September 2019

[6] Das ehemalige Nahversorgungszentrum Osterfelder Straße wird in der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Bottrop nicht mehr als zentraler Versorgungsbereich ausgewiesen.

Der Vorhabenstandort liegt unmittelbar im Kreuzungsbereich der Straßen Teutoburger Straße und Im Fuhlenbrock, welcher durch einen Kreisverkehr geregelt ist; im Westen und Norden wird er durch die abzweigenden Straßen Turnplatzstraße und Jakobistraße /Huyssenstraße begrenzt. Die Straße im Fuhlenbrock stellt zugleich die Gemarkungsgrenze zur Stadt Bottrop dar. Das unmittelbare Standortumfeld wird durch eine überwiegend zwei- bis dreigeschossige Wohnbebauung geprägt. Der Vorhabenstandort ist als siedlungsräumlich voll integriert zu bezeichnen. Über die nahegelegene Bushaltestelle Jacobistraße ist er zudem an das regionale ÖPNV-Netz angeschlossen (vgl. Abb. 2 und 3).

Abb. 2: Mikrostandort des LIDL-Marktes an der Teutoburger Straße in Oberhausen



Quelle: OpenStreetmap-Mitwirkende 2019, cima-Bearbeitung (2019)

Abb. 3: Bestandsobjekt LIDL-Markt, Teutoburger Straße



Quelle: cima (2020)

3.2 Objektbeschreibung

Die Firma LIDL sieht – wie in der Aufgabenstellung erläutert – den Bau einer Metropolfiliale in aufgeständerter Bauweise vor. Um die im Obergeschoss des Objektes gelegene Verkaufsfläche anzubinden, ist eine spezielle Infrastruktur in Form eines Rollsteiges, eines Aufzuges und eines Treppenhauses erforderlich. Diese Flächen zählen gemäß bauordnungsrechtlicher Definition zur Verkaufsfläche.

Abb. 4: Visualisierte Neuplanung des LIDL-Marktes

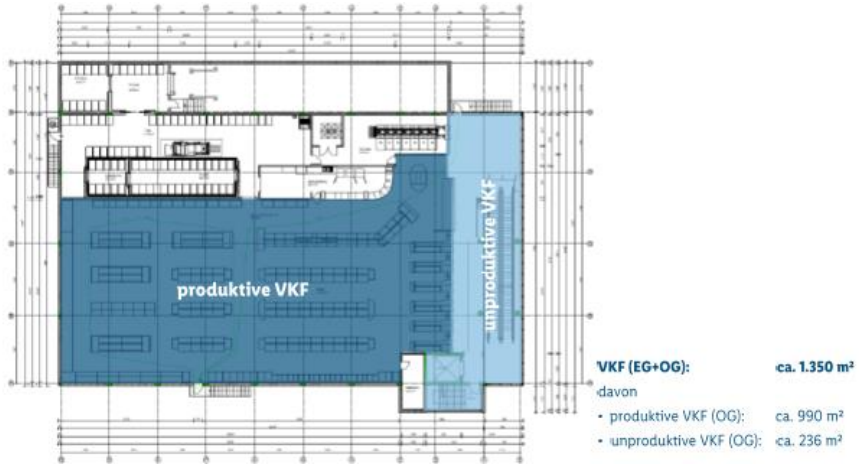


Quelle: LIDL (2020)

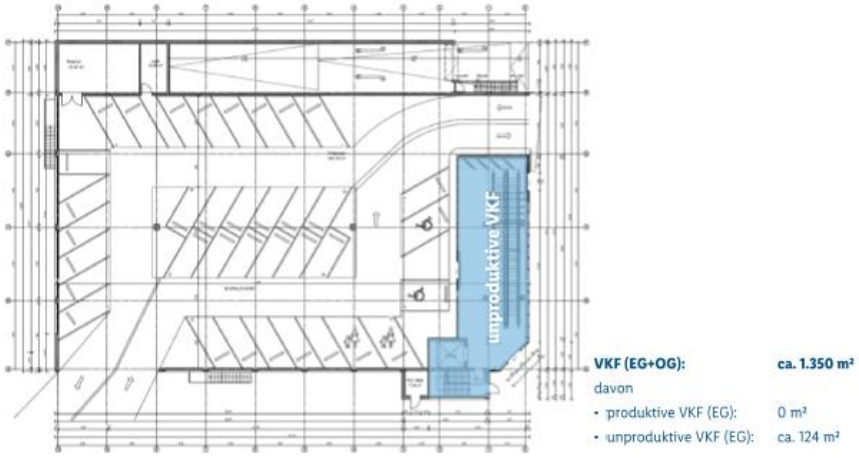
Um die zu erwartende Marktwirkung des neuen LIDL-Marktes realistisch einschätzen zu können, werden die Flächen im Folgenden näher betrachtet. Dazu wird die Unterscheidung der Firma LIDL in produktive und unproduktive Verkaufsflächenanteile herangezogen. Die Firma LIDL wertet Windfang, Vorkassenbereich und sonstige Verkehrsflächen innerhalb des Gebäudes als „unproduktive Verkaufsflächen". Für eine mit dem Planobjekt vergleichbare Größenordnung ohne Aufständerung wird i.d.R. ein Verkaufsflächenanteil von rd. 6,5 % als unproduktive Verkaufsfläche gewertet.[7] Bei der geplanten aufgeständerten Filiale kommen durch Rolltreppe, Aufzug und Treppenhaus jedoch weitere Verkehrsflächen hinzu, die dem Kunden zugänglich sind, ohne dass auf diesen Flächen ein Verkaufsbetrieb stattfindet. Insgesamt sind somit ca. 360 m² bzw. 27 % der bauordnungsrechtlichen Verkaufsfläche als unproduktive Verkaufsfläche zu werten. Die nachfolgenden Abbildungen 5 und 6 zeigen die Grundrisse der geplanten aufgeständerten Filiale am Untersuchungsstandort sowie eines Vergleichsobjektes am Standort Bottrop, Horster Straße. Anschließend folgt eine tabellarische Gegenüberstellung der Gesamtverkaufsfläche der untersuchten LIDL-Filiale nach produktiven und unproduktiven Verkaufsflächenanteilen.

Abb. 5: Grundriss OG (Ebene Verkaufsraum) und EG (Ebene Parkplatz) des Vorhabens

Obergeschoss:



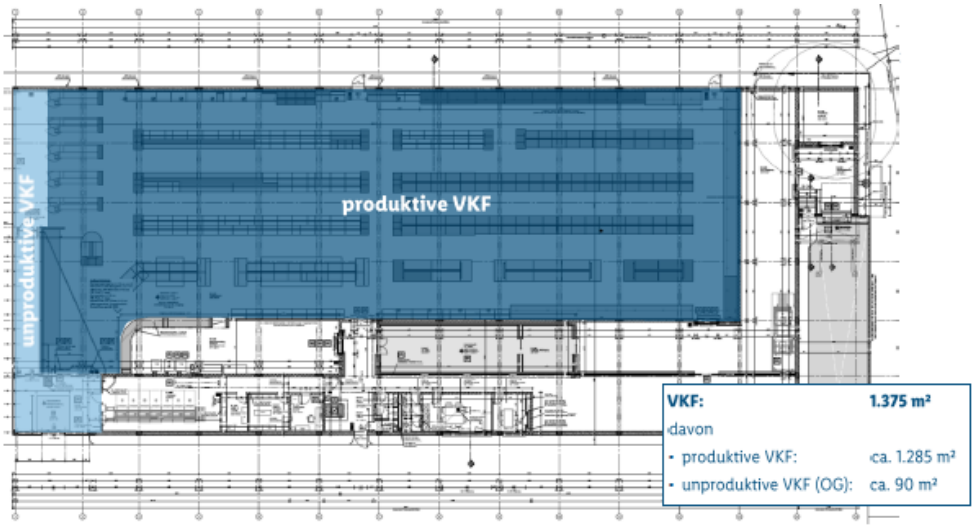
Erdgeschoss:



Quelle: LIDL (2020)

[7] z. B. derzeitiger Bestandsmarkt sowie LIDL-Markt am Standort Horster Straße in Bottrop

Abb. 6: Vergleichsobjekt Horster Straße, Bottrop



Quelle: LIDL (2020)

Abb. 7: Verkaufsflächendifferenzierung des geplanten LIDL-Marktes

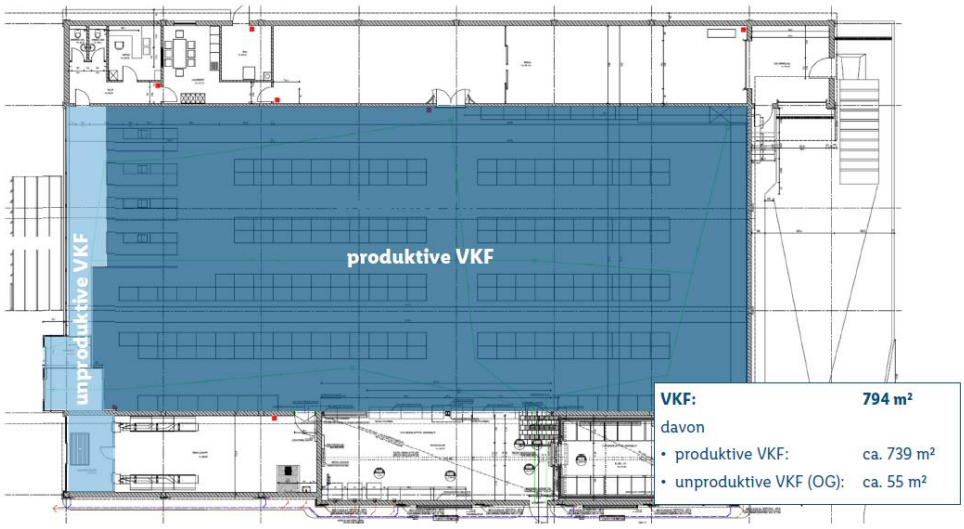
	produktive Verkaufsfläche (in m²)	unproduktive Verkaufsfläche (Verkehrsflächen) (in m²)
Erdgeschoss	0	124
Obergeschoss	990	236
Insgesamt	**990 (73,3 % der Gesamt VK)**	**360 (26,7 % der Gesamt VK)**

Quelle: cima (2020)

Für die weitere Betrachtung des Untersuchungsobjektes wird – zusätzlich zu der bauordnungsrechtlich zugrundezulegenden Verkaufsfläche von 1.350 m² - eine objektbezogene Verkaufsfläche berücksichtigt: Adaptiert man die Werte der Vergleichsobjekte, so erstreckt sich die untersuchungsrelevante Verkaufsfläche der aufgeständerten Metropolfiliale am Standort Teutoburger Straße – korrespondierend zu einem ebenerdigen LIDL-Markt – auf insgesamt **1.059 m²**. Davon entfallen 990 m² (93,5 %) auf produktive Verkaufsflächen und 69 m² (6,5 %) auf unproduktive Verkaufsflächen (vergleichbar zu Vorkassenzone und Windfang). Die übrigen 291 m² beziehen sich auf die Bereiche Rollsteig, Aufzug und Treppenhaus. Diese Besonderheit wird in der ökonomischen und städtebaulichen Analyse in Kapitel 5 berücksichtigt.

Bei der derzeitigen Bestandsfiliale der Firma LIDL an der Teutoburger Straße beläuft sich die unproduktive Verkaufsfläche auf 55 m². Sie nimmt somit in Relation zur Gesamtverkaufsfläche von 794 m² sogar einen Anteil von rd. 6,9 % ein.

Abb. 8: Grundriss des bestehenden LIDL-Marktes an der Teutoburger Straße



Quelle: LIDL (2021)

Abb. 9: Übersicht zur produktiven und unproduktiven Verkaufsfläche des LIDL-Marktes im Bestand und nach Erweiterung

	Verkaufsfläche (in m²)		
	Bestand	Erweiterung	Differenz zum Bestand
produktive Verkaufsfläche	739	990	251
unproduktive Verkaufsfläche[8]	55	69	14
untersuchungsrelevante Verkaufsfläche	**794**	**1.059**	**265**
zusätzliche unproduktive Verkaufsfläche[9]	0	291	291
Gesamtverkaufsfläche[10]	**794**	**1.350**	**556**

Quelle: cima (2021)

[8] obligatorische Verkehrsfläche eines eingeschossigen Filialgebäudes
[9] spezielle Verkehrsfläche für vertikale Erschließung eines mehrgeschossigen Filialgebäudes
[10] inkl. aller produktiven und unproduktiven Verkaufsflächen

Abb. 10: Übersicht zur untersuchungsrelevanten Verkaufsfläche des LIDL-Marktes im Bestand und nach Erweiterung

	Verkaufsfläche (in m²)		
	Bestand	Erweiterung	Differenz zum Bestand
untersuchungsrelevante Verkaufsfläche	794	1.059	265
Nahrungs- und Genussmittel (85 %)	675	900	225
Drogerie- und Parfümeriewaren (5 %)	40	53	13
übrige Sortimente (10 %)	79	106	27

Quelle: cima (2021)

3.3 Umsatzerwartung des erweiterten LIDL-Marktes

Unter Berücksichtigung der standortspezifischen Rahmenbedingungen, der örtlichen Wettbewerbssituation sowie der Eigenart des projektierten Objektes in aufgeständerter Bauweise geht die cima davon aus, dass der erweiterte LIDL-Markt am Standort Teutoburger Straße auf einer Gesamtverkaufsfläche von 1.350 m² einen Gesamtumsatz in Höhe von rd. 7,9 Mio. € (Bruttoumsatz) erwirtschaften wird.

Damit wird – bezogen auf die objektbezogene Verkaufsfläche von rd. 1.060 m² – eine durchschnittliche Flächenleistung eines LIDL-Marktes in der Größenordnung von 7.450 € / m² zugrunde gelegt.[11] Zwar errechnet sich – bezogen auf die Gesamtverkaufsfläche in Höhe von 1.350 m² - eine unterdurchschnittliche Flächenleistung, mit Blick auf die hohen Anteile unproduktiver Verkaufsflächen (Verkehrsflächen) wird im Rahmen der nachfolgenden Berechnungen jedoch ein sog. worst-case-Szenario im Sinne der höchst möglichen Wettbewerbswirkungen infolge einer Erweiterung des projektierten Marktes abgebildet.

Abb. 11: Flächenproduktivitäts- und Umsatzerwartung (Gesamtmarkt)

	Verkaufsfläche* (VKF)	VKF objektbezogen	Flächenproduktivität gesamt	Flächenproduktivität objektbezogen	Umsatz
	(in m²)	(in €/ m²)	(in €/ m²)	(in €/ m²)	(in Mio. €)
Lebensmittelmarkt	1.350	1.060	5.852	7.450	7,9

* Gesamtverkaufsfläche inkl. Randsortimente des erweiterten LIDL-Marktes
Quelle: cima (2020)

[11] Quelle: HAHN-GRUPPE: Retail Real Estate Report Germany 2020/2021, Für den Betreiber LIDL wird aktuell eine Flächenproduktivität von rd. 7.420 € (bei Märkten mit durchschnittlich 909 m² Verkaufsfläche) angenommen.

Vom prognostizierten Gesamtumsatz des erweiterten LIDL-Marktes entfallen ca. 6,7 Mio. € (entspricht etwa 85 % des Gesamtumsatzes) auf die untersuchungsrelevante Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel.

Der Verkaufsflächenanteil des Kernsortimentes Nahrungs- und Genussmittel wird innerhalb des erweiterten Marktes bei rd. 900 m² (ca. 67 % der Gesamtverkaufsfläche, ca. 85 % der adaptierten Verkaufsfläche) liegen. Darüber hinaus umfasst der projektierte Markt ein festes Angebot weiterer nahversorgungsrelevanter Angebote. Im Wesentlichen ist in diesem Zusammenhang auf das Nebensortiment Drogeriewaren hinzuweisen, welches im vorliegenden Fall einen Verkaufsflächenanteil von ca. 4 % der Gesamtverkaufsfläche belegen wird (entspricht rd. 5 % der adaptierten Verkaufsfläche). Des Weiteren umfassen die Aktionswaren des Anbieters LIDL durchgängig auch Angebote aus dem Lebensmittelsegment (v.a. landestypische bzw. regionale Spezialitäten) oder dem Gesundheitsbereich. In der Summe kann davon ausgegangen werden, dass der Anteil der Verkaufsfläche für nicht nahversorgungsrelevante Sortimente nicht mehr als rd. 8 % der Gesamtverkaufsfläche betragen wird (entspricht 10 % der adaptierten Verkaufsfläche).

Der bereits langjährig am Standort Teutoburger Straße bestehende LIDL-Markt erwirtschaftet bereits gegenwärtig auf einer Gesamtverkaufsfläche von knapp 800 m² einen Umsatz im Kernsortiment Nahrungs- und Genussmittelsegment in Höhe von rd. 5,0 Mio. €. Es ist zu erwarten, dass dieser Umsatz im Kernsortiment Nahrungs- und Genussmittel auch nach einer erfolgten Erweiterung der Verkaufsfläche weiterhin vollständig am Standort gebunden wird. Dies ist im Rahmen der nachfolgenden Umsatzumverteilungsberechnungen im Hinblick auf den tatsächlich umverteilungswirksamen Mehrumsatz nach einer realisierten Erweiterung zu berücksichtigen.

Abzüglich des bereits am Vorhabenstandort erwirtschafteten Einzelhandelsumsatzes bei Nahrungs- und Genussmitteln (Bestandsumsatz LIDL) in Höhe von rd. 5,0 Mio. € ist ein relevanter Mehrumsatz infolge der Erweiterung in Höhe von rd. 1,7 Mio. € zugrundezulegen.

Abb. 12: Übersicht Umsatz des LIDL-Marktes im Bestand und nach Erweiterung

	Umsatz (in Mio. €)		
	Bestand	Erweiterung	Differenz zum Bestand
Nahrungs- und Genussmittel	5,0	6,7	1,7
Drogerie- und Parfümeriewaren	0,3	0,4	0,1
übrige Sortimente	0,6	0,8	0,2
SUMME	**5,9**	**7,9**	**2,0**

Quelle: cima (2020)

4 Angebots- und Nachfrageanalyse

4.1 Abschätzung des Kundeneinzugsgebietes

Das zu erwartende Einzugsgebiet des Vorhabens ergibt sich zum einen aus den tatsächlichen siedlungsräumlichen Strukturen im Umfeld und den zu überwindenden Distanzen zum Einkaufen; zum anderen sind die branchenspezifische Wettbewerbssituation und die marktüblichen Einzugsgebiete vergleichbarer Anbieter zu beachten. Die Abgrenzung des Kundeneinzugsgebietes unterstellt einen Lebensmitteldiscountmarkt des Betreibers LIDL mit einer Gesamtverkaufsfläche von 1.350 m² (in aufgeständerter Bauweise[12]) nach erfolgtem Abriss und Neubau.

Die cima geht davon aus, dass das Einzugsgebiet des Planvorhabens im Oberhausener Stadtgebiet vor allem Teile der statistischen Bezirke Klosterhardt-Süd und Osterfeld-Ost umfasst. Darüber hinaus sind Teile des unmittelbar östlich an den Planstandort angrenzenden Bottroper Stadtgebietes zum Einzugsgebiet des Planvorhabens zu zählen. Innerhalb dieses Einzugsgebietes leben insgesamt rd. 9.990 Einwohner[13]; von diesen sind ca. 5.340 Einwohner der Stadt Oberhausen und ca. 4.650 Einwohner der Stadt Bottrop zuzuordnen.[14]

Die Ermittlung des Einzugsgebietes verdeutlicht, dass der untersuchte Lebensmittelmarkt aufgrund der unmittelbaren Lage an der Grenze zwischen Oberhausen und Bottrop sowie des unabhängig von der Stadtgrenze bestehenden Siedlungszusammenhangs sowohl für die umliegende Wohnbevölkerung der Stadt Oberhausen als auch der Stadt Bottrop Versorgungsfunktionen übernimmt. Diese stadtübergreifende Versorgungsfunktion besteht bereits seit Ansiedlung des LIDL-Marktes am Untersuchungsstandort und wurde bereits im kommunalen Einzelhandelskonzept der Stadt Bottrop aus dem Jahr 2012 bescheinigt; auch im aktuellen Einzelhandelskonzept (2019) wird der Standort bei der Analyse der Nahversorgungsqualität berücksichtigt.[15]

Die Abgrenzung des Einzugsgebietes orientiert sich an den tatsächlichen örtlichen Strukturen (u. a. Siedlungsstruktur, Topografie, Städtebau) sowie den bestehenden Angebots- und Versorgungsstrukturen im Umfeld des Planstandortes. Das dargestellte Einzugsgebiet des Marktes entspricht aus gutachterlicher Sicht dem Bereich, für den der projektierte LIDL-Markt die wesentliche Nahversorgungsfunktion übernehmen kann.

Hinsichtlich der fußläufigen Erreichbarkeit umfasst das abgegrenzte Einzugsgebiet einen Raum, der in maximal 15 Minuten erreichbar ist; somit wird vor allem der Nahbereich des Vorhabens berücksichtigt. [16] Dies zeigt auch die Gegenüberstellung zu den Einwohnern in einem Radius von 700 Metern

---

12 entspricht der Gesamtverkaufsfläche eines ebenerdigen LIDL-Marktes von rd. 1.060 m² Verkaufsfläche

13 Quelle Einwohnerzahlen: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 2019, „Einwohner NRW – Online Rechner", georeferenzierte Bevölkerungszahlen auf Grundlage des Zensus 2011

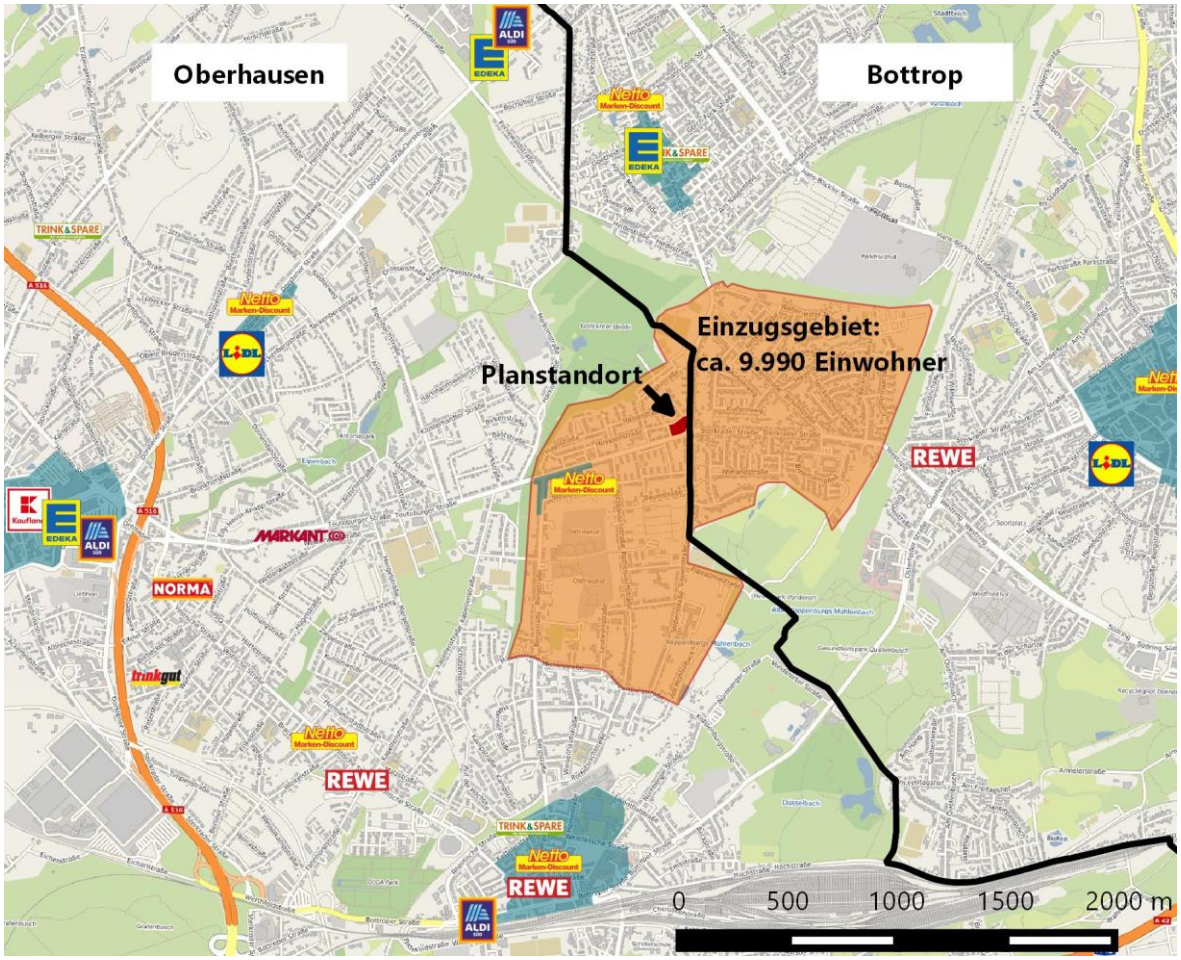
14 Die Abgrenzung des Einzugsgebietes deckt sich mit den Ergebnissen einer Kundenherkunftserfassung, welche die Fa. LIDL im Juni 2018 durchgeführt hat. Demnach stammten rund 56 % der Kunden aus Oberhausen und ca. 43 % aus Bottrop.

15 vgl. Einzelhandelskonzept für die Stadt Bottrop, CIMA Beratung + Management GmbH, Köln, Mai 2012: S. 33; Einzelhandelskonzept für die Stadt Bottrop, Markt und Standort Beratungsgesellschaft mbH, Erlangen, September 2019: S. 49

16 In Bezug auf eine von der Stadt Bottrop vorgelegte Stellungnahme zum Planvorhaben ist folgende Anmerkung zu ergänzen: Im Gegensatz zum abgegrenzten „tatsächlichen" Einzugsgebiet berücksichtigt ein Nahbereich, der entsprechend des Einzelhandelserlasses oder des Leitfadens der Bauministerkonferenz einen Radius von 700 bis 1.000 Metern umfasst, zunächst keine Zäsuren und siedlungsräumlichen Einheiten. Im Entwurf des neuen Einzelhandelserlasses heißt es in diesem Zusammenhang: „Dabei wird es in verdichteten, städtischen Räumen um einen ca. 700 m bis 1.000 m fußläufigen Radius handeln (vgl. u. a. OVG Lüneburg, Beschluss vom 28.09.2015 – 1 MN 144/15), der aber je nach den konkreten räumlichen Gegebenheiten (insbesondere durch Siedlungsstrukturen, die Erreichbarkeit von Verkehrswegen und Barrierewirkungen) weiter gefasst werden kann."

um den Standort; hier leben 6.185 Menschen. In einem Radius von 1.000 Metern sind es sogar 11.615 Menschen.[17]

Abb. 13: Einzugsgebiet des projektierten LIDL-Marktes



Quelle: OpenStreetmap-Mitwirkende 2020, cima-Bearbeitung (2020)

Aufgrund der guten verkehrlichen Anbindung des Vorhabenstandortes ist jedoch auch mit Umsatzanteilen von Kunden, die ihren Wohnsitz außerhalb des abgegrenzten Einzugsgebietes haben, zu rechnen. Diese werden im weiteren als diffuse Umsatzzuflüsse berücksichtigt.

4.2 Relevante Nachfragesituation im Einzugsgebiet

Die Berechnung des Kaufkraftpotenzials erfolgt auf Basis der Einwohnerzahlen innerhalb des Einzugsgebietes und der spezifischen örtlichen einzelhandelsrelevanten Kaufkraftkennziffern für die Städte Oberhausen und Bottrop. Es wird ein Ausgabesatz pro Kopf im Einzelhandel von insgesamt 5.589 €[18] im Jahr 2020 zugrunde gelegt, davon entfallen 2.309 € auf die untersuchungsrelevante Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel. Der Ausgabesatz wurde mit Hilfe der örtlichen Kaufkraftkennziffern der Städte Oberhausen und Bottrop an das tatsächliche Niveau im Einzugsgebiet

[17] Daten gemäß Einwohner.NRW.de, a.a.O.

[18] Quelle: CIMA Management + Beratung GmbH (2020), Die Ausgabewerte umfassen ausschließlich den Einzelhandel im engeren Sinne (ohne verschreibungspflichtige Arzneimittel, KFZ- und Brennstoffhandel)

angepasst. Dazu wurden Kaufkraftkennziffern auf Postleitzahlebene[19] gewählt, da diese kleinräumige Betrachtung ein besonders genaues Ergebnis verspricht. Der einzelhandelsrelevante Ausgabesatz eines Einwohners innerhalb des Einzugsgebietes auf Seiten der Stadt Oberhausen liegt aufgrund einer unterdurchschnittlichen kleinräumigen Pro-Kopf Kaufkraft von 87,5 (Bundesdurchschnitt =100,0) bei derzeit 4.890 € pro Jahr; davon entfallen 2.020 € auf die für die vorliegende Untersuchung relevante Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel. Die kleinräumige einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer der im Bottroper Teil des Einzugsgebietes lebenden Bevölkerung ist mit 100,8 leicht überdurchschnittlich. Die jährlichen Verbrauchsausgaben für den Einzelhandel beziffern sich pro Person auf 5.634 €, wovon in diesem Fall 2.327 € auf Nahrungs- und Genussmittel entfallen.

Innerhalb des Einzugsgebietes des projektierten Lebensmittelmarktes beläuft sich das einzelhandelsrelevante Kaufkraftpotenzial bei einem Potenzial von 9.990 Einwohnern somit auf insgesamt rd. 52,3 Mio. €. Davon sind rd. 21,6 Mio. € der untersuchungsrelevanten Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel zuzuordnen.

Abb. 14: Relevantes Kaufkraftpotenzial im Einzugsgebiet

	cima-Warengruppe	(in Mio. €)
Einzugsgebiet (ca. 9.990 Einwohner)	**Periodischer Bedarf**	**26,6**
	Nahrungs- und Genussmittel	21,6
	übriger periodischer Bedarf (inkl. Gesundheits- und Körperpflege)	5,0
	Aperiodischer Bedarf	**25,7**
	SUMME	**52,3**

Quelle: cima (2020)

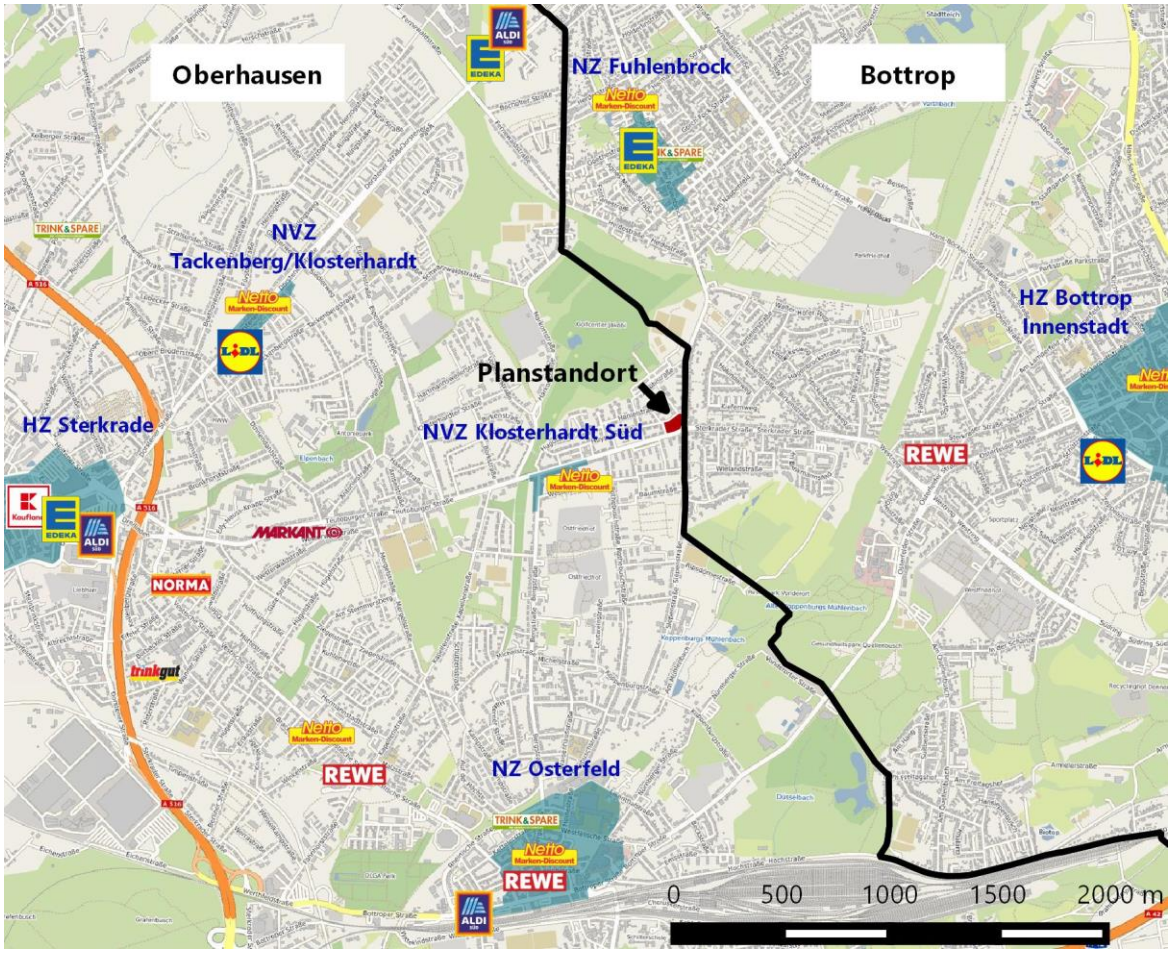
4.3 Angebotssituation im Untersuchungsgebiet

Als Grundlage für eine nachvollziehbare und realitätsnahe Einschätzung der möglichen absatzwirtschaftlichen und städtebaulichen Auswirkungen der geplanten Verkaufsflächenerweiterung hat die cima im Oktober 2020 eine Aktualisierung der Wettbewerbserhebung im Untersuchungsgebiet durchgeführt. Sie dient zum einen der Analyse der aktuellen Angebotssituation; zum anderen können so die möglichen Auswirkungen infolge der Realisierung des Planvorhabens auf den Einzelhandelsbesatz in den umliegenden Zentralen Versorgungsbereichen aufgezeigt werden.

Die nachfolgende Übersicht gibt einen Überblick über die Angebotssituation im Untersuchungsgebiet; die Wettbewerbssituation wird im Anschluss für die einzelnen Zentralen Versorgungsbereiche und sonstige relevante Versorgungsstandorte im Untersuchungsgebiet beschrieben.

[19] Quelle: Michael Bauer Research GmbH (2020)

Abb. 15: Übersicht wesentliche Wettbewerber im Untersuchungsgebiet und Zentrenstruktur



Quelle: OpenStreetmap-Mitwirkende 2020, cima-Bearbeitung (2020), HZ= Hauptzentrum, NZ= Nebenzentrum, NVZ= Nahversorgungszentrum

4.3.1 Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt (Stadt Bottrop)

Das Lebensmittelangebot innerhalb des Bottroper Hauptzentrums wird durch das Angebot des Betreibers KAUFLAND am Standort Berliner Platz in zentraler Innenstadtlage geprägt. Darüber hinaus befinden sich mit dem Lebensmitteldiscounter NETTO sowie dem BIOMARKT BUKES zwei weitere kleinflächige Lebensmittelanbieter im Innenstadtbereich. Ergänzt wird das Angebot durch eine Vielzahl von Betrieben des Lebensmittelhandwerks, weitere kleinteilige Lebensmittelgeschäfte (z. B. Feinkost, Reformhaus, Kiosk) sowie die Randsortimentsflächen der vorhandenen Drogeriemärkte.

Abb. 16: Verkaufsfläche und Umsatz im Hauptzentrum Innenstadt Bottrop*

	Verkaufsfläche (in m²)	Umsatz (in Mio. €)
Nahrungs- und Genussmittel	5.170	26,0

* nach Teilflächen bereinigte Verkaufsflächen- und Umsatzanteile
Quelle: cima (2020)

4.3.2 Nebenzentrum Fuhlenbrock (Stadt Bottrop)

Das Bottroper Nebenzentrum Fuhlenbrock erstreckt sich entlang der Straße Im Fuhlenbrock. Das Nahrungs- und Genussmittelangebot wird hier vorrangig durch die prägenden Anbieter EDEKA Lebensmittelmarkt und TRINK & SPARE Getränkemarkt im südlichen Abschnitt des Nebenzentrums vorgehalten. Hinzu kommt ein NETTO Lebensmitteldiscounter im nördlichen Teil des Nebenzentrums. Entlang der Straße Im Fuhlenbrock sind zudem drei Bäckereien, ein Metzger, das Obst- und Gemüsegeschäft VITAMINKORB FUHLENBROCK und zwei Kioske ansässig.

Abb. 17: Verkaufsfläche und Umsatz im Nebenzentrum Fuhlenbrock*

	Verkaufsfläche (in m²)	Umsatz (in Mio. €)
Nahrungs- und Genussmittel	1.905	8,3

* nach Teilflächen bereinigte Verkaufsflächen- und Umsatzanteile
Quelle: cima (2020)

4.3.3 Nebenzentrum Osterfeld (Oberhausen)

Innerhalb des Nebenzentrums Osterfeld sind mit den Lebensmittelmärkten ALDI SÜD und REWE im Süden des Zentrums zwei prägende großflächige Lebensmittelmärkte etabliert. Darüber hinaus sichern der Lebensmitteldiscountmarkt NETTO, der Getränkemarkt TRINK & SPARE sowie der türkische Lebensmittelmarkt ERENEL die Nahversorgung. Hinzu kommen eine Metzgerei, verschiedene Backwarenverkaufsstellen, kleinteilige ethnisch geprägte Lebensmittelmärkte und Kioske. Seit Mitte 2020 bietet zudem der neu eröffnete ROSSMANN Drogeriefachmarkt Nahrungs- und Genussmittel als Randsortiment an.

Abb. 18: Verkaufsfläche und Umsatz im Nebenzentrum Osterfeld*

	Verkaufsfläche (in m²)	Umsatz (in Mio. €)
Nahrungs- und Genussmittel	3.915	20,8

* nach Teilflächen bereinigte Verkaufsflächen- und Umsatzanteile
Quelle: cima (2020)

4.3.4 Hauptzentrum Sterkrade (Oberhausen)

Das Hauptzentrum Sterkrade weist durch das Angebot der großflächigen und modernen Lebensmittelmärkte EDEKA ZURHEIDE und ALDI SÜD (beide im Fachmarktzentrum Sterkrader Tor) sowie das SB-Warenhaus KAUFLAND im Osten des Zentralen Versorgungsbereiches das größte Angebot in der Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel auf. Ergänzt wird das Angebot im Nahrungs- und Genussmittelsegment durch einen modernen NETTO Lebensmitteldiscountmarkt am Standort Friedrichstraße sowie durch eine Reihe von Lebensmittelhandwerksbetrieben (Bäckereien / Metzgereien), kleinteilige Lebensmittelmärkte und Kioske.

Abb. 19: Verkaufsfläche und Umsatz im Hauptzentrum Sterkrade*

	Verkaufsfläche (in m²)	Umsatz (in Mio. €)
Nahrungs- und Genussmittel	10.150	52,7

* nach Teilflächen bereinigte Verkaufsflächen- und Umsatzanteile
Quelle: cima (2020)

4.3.5 Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd (Oberhausen)

Das Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd erstreckt sich entlang der Teutoburger Straße von der Einmündung Ledigenstraße bis etwa zur Einmündung Bergstraße; dabei beschränkt sich die Abgrenzung des Zentrums auf die südliche Straßenseite der Teutoburger Straße. Des Weiteren zählt der nördliche Teil der Bergstraße zum Zentralen Versorgungsbereich. Das Nahversorgungsangebot ist auf drei Anbieter begrenzt; als zentraler Nahversorger ist die Filiale eines kleinflächigen NETTO Lebensmitteldiscounters hervorzuheben.

Abb. 20: Verkaufsfläche und Umsatz im Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd*

	Verkaufsfläche (in m²)	Umsatz (in Mio. €)
Nahrungs- und Genussmittel	580	2,5

* nach Teilflächen bereinigte Verkaufsflächen- und Umsatzanteile
Quelle: cima (2020)

4.3.6 Nahversorgungszentrum Tackenberg / Klosterhardt (Oberhausen)

Das Lebensmittelangebot innerhalb des Nahversorgungszentrums Tackenberg / Klosterhardt wird durch einen großflächigen LIDL Lebensmitteldiscountmarkt am Standort Dorstener Straße im südlichen Teil und einen NETTO Lebensmitteldiscounter im nördlichen Abschnitt (Standort Steinstraße) bestimmt. Das Nahversorgungsangebot wird durch Betriebe des Lebensmittelhandwerks (Bäckerei und Metzgerei) ergänzt.

Abb. 21: Verkaufsfläche und Umsatz im Nahversorgungszentrum Tackenberg / Klosterhardt*

	Verkaufsfläche (in m²)	Umsatz (in Mio. €)
Nahrungs- und Genussmittel	1.605	10,4

* nach Teilflächen bereinigte Verkaufsflächen- und Umsatzanteile
Quelle: cima (2020)

4.3.7 Sonstige projektrelevante Versorgungsstandorte im Untersuchungsgebiet (Oberhausen)

Über die zuvor dargestellten Zentralen Versorgungsbereiche hinaus gibt es im Untersuchungsraum eine Vielzahl weiterer projektrelevanter und zum Teil großflächiger Versorgungsstandorte. Berücksichtigt werden hierbei Lebensmittelmärkte sowie Getränkefachmärkte mit einer Verkaufsfläche von mindestens 400 m².

Bei den Anbietern handelt es sich überwiegend um siedlungsräumlich integrierte Nahversorgungsstandorte, wie den REWE Lebensmittelvollsortimenter am Standort Fahnhorststraße, den MARKANT-Markt an der Teutoburger Straße sowie den NETTO Lebensmitteldiscounter am Standort Vestische Straße[20]. Diese Anbieter leisten einen wichtigen Beitrag zur Versorgung der umliegenden Wohnbevölkerung. Darüber hinaus sind weitere Lebensmittelanbieter an Standorten ansässig, die nur einen begrenzten räumlichen Bezug zu umliegenden Wohnsiedlungsbereichen aufweisen. Zu diesen stärker fahrkundenorientierten und zum Teil auch durch ein gewerbliches Umfeld geprägten Standorten zählen u. a. der Versorgungsstandort Dorstener Straße mit u. a. ALDI und EDEKA. Auch diese Standorte übernehmen jedoch wichtige Nahversorgungsfunktionen für umliegende Wohnbereiche, sodass für alle außerhalb der Zentralen Versorgungsbereiche erfassten Lebensmittelbetriebe eine aus städtebaulicher Sicht zumindest teilintegrierte Lage dargestellt werden kann.

Abb. 22: Verkaufsfläche und Umsatz außerhalb Zentraler Versorgungsbereiche (Oberhausen)*

	Verkaufsfläche (in m²)	Umsatz (in Mio. €)
Nahrungs- und Genussmittel	6.860	29,5

* nach Teilflächen bereinigte Verkaufsflächen- und Umsatzanteile
Quelle: cima (2020)

4.3.8 Sonstige projektrelevante Versorgungsstandorte im Untersuchungsgebiet (Bottrop)

Auch auf Gemarkung der Stadt Bottrop gibt es innerhalb des Untersuchungsgebietes weitere projektrelevante Anbieter außerhalb der ausgewiesenen Zentralen Versorgungsbereiche. Hierzu zählt neben dem Anbieter LIDL an der Peterstraße auch der REWE-Markt in der Straße Heidenheck, der im ehemaligen Einzelhandelskonzept der Stadt Bottrop aus dem Jahr 2012 noch dem Nahversorgungszentrum Osterfelder Straße angehörte; dieses wird jedoch in der Fortschreibung des Konzeptes nicht mehr ausgewiesen. Beide Standorte befinden sich in siedlungsräumlich integrierter Lage.

Abb. 23: Verkaufsfläche und Umsatz außerhalb Zentraler Versorgungsbereiche (Bottrop)*

	Verkaufsfläche (in m²)	Umsatz (in Mio. €)
Nahrungs- und Genussmittel	1.570	8,5

* nach Teilflächen bereinigte Verkaufsflächen- und Umsatzanteile
Quelle: cima (2020)

[20] Für den im Oberhausener Einzelhandelskonzept aus dem Jahr 2008 ausgewiesenen Zentralen Versorgungsbereich „Nahversorgungszentrum Heide" hat das OVG Münster mit Rechtsprechung vom 15.02.2012 – 10 D 32/11.NE die Eigenschaft eines Zentralen Versorgungsbereichs verneint.

5 Ökonomische und städtebauliche Auswirkungsanalyse

5.1 Methodische Vorbemerkungen

Nachfolgend werden die absatzwirtschaftlichen und städtebaulichen Auswirkungen des Erweiterungsvorhabens ermittelt. Grundsätzlich sind bei der Bewertung der Auswirkungen derartiger Vorhaben folgende Parameter zu überprüfen:

- Die **standörtlichen Parameter** zielen auf mögliche Kopplungspotenziale zu bestehenden Einzelhandelsstrukturen ab. Das Ausmaß der städtebaulichen Integration entscheidet darüber, ob infolge der Realisierung zusätzlicher Verkaufsflächen nur Wettbewerbsdruck erzeugt oder auch neue Verbundvorteile mit der nachhaltigen Absicherung eines Standortes geschaffen werden können.
- Die **ökonomischen Parameter** beschreiben konkret die wirtschaftlichen Auswirkungen eines Projektvorhabens auf den Einzelhandel im Einzugsgebiet. Bei warengruppenspezifischen Umsatzverlagerungen ab ca. 10 % des in einem Versorgungsbereich oder Zentralen Haupteinkaufsbereichs vorliegenden Umsatzvolumens können die Entwicklungsperspektiven des ansässigen Einzelhandels deutlich beeinflusst werden.[21] Es ist darauf hinzuweisen, dass auch bei Umverteilungsquoten von unter 10 % wesentliche Wirkungen eintreten können, etwa bei einer entsprechenden Vorschädigung eines Standortes. Gleichzeitig führen auch Umverteilungswirkungen von mehr als 10 % nicht zwangsläufig zu negativen Auswirkungen auf bestehende Strukturen. Dies ist jeweils im Einzelfall im Hinblick auf die Stabilität und Leistungsfähigkeit der betroffenen Lage gutachterlich zu bewerten.

Die cima greift bei derartigen Auswirkungsanalysen regelmäßig auf den ökonometrischen Modellansatz von HUFF zurück. In die Berechnungen fließen die Attraktivität aller konkurrierenden Einzelhandelsstandorte sowie das Abwägen des Zeitaufwandes zum Aufsuchen von unterschiedlichen Wettbewerbsstandorten ein. Voraussetzung für die Prognose der ökonomischen Auswirkungen ist die detaillierte Analyse der Einzelhandelsstrukturen im Untersuchungsgebiet sowie die Kenntnis um die Attraktivität von Konkurrenzstandorten.

Es wird von folgenden Prämissen ausgegangen:

- Gleichartige Betriebskonzepte und Absatzformen stehen intensiver im Wettbewerb als unterschiedliche Absatzformenkonzepte. Somit konkurriert z. B. ein Lebensmitteldiscounter zunächst unmittelbar mit benachbarten Anbietern gleichen Betriebstyps.
- Große Unterschiede in den Angebotsqualitäten zwischen dem Planvorhaben und dem vorhandenen Einzelhandelsangebot führen schneller zu Veränderungen der Kaufkraftströme als bei der Konkurrenz gleichartiger Anbieter.
- Je besser die Verkehrsanbindung des Projektstandortes, umso größer ist die räumliche Reichweite.

21 Im Rahmen der Bauleitplanung wird bei dieser Größenordnung von einem abwägungsrelevanten Tatbestand gesprochen. Die entstehenden Umsatzverlagerungseffekte sind in der Abwägung eines Projektvorhabens zu würdigen. Siehe hierzu auch die umfängliche Kommentierung zum „Preußen-Park-Urteil" des OVG Münster vom 7.12.2000.

- Die prognostizierten Umsatzerwartungen des erweiterten LIDL-Marktes basieren auf warengruppen-, betriebstypen- und firmenspezifischen Flächenproduktivitäten. Neben eigenen Brancheninformationen werden entsprechende Veröffentlichungen und Branchenreports berücksichtigt.

Die cima interpretiert das HUFF-Modell als ein Denkmodell, das keine schlussfertigen Ergebnisse aus einer Formel ableitet. Vielmehr sind die Ergebnisse immer wieder in ihrer Plausibilität zu hinterfragen, ob tatsächlich ein realistisches Konsumverhalten abgebildet wird.

5.2 Prognose der Umsatzumverteilungen im Kernsortiment „Nahrungs- und Genussmittel“

Für die Prognose der möglichen Umsatzumverteilungseffekte im Untersuchungsraum wird ein Lebensmitteldiscountmarkt des Betreibers LIDL mit einer Gesamtverkaufsfläche von 1.350 m²[22] und einer Umsatzleistung in Höhe von insgesamt rd. 7,9 Mio. € zugrunde gelegt (davon ca. 6,7 Mio. € in der Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel).

Da es sich bei dem Planvorhaben um den Abriss und anschließenden Neubau eines bereits langjährig am Standort Teutoburger Straße bestehenden Lebensmittelmarktes handelt, wird davon ausgegangen, dass die bisherigen Umsatzleistungen des LIDL-Marktes nach einem erfolgten Neubau weiterhin vollständig am Standort gebunden werden. Da sich die Bestandsumsätze des bestehenden LIDL-Marktes bereits in der Vergangenheit vollständig am Markt ausgewirkt haben, sind im Rahmen der nachfolgenden Berechnungen ausschließlich die Wirkungen des zusätzlichen Umsatzes bei Nahrungs- Und Genussmitteln (ca. 1,7 Mio. €) nach einer erfolgten Erweiterung relevant.

Das BVerwG hat dazu u. a. in einem Urteil vom 12. Februar 2009 ausgeführt, dass „von der gegebenen städtebaulichen Situation auszugehen [ist]. Diese wird nicht nur von den anderen vorhandenen Einzelhandelsbetrieben, sondern auch durch den Betrieb, dessen Ansiedlung geplant ist, in seinem bisherigen Bestand geprägt“.[23]

Die Ergebnisse der ökonometrischen Modellrechnung nach HUFF sind in nachfolgender Abbildung dokumentiert.

[22] entspricht der Gesamtverkaufsfläche eines ebenerdigen LIDL-Marktes von rd. 1.060 m²

[23] vgl. BVerwG 4 B 3.09 vom 12. Februar 2009, RN 6.

Abb. 24: Auswirkungsanalyse für das Kernsortiment „Nahrungs- und Genussmittel“ (LIDL Lebensmitteldiscounter, 1.350 m² VKF)

Standortbereich	Umsatz (aktuell) in Mio. €	Umsatzumverteilung in Mio. €	Umsatzumverteilung in % des aktuellen Umsatzes
Bestandsumsatz LIDL Teutoburger Straße	5,0	5,0	--
HZ Innenstadt Bottrop	26,0	0,1	< 1,0
NZ Fuhlenbrock (Bottrop)	8,3	0,2	2,4
NZ ZVB Osterfeld (Oberhausen)	20,8	0,2	< 1,0
HZ ZVB Sterkrade (Oberhausen)	52,7	0,1	< 1,0
NVZ Klosterhardt-Süd (Oberhausen)	2,5	0,3	12,0
NVZ Tackenberg / Klosterhardt (Oberhausen)	10,4	0,2	1,9
sonst. Standorte im Untersuchungsraum in Oberhausen (außerhalb Zentraler Versorgungsbereiche)	29,5	0,3	1,0
sonst. Standorte im Untersuchungsraum in Bottrop (außerhalb Zentraler Versorgungsbereiche)	8,5	0,2	2,4
diffus (außerhalb Untersuchungsgebiet)		0,1	
SUMME		**6,7***	

* Gesamtumsatz des erweiterten LIDL-Marktes im Kernsortiment Nahrungs- und Genussmitteln
HZ: Hauptzentrum
NZ: Nebenzentrum
NVZ: Nahversorgungszentrum
Quelle: cima (2020)

5.3 Bewertung möglicher absatzwirtschaftlicher und städtebaulicher Folgewirkungen des Planvorhabens

Gegenüber den im Rahmen der vorliegenden Untersuchung relevanten Angebotsformen bei Nahrungs- und Genussmitteln sind innerhalb der im Untersuchungsraum bestehenden Zentralen Versorgungsbereiche Umsatzumverteilungsquoten zwischen deutlich unter 1 % und maximal rd. 12 % zu erwarten. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Vorhabenstandort und einer Überschneidung der Nahbereiche wird die Angebotsstruktur im räumlich nahegelegenen **Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd** deutlich von Wettbewerbswirkungen betroffen sein. Die Höhe der möglichen Umsatzumverteilungsquote wird mit rund 12 % angenommen und hinsichtlich der vorhandenen Angebotsstrukturen ausschließlich gegenüber dem dort vorhandenen NETTO Lebensmitteldiscounter (inkl. Bäckereifiliale) wirksam werden. Damit kann eine Gefährdung des Betriebes nicht ausgeschlossen werden. Mit Blick auf die bestehenden objektseitigen Defizite dieses Anbieters, die u. a. in einer unterdurchschnittlichen Gesamtverkaufsfläche zum Ausdruck kommen, ist aus gutachterlicher Sicht ein langfristiger Betrieb dieses Marktes – unabhängig von den geplanten Entwicklungen des

projektierten LIDL-Marktes – in Frage zu stellen. Der Standort des vorhandenen NETTO Lebensmitteldiscounters befindet sich in rückwärtiger Lage zur Wohnbebauung an der Teutoburger Straße und ist somit nur eingeschränkt sichtbar. Die Erweiterungsmöglichkeit und die Entwicklungsfähigkeit des Marktes am Bestandsstandort sind aufgrund von fehlenden Arrondierungsmöglichkeiten bzw. Flächenpotenzialen zur Optimierung des Grundstückszuschnitts als gering zu bewerten.

Unter Berücksichtigung einer intensiven Auseinandersetzung mit den aktuellen örtlichen Verhältnissen durch die cima im Januar 2019 und im Oktober 2020 ist zu hinterfragen, ob die begrenzten (Nahversorgungs-)Angebote im Zentrum Klosterhardt-Süd weiterhin die Ausweisung eines Nahversorgungszentrums mit einer relevanten Versorgungsfunktion über den unmittelbaren Nahbereich hinaus rechtfertigen. Die im Rahmen der geltenden Rechtsprechung formulierten Mindestanforderungen an einen Zentralen Versorgungsbereich (hier v. a. fehlender Einzugsbereich mit städtebaulichem Gewicht) werden aus gutachterlicher Sicht für die betroffene Standortlage aktuell nicht mehr erfüllt. Die möglichen Wirkungen gegenüber dem NETTO-Markt an der Teutoburger Straße sind somit insbesondere unter versorgungsstrukturellen Gesichtspunkten zu bewerten. In diesem Zusammenhang wird der LIDL-Markt aufgrund der räumlichen Nähe des Vorhabenstandortes zum betroffenen NETTO-Markt sowie der damit einhergehenden Überschneidung der Nahbereiche die Nahversorgung der nahegelegenen Wohnbereiche sicherstellen können.

Gegenüber den weiteren Zentralen Versorgungsbereichen innerhalb des Untersuchungsraumes sind Umverteilungseffekte von maximal 2,4 % der gegenwärtigen Bestandsumsätze im Nahrungs- und Genussmittelsegment zu erwarten. Aufgrund der geringen Höhe möglicher Umsatzumverteilungswirkungen lassen sich keine wesentlichen negativen Effekte auf die Funktions- oder Entwicklungsfähigkeit der betroffenen Zentralen Versorgungsbereiche ableiten. Außerhalb der im Untersuchungsraum gelegenen Zentralen Versorgungsbereiche werden die bestehenden, integriert gelegenen Nahversorger auf Gemarkung der Stadt Bottrop mit Umsatzrückgängen in Höhe von rd. 2,4 % tangiert. Bei dieser Größenordnung sind keine Gefährdungen der Märkte zu erwarten. Hier eingeschlossen ist der Standortbereich des ehemaligen Zentralen Versorgungsbereiches Osterfelder Straße. Eine separate Betrachtung der Auswirkungen auf diesen Standortbereich lässt eine Umsatzverlagerung in Höhe von rd. 2 – 3 % erwarten. Somit sind auch explizit für diesen Standortbereich keine negativen Effekte auf die ansässigen Anbieter und die Versorgungsstruktur zu erwarten. Auch die im Stadtgebiet von Oberhausen platzierten, (teil-)integrierten Märkte werden mit Umsatzumverteilungsquoten von rd. 1,0 % nicht gefährdet.

Zusammenfassend sind im Falle einer Realisierung des Erweiterungsvorhabens (Abriss und Neubau) des projektierten LIDL-Marktes am Standort Teutoburger Straße keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Funktions- oder Entwicklungsfähigkeit Zentraler Versorgungsbereiche im Untersuchungsraum zu erwarten. Eine Ausnahme bildet das Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd, dessen Fortbestand als schutzwürdige Versorgungslage aufgrund des begrenzten Angebotes jedoch fraglich ist. Betriebsgefährdende Wirkungen auf den dort platzierten NETTO-Markt können nicht ausgeschlossen werden. Unter versorgungsstrukturellen Gesichtspunkten ist mit Blick auf die deutliche Überschneidung der (auch fußläufigen) Nahbereiche der Anbieter NETTO und LIDL an der Teutoburger Straße auch im Falle einer Betriebsaufgabe des NETTO-Marktes weiterhin eine ausreichende Nahversorgungsstruktur sichergestellt.

In Bezug auf die stadtübergreifende Versorgungsfunktion ist festzuhalten, dass den Zentralen Versorgungsbereichen in Oberhausen durch die projektierte Erweiterung des LIDL-Marktes voraussichtlich rd. 0,8 Mio. € Umsatz (rd. 47 % des zusätzlichen Umsatzes des LIDL-Marktes) entzogen werden. Die Umverteilung gegenüber den Bottroper Zentren fällt mit rd. 0,3 Mio. € bzw. rd. 18 % geringer aus. Es sind somit vergleichsweise höhere Auswirkungen im Stadtgebiet von Oberhausen zu erwarten.

6 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der Landesplanung

Die Zulässigkeit des geplanten Erweiterungsvorhabens setzt die Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung voraus. In diesem Zusammenhang ist vor allem der am 08.02.2017 in Kraft getretene LEP NRW zu beachten. Die dort enthaltenen zehn Ziele und Grundsätze sind die maßgeblichen Prüfkriterien bei der Fragestellung, inwieweit das Planvorhaben den Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung entspricht.

Ziel 6.5-1 Standorte des großflächigen Einzelhandels nur in Allgemeinen Siedlungsbereichen

Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung dürfen nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden.

Die regionalplanerisch dargestellten Allgemeinen Siedlungsbereiche sind Gebiete, die vorrangig Siedlungsfunktionen erfüllen oder erfüllen sollen und aus denen – im Sinne der "Stadt der kurzen Wege" – Flächen unterschiedlichster Nutzungen entwickelt wurden oder werden sollen. Dies beinhaltet auch die Flächen für Vorhaben i. S. d. § 11 Abs. 3 BauNVO.

Der Vorhabenstandort an der Teutoburger Straße wird im Regionalen Flächennutzungsplan der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. **Das Planvorhaben stimmt somit mit dem Ziel 6.5-1 des LEP überein.**

Ziel 6.5-2 Standorte des großflächigen Einzelhandels mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in zentralen Versorgungsbereichen

Dabei dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur:

- *in bestehenden Zentralen Versorgungsbereichen sowie*
- *in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen in städtebaulich integrierten Lagen, die aufgrund ihrer räumlichen Zuordnung sowie verkehrsmäßigen Anbindung für die Versorgung der Bevölkerung zentrale Funktionen des kurz-, mittel- oder langfristigen Bedarfs erfüllen sollen, dargestellt und festgesetzt werden.*

Zentrenrelevant sind

- *die Sortimente gemäß Anlage 1 und*
- *weitere von der jeweiligen Gemeinde als zentrenrelevant festgelegte Sortimente (ortstypische Sortimentsliste).*

Ausnahmsweise dürfen Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten auch außerhalb zentraler Versorgungsbereiche dargestellt und festgesetzt werden, wenn nachweislich:

- *eine Lage in den zentralen Versorgungsbereichen aus städtebaulichen oder siedlungsstrukturellen Gründen, insbesondere der Erhaltung gewachsener baulicher Strukturen oder der Rücksichtnahme auf ein historisch wertvolles Ortsbild, nicht möglich ist und*

- *die Bauleitplanung der Gewährleistung einer wohnortnahen Versorgung mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten dient und*
- *Zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden.*

Aufgrund der räumlichen Lage des Vorhabenstandortes außerhalb eines Zentralen Versorgungsbereiches ist für das zu beurteilende Planvorhaben die **Ausnahmeregelung für großflächige Einzelhandelsvorhaben i.S.d. § 11 Abs. 3 BauNVO mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten** relevant. Die relevanten Beurteilungskriterien werden nachfolgend geprüft.

Lage in einem Zentralen Versorgungsbereich

Mit Blick auf die räumliche Nähe des Vorhabenstandortes Teutoburger Straße zum Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd (ca. 500 m Distanz zwischen dem Planstandort und dem östlichen Rand des Zentrums) gilt es, insbesondere für diesen Zentralen Versorgungsbereich zu prüfen, ob eine entsprechende Einzelhandelsentwicklung innerhalb des Zentralen Versorgungsbereiches möglich wäre. Sollte ein alternativer Entwicklungsstandort innerhalb des Nahversorgungszentrums verfügbar und realisierbar sein, wäre dieser Standort aus städtebaulichen Gründen vorrangig zu prüfen.[24]

Flächenseitige Entwicklungspotenziale, die den Betrieb eines modernen Lebensmittelmarktes in dieser Standortlage ermöglichen – und damit auch die Existenz des Nahversorgungszentrums sichern könnten –, sind nach Einschätzung der cima derzeit nicht vorhanden. Auch bestehende Immobilien im näheren Standortumfeld weisen nicht die erforderlichen objektseitigen Rahmenbedingungen zum Betrieb eines modernen Lebensmittelmarktes auf. Die vorhandenen städtebaulichen und siedlungsstrukturellen Gegebenheiten lassen somit im Bereich des Nahversorgungszentrums Klosterhardt-Süd keine Entwicklungsmöglichkeiten für einen neuen Lebensmittelmarkt mit einem entsprechenden Flächenpotenzial erkennen. Diese Einschätzung gilt auch für den unmittelbaren Nahbereich, der eine vergleichbar dichte und kleinteilig parzellierte Siedlungsstruktur aufweist.

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass es sich um einen Bestandsstandort handelt, der bereits langjährig als Nahversorger für die umliegende Wohnbevölkerung fungiert.

Wohnortnahe Versorgung

Als wesentliche Maßgabe zur Ansiedlung oder Erweiterung eines großflächigen Lebensmittelmarktes außerhalb eines Zentralen Versorgungsbereiches wird die Gewährleistung der wohnortnahen Versorgung im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen genannt. Die Voraussetzung ist von den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten vor Ort abhängig und für den jeweiligen Einzelfall zu begründen. Im vorliegenden Fall ist auf die Einbindung des Marktes in die gewachsenen Siedlungsstrukturen mit einem verhältnismäßig hohen Einwohnerpotenzial innerhalb eines fußläufig erreichbaren Nahbereiches hinzuweisen; im 700 (1.000) Meter Radius leben 6.185 (11.615) Menschen.[25] Auch die unmittelbare Anbindung des Vorhabenstandortes an den öffentlichen Personennahverkehr konnte dargestellt werden. Der Standort ist damit als siedlungsräumlich vollständig integriert zu bewerten.

Zu prüfen ist an dieser Stelle auch das Verhältnis des prognostizierten Umsatzes mit dem relevanten Kaufkraftpotenzial im Nahbereich. Im Entwurf des Einzelhandelserlasses heißt es in diesem Zusammenhang: „*Dabei wird es [sich] in verdichteten, städtischen Räumen um einen ca. 700 m bis 1.000 m fußläufigen Radius handeln (vgl. u. a. OVG Lüneburg, Beschluss vom 28.09.2015 – 1 MN 144/15), der aber je nach den konkreten räumlichen Gegebenheiten (insbesondere durch Siedlungsstrukturen, die Erreichbarkeit von Verkehrswegen und Barrierewirkungen) weiter gefasst werden kann*.".

[24] vgl. hierzu OVG NRW, Beschluss vom 26.02.2020, 7 D 49/16.NE
[25] Daten gemäß Einwohner.NRW.de, a.a.O.

Für den projektierten LIDL-Markt wird ein Gesamtumsatz von rd. 7,9 Mio. € erwartet, davon entfallen rd. 6,7 Mio. € auf Nahrungs- und Genussmittel. Es zeigt sich, dass der im Entwurf des Einzelhandelserlasses genannte Richtwert von 35 % zwar im 700 Meter Radius nicht eingehalten wird, innerhalb des Nahbereiches von 1.000 m wird der Wert jedoch mit 28,5 % merkbar unterschritten.[26] Um die wohnortnahen Versorgungsfunktion konkretisieren zu können, wurde daher zusätzlich das tatsächlich abgegrenzte Einzugsgebiet herangezogen, aus dem ebenfalls eine fußläufige Erreichbarkeit zu bescheinigen ist. Auch hier wird der Wert von 35 % Umsatz-Kaufkraft-Relation eingehalten. Unter Würdigung der konkreten räumlichen Gegebenheiten kann dem Standort in der projektierten Konzeptionierung daher aus gutachterlicher Sicht eine angemessene Nahversorgungsfunktion bescheinigt werden.

Abb. 25: Verhältnis des erwarteten Umsatzes zur relevanten Kaufkraft im Nahbereich

	Einwohner	NuG Kaufkraft (in Mio. €)	Verhältnis Umsatz zu Kaufkraft
700 m	6.185	12,5[27]	53,6 %
1.000 m	11.615	23,5[27]	28,5 %
Tatsächlich abgegrenztes Einzugsgebiet	9.900	21,6	31,0 %

Quelle: cima 2020

In diesem Zusammenhang ist zudem zu berücksichtigen, dass es sich um ein Erweiterungsobjekt handelt, dessen Bestandsumsatz sich bereits am Markt vollständig ausgewirkt hat. Darüber hinaus weist der Markt einen **Anteil von rund 90 % an nahversorgungsrelevanten Sortimenten** auf, was ihn als Nahversorger klassifiziert. Aus gutachterlicher Sicht kann damit eine umfangreiche wohnortnahe Versorgung bescheinigt werden.

Wesentliche Beeinträchtigung Zentraler Versorgungsbereiche

Im Rahmen der vorliegenden Verträglichkeitsuntersuchung konnte festgestellt werden, dass infolge der Realisierung des Planvorhabens eine erhöhte Betroffenheit gegenüber dem Zentralen Versorgungsbereich Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd (Umverteilungsquote von rd. 12 %) zu erwarten ist. Eine Betriebsgefährdung des bestehenden NETTO-Marktes kann damit nicht mehr grundsätzlich ausgeschlossen werden.

[26] In Bezug auf die Kaufkraftbindung ist auf folgende Aussagen des Einzelhandelserlasses (Entwurf) hinzuweisen: „Sollte der Gesamtumsatz des Vorhabens 35 % der relevanten Kaufkraft im wohnortnahen Bereich übersteigen, so kann dies ein Indiz dafür sein, dass die Planung gerade nicht primär der Nahversorgung dienen wird (vgl. hierzu Bericht der Arbeitsgruppe „Strukturwandel im Einzelhandel und § 11 Abs. 3 BauNVO“ vom 30.04.2002). Allerdings ist hierdurch eine mögliche Nahversorgungsfunktion nicht zwingend widerlegt. Denn dies stellt nur einen ersten Anhaltswert dar, der in Anbetracht der konkreten Situation zu bewerten ist. Denn wegen besonderer räumlicher Strukturen – z. B. ein abgesetztes Siedlungsgebiet im ländlichen Raum – kann auch eine höhere Kaufkraftbindung plausibel sein (siehe hierzu OVG NRW, Urteil vom 25.01.2010 – 7 D 97/09.NE). Dies gilt es dann zu belegen. Dem Vorhaben können ferner auch Umsätze aus wohnortnahen Bereichen zufließen, die in anderen Staaten, Ländern und Gemeinden liegen.“

[27] Da dieser Bereich sowohl Bottroper als auch Oberhausener Stadtgebiet umfasst und eine Differenzierung der Einwohner nach Stadtgebiet innerhalb der Radien nicht möglich ist, wird der Berechnung die im Vergleich niedrigere Kaufkraftkennziffer von 87,5 zugrunde gelegt.

Aufgrund der sehr begrenzten Bestandsstrukturen im Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd ist jedoch in Frage zu stellen, ob der Standort noch die Funktion eines Zentralen Versorgungsbereiches übernimmt. Aus Sicht der cima ist der Standort des betroffenen NETTO-Marktes unter Berücksichtigung der tatsächlichen aktuellen Strukturen als solitärer und integrierter Nahversorgungsstandort zu bewerten, der aufgrund der nicht mehr zeitgemäßen Objektdarstellung und Größenstruktur lediglich eine Teilversorgung des unmittelbaren Nahbereiches übernimmt. Damit entspricht er nicht mehr der vom BVerwG formulierten Anforderung an einen Einzugsbereich mit entsprechendem städtebaulichen Gewicht.

Nach Informationen der Stadt Oberhausen zeichnet sich im Rahmen der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes zudem ab, dass das bisher ausgewiesene Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd die Anforderungen für die Ausweisung eines Zentralen Versorgungsbereiches nicht mehr erfüllen wird.

Mit Blick auf die zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung im Oktober 2020 faktisch im Untersuchungsraum bestehenden Zentralen Versorgungsbereiche können keine wesentlichen Beeinträchtigungen festgestellt werden.

Ziel 6.5-3 Beeinträchtigungsverbot

Durch die Darstellung und Festsetzung von Kerngebieten und Sondergebieten für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit zentrenrelevanten Sortimenten dürfen zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Mit dem Beeinträchtigungsverbot wird den Zentralen Versorgungsbereichen der Standortkommunen und der Nachbarkommunen eine Schutzfunktion zuerkannt. Durch das Vorhaben dürfen sich keine wesentlichen Beeinträchtigungen auf die Funktionstüchtigkeit der ausgewiesenen Zentren ergeben.

Entsprechend der durchgeführten Verträglichkeitsuntersuchung sind im Falle der Realisierung des Planvorhabens mit einer angestrebten Gesamtverkaufsfläche von 1.350 m² in aufgeständerter Bauweise (Erweiterung um rd. 560 m²)[28]keine wesentlichen Auswirkungen auf die Funktions- oder Entwicklungsmöglichkeit Zentraler Versorgungsbereiche innerhalb des Untersuchungsraumes zu erwarten.[29] Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit Zielsetzung 6.5-3 des LEP NRW ist demnach gegeben.

Grundsätze 6.5-4, 6.5-5 und 6.5-6

Die Grundsätze 6.5-4, 6.5-5 und 6.5-6 des LEP beziehen sich auf Vorhaben mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten und sind daher für die vorliegende Planung nicht relevant.

[28] Eine Verkaufsfläche von 1.350 m² in aufgeständerter Bauweise entspricht einem ebenerdigen LIDL-Markt mit rd. 1.060 m² Gesamtverkaufsfläche.

[29] Die Ausführungen in Bezug auf das Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd bzw. den dortigen NETTO-Markt sind zu berücksichtigen.

Ziel 6.5-7 - Überplanung von vorhandenen Standorten

Abweichend von den Festlegungen 1 bis 6 dürfen vorhandene Standorte von Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen als Sondergebiete gemäß § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung dargestellt und festgesetzt werden. Dabei sind die Sortimente und deren Verkaufsflächen in der Regel auf die Verkaufsflächen, die baurechtlichen Bestandsschutz genießen, zu begrenzen. Wird durch diese Begrenzung die zulässige Nutzung innerhalb einer Frist von sieben Jahren ab Zulässigkeit aufgehoben oder geändert, sind die Sortimente und deren Verkaufsflächen auf die zulässigen Verkaufsflächenobergrenzen zu begrenzen. Ein Ersatz zentrenrelevanter durch nicht-zentrenrelevante Sortimente ist möglich.

Ausnahmsweise kommen auch geringfügige Erweiterungen in Betracht, wenn dadurch keine wesentliche Beeinträchtigung zentraler Versorgungsbereiche von Gemeinden erfolgt.

Da der Planstandort als integrierter Nahversorgerstandort zu klassifizieren ist, **findet das Ziel 6.5-7 keine Anwendung.**

6.5-8 Ziel - Einzelhandelsagglomerationen

„Die Gemeinden haben dem Entstehen neuer sowie der Verfestigung und Erweiterung bestehender zentrenschädlicher Einzelhandelsagglomerationen außerhalb Allgemeiner Siedlungsbereiche entgegenzuwirken. Darüber hinaus haben sie dem Entstehen neuer sowie der Verfestigung und Erweiterung bestehender zentrenschädlicher Einzelhandelsagglomerationen mit zentrenrelevanten Kernsortimenten außerhalb zentraler Versorgungsbereiche entgegenzuwirken. Sie haben sicherzustellen, dass eine wesentliche Beeinträchtigung zentraler Versorgungsbereiche von Gemeinden durch zentrenschädliche Einzelhandelsagglomerationen vermieden wird."

Das Ziel ist auf das Vorhaben nicht anzuwenden, da es sich um einen Nahversorgerstandort handelt, der innerhalb eines Allgemeinen Siedlungsbereiches gelegen ist.

In den ergänzenden Erläuterungen zum Ziel 6.5-8 des LEP NRW wird darauf verwiesen, dass eine Kommune über verschiedene Möglichkeiten verfügt, um der Entstehung, ggf. auch der Verfestigung oder Erweiterung solcher Einzelhandelsagglomerationen entgegenzuwirken. Hierzu zählt die Festsetzung eines Sondergebiets für ein Vorhaben i. S. d. § 11 Abs. 3 BauNVO und die Untergliederung nach Sortimenten und (Sortiments-) Verkaufsflächen. Für das Vorhaben soll ein vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Ausweisung eines Sondergebietes aufgestellt werden.

Grundsatz 6.5-9 - Regionale Einzelhandelskonzepte

„Regionale Einzelhandelskonzepte sind bei der Aufstellung und Änderung von Regionalplänen in die Abwägung einzustellen."

Der Grundsatz 6.5-9 regelt die Aufstellung bzw. Änderung von Regionalplänen.

Ziel 6.5-10 Vorhabenbezogene Bebauungspläne für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung

Vorhabenbezogene Bebauungspläne für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung sind, soweit von § 12 Absatz 3a Satz 1 Baugesetzbuch kein Gebrauch gemacht wird, nur zulässig, wenn sie den Anforderungen der Festlegungen 6.5-1, 6.5-7 und 6.5-8 entsprechen; im Falle von zentrenrelevanten Kernsortimenten haben sie zudem den Festlegungen 6.5-2 und 6.5-3, im Falle von nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten den Festlegungen 6.5-3, 6.5-4, 6.5-5 und 6.5-6 zu entsprechen."

Ziel 10 trifft eine Regelung bezüglich vorhabenbezogener Bebauungspläne für Vorhaben im Sinne von § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung. Die Festlegung dient der Klarstellung, dass die in den Festlegungen enthaltenen Vorgaben des Landesentwicklungsplans NRW auch auf die vorhabenbezogenen Bebauungspläne anzuwenden sind.

Derzeit werden alle relevanten Ziele des LEP NRW eingehalten[30]. Damit erfüllt das Planvorhaben auch das Ziel 6.5-10.

Die Ausführungen haben deutlich gemacht, dass das Erweiterungsvorhaben die Festlegungen des LEP erfüllt; der Markt ist als Nahversorger im Sinne der Ausnahmeregelung zu Ziel 2 zu klassifizieren.

[30] Die Ausführungen in Bezug auf den NETTO-Markt im (bisherigen) Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd sind zu berücksichtigen.

7 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen des kommunalen Einzelhandelskonzeptes der Stadt Oberhausen

Das aktuell gültige kommunale Einzelhandelskonzept der Stadt Oberhausen (2007)[31] formuliert standortbezogene Handlungsempfehlungen zur räumlichen Steuerung des Einzelhandels innerhalb des Oberhausener Stadtgebietes. U.a. wird das Ziel der Sicherung der Nahversorgung in den Stadträumen genannt. Eine solche bedarfsgerechte Sicherung der Nahversorgung soll grundsätzlich innerhalb bestehender Zentraler Versorgungsbereiche angestrebt werden. Da eine flächendeckende und möglichst wohnungsnahe Grundversorgung im Oberhausener Stadtgebiet jedoch nicht ausschließlich über die Angebotsformen innerhalb der Zentralen Versorgungsbereiche sichergestellt werden kann, wird als Zielsetzung eine flächendeckende Grundversorgung durch die Zentralen Versorgungsbereiche **und** ergänzende Nahversorgungsstandorte formuliert.

Entsprechend der Zielsetzungen des bestehenden Einzelhandelskonzeptes der Stadt Oberhausen sind Ansiedlungen von Betrieben mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten in Lagen im Siedlungszusammenhang nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Folgende konkrete Aussagen können zum Planvorhaben an der Teutoburger Straße getroffen werden[32]:

Städtebauliche Verträglichkeit des Planvorhabens (keine negativen Auswirkungen auf Zentrale Versorgungsbereiche)

Im Rahmen der durchgeführten absatzwirtschaftlichen und städtebaulichen Auswirkungsanalyse konnte festgestellt werden, dass sich der Wettbewerbsdruck gegenüber dem ca. 500 m westlich des Vorhabenstandortes gelegenen NETTO-Markt durch die Umsetzung des Planvorhabens spürbar erhöhen wird. Aufgrund der vorhandenen objektseitigen Defizite i.V.m. fehlenden Entwicklungspotenzialen des betroffenen Marktes wird ein langfristiger Betrieb – unabhängig von der LIDL-Planung – in Frage gestellt. Legt man die ermittelten Umsatzumverteilungswirkungen gegenüber der im Oberhausener Einzelhandelskonzept 2007 ausgewiesenen Zentrenstruktur zugrunde, ist eine Vereinbarkeit des Planvorhabens aufgrund der Auswirkungen auf das Zentrum Klosterhardt-Süd zu verneinen.

Im Jahr 2020 stellt sich die Zentrenstruktur faktisch jedoch anders dar. Im Zentrum Klosterhardt-Süd sind neben dem nicht mehr zeitgemäßem NETTO (mit Bäcker) derzeit noch ein Kiosk, ein Brautmoden-Geschäft, ein Schuhgeschäft und eine Apotheke ansässig. Ob damit die Mindestanforderungen an ein Nahversorgungszentrum weiterhin erfüllt sind, soll im Rahmen der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes geprüft werden. Nach Informationen der Stadt Oberhausen zeichnet sich ab, dass die Mindestanforderungen nicht mehr erfüllt werden.

Nahversorgungsfunktion des Vorhabens

Das Untersuchungsobjekt wird auch nach einem Neubau ein nahversorgungsrelevantes Hauptsortiment führen. Der Anteil der zentrenrelevanten Randsortimente (v. a. Teile der sog. Aktionswaren)

[31] Einzelhandel in Oberhausen (beschlossen durch den Rat der Stadt Oberhausen am 26.05.2008), a. a. O

[32] vgl. S. 68 ff des Konzeptes. Es ist darauf hinzuweisen, dass die im Rahmen des kommunalen Einzelhandelskonzeptes der Stadt Oberhausen aus dem Jahr 2007 formulierten Steuerungsempfehlungen eine Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten an Standorten im Siedlungszusammenhang grundsätzlich nicht empfehlen. Die formulierten Prüfschritte zur Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes beziehen sich ausschließlich auf Betriebe unterhalb der Großflächigkeit. Mit Bezug auf die zwischenzeitlich erfolgten Veränderungen in der Bestandsstruktur sowie die ausstehende Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes erfolgt dennoch eine entsprechende Bewertung des Vorhabenstandortes.

liegt in vergleichbaren Märkten i.d.R. bei rd. 10 % der Gesamtverkaufsfläche. Der Vorhabenstandort befindet sich zudem in einem direkten räumlichen Zusammenhang mit den umliegenden Wohngebieten. Wohnnutzungen schließen in alle vier Himmelsrichtungen an den Vorhabenstandort an. Darüber hinaus ist der Standort an das regionale ÖPNV-Netz angebunden. Der Nahbereich bzw. das fußläufig erreichbare Einzugsgebiet des projektierten LIDL-Marktes umfasst mit Blick auf die tatsächlichen siedlungsstrukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen ein Potenzial von rd. 9.990 Einwohnern. Mit einem errechneten Kaufkraftpotenzial im Nahrungs- und Genussmittelsegment in diesem Bereich von etwa 21,6 Mio. € liegt eine Umsatz-Kaufkraft-Relation von 31 % vor.

Die angestrebte Verkaufsflächengröße von maximal 1.350 m², die - unter Berücksichtigung der mit der Aufständerung entstehenden, überdurchschnittlichen Verkehrsflächen - faktisch einer Größenordnung von 1.060 m² eines ebenerdigen Marktes entspricht, ist damit gutachterlich als angemessen zu bewerten. Die Sicherung der Nahversorgungsstruktur kann infolge der Realisierung des Vorhabens innerhalb des dargestellten Einzugsgebietes als gegeben angesehen werden.

Geeignete Erschließung und Einfügen in den städtebaulichen Zusammenhang

Hinsichtlich der räumlichen Lage des Vorhabenstandortes und der umliegenden Verkehrswege ist davon auszugehen, dass das Planvorhaben eine geeignete verkehrliche Erschließung für den motorisierten Verkehr aufweisen wird. Hervorzuheben ist an dieser Stelle auch die bestehende ÖPNV-Anbindung des Standortes. Auch das bauliche Einfügen in den städtebaulichen Zusammenhang scheint darstellbar. Eine weiterführende Bewertung baulicher / verkehrlicher Zusammenhänge ist jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Verträglichkeitsuntersuchung.

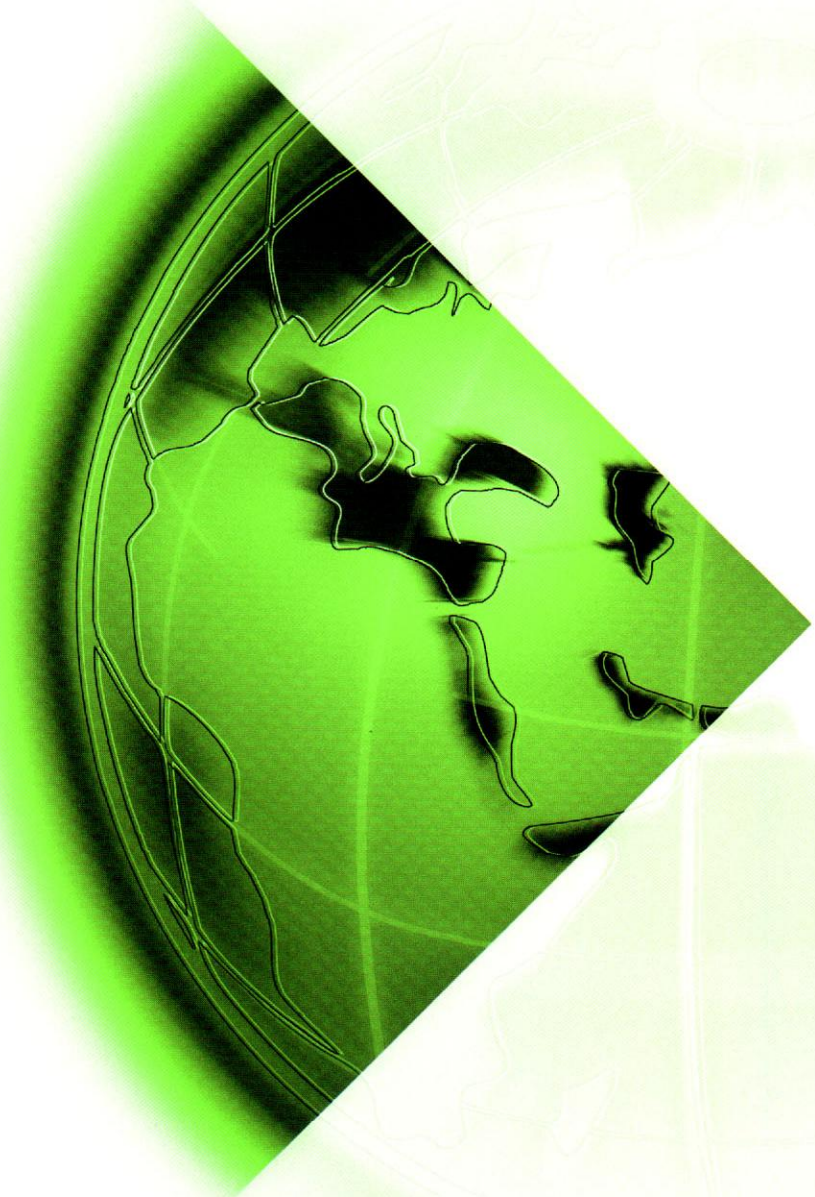
Suchräume zur Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten

Ansiedlungsvorhaben mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten sollen nach Angaben des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Oberhausen (2007) zunächst in einem Suchraum von 50 – 100 m um einen bestehenden Zentralen Versorgungsbereich erfolgen. Im vorliegenden Fall ist mit Blick auf die kleinteilige Siedlungsstruktur im Umfeld des Nahversorgungszentrums Klosterhardt-Süd nicht erkennbar, dass entsprechende Flächenpotenziale für den Betrieb eines zeitgemäßen Lebensmittelversorgers zur Verfügung stehen. Ab einer räumlichen Distanz von rd. 500 m (sog. Freihaltebereich nach Einzelhandelskonzept 2007) zum bestehenden Zentralen Versorgungsbereich kann zur Verbesserung der wohnortnahen Versorgung die Ansiedlung eines Nahversorgungsbetriebes möglich sein, sofern die zuvor genannten Kriterien (Verträglichkeit, Nahversorgungsfunktion, Erschließung) erfüllt werden.

Mit Blick auf die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten innerhalb des Untersuchungsraumes zum Zeitpunkt der Erarbeitung der vorliegenden Untersuchung im Oktober 2020 können die genannten Prüfkriterien als erfüllt angesehen werden. Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei dem untersuchten Standort nicht um eine Neuansiedlung, sondern um den Abriss und anschließenden Neubau eines bereits mehrjährig am Standort Teutoburger Straße bestehenden LIDL-Marktes handelt.

CIMA Beratung + Management GmbH

Köln, 04. Dezember 2020



Verkehrstechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen

Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Auftraggeber:	Lidl Dienstleistungs GmbH & Co. KG c/o Lidl Vertriebs GmbH & Co. KG Krummensteg 137 47475 Kamp - Lintfort
Auftragnehmer:	Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH Universitätsstraße 142 44799 Bochum Tel.: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 E-Mail: info@bbwgmbh.de
Bearbeitung:	Christina Groß, B.Sc. Malte Schneider, B.Sc. Dr.-Ing. Roland Weinert
Projektnummer:	3.1838
Datum:	05. Februar 2021

Inhaltsverzeichnis Seite

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung 2

2 Berechnungsverfahren 4

3 Verkehrserhebungen 6

4 Verkehrsnachfrage im Untersuchungsgebiet 7

5 Prognose des Verkehrsaufkommens 8

5.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung 8

5.2 Beschreibung der Planung 9

5.3 Berechnung des Neuverkehrs 10

5.4 Richtungsaufteilung des Neuverkehrs 11

6 Prognose-Planfall 12

6.1 Verkehrsaufkommen 12

6.2 Kapazität und Qualität des Verkehrsablaufs 13

6.3 Erschließungsvarianten des Grundstücks 14

6.3.1 Grundlagen 14

6.3.2 Alternativen zur Zufahrt von der Huyssenstraße 15

6.3.3 Zufahrt von der Straße Im Fuhlenbrock 18

6.3.4 Zufahrt Teutoburger Straße, Variante 1 21

6.3.5 Zufahrt Teutoburger Straße, Variante 2 23

6.3.6 Bewertung der Varianten für die Zufahrt Teutoburger Straße 24

6.3.7 Bewertung der Erschließung 24

6.4 Zusammenfassung 25

7 Eingangsgrößen für die schalltechnische Untersuchung 26

8 Zusammenfassung und gutachterliche Stellungnahme 29

Literaturverzeichnis 31

Anlagenverzeichnis 32

Erläuterungen zu den Anlagen für vorfahrtgeregelte Einmündungen / Kreuzungen 33

Erläuterungen zu den Anlagen für Kreisverkehre 34

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Stadt Oberhausen stellt den Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)“ auf. Ziel des Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen, um im Sinne der Innenentwicklung und der Sicherung und Verbesserung einer wohnortnahen Versorgung dem am Standort bestehenden Lebensmittel-Discountmarkt der Firma Lidl einen zeitgemäßen großflächigen Erweiterungsneubau zu ermöglichen. Die Abbildung 1 zeigt die Lage des Plangebietes im Stadtteil Osterfeld nördlich der Teutoburger Straße unmittelbar an der Stadtgrenze zu Bottrop. Auf der rot markierten Fläche soll der heute dort vorhandene Lebensmittel-Discountmarkt durch einen Neubau mit einer Verkaufsfläche[1] von 1.350 m² ersetzt werden.

Die verkehrliche Erschließung des Plangebietes ist im Wesentlichen über eine neu zu erstellende Parkplatz-Zufahrt von der Straße Im Fuhlenbrock vorgesehen. Die zurzeit vorhandene Anbindung am Knotenpunkt Teutoburger Straße / Turnplatzstraße zum Lidl soll weiterhin genutzt werden.

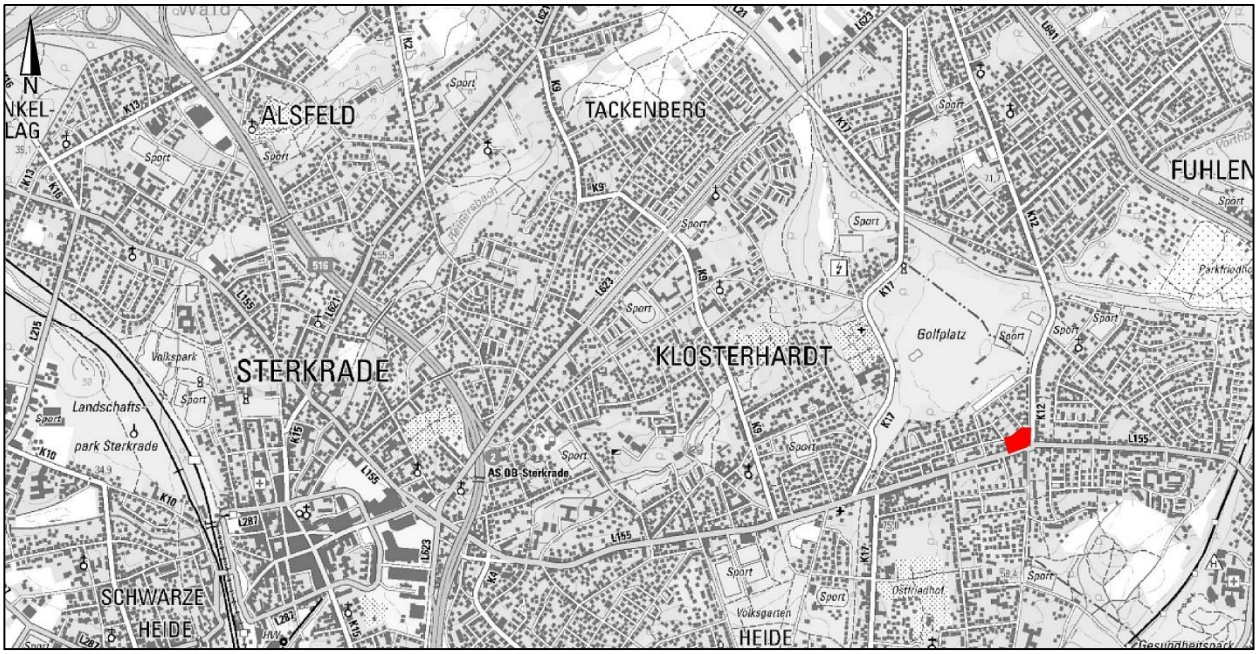


Abbildung 1: Lage des Plangebietes im Stadtgebiet an der Stadtgrenze zu Bottrop (Kartengrundlage: Land NRW (2019) – Lizenz dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung sind die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens zu bewerten. Es wird untersucht, welche zusätzliche Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr aufgrund der geplanten Entwicklung zu erwarten ist und ob das zukünftige Verkehrsaufkommen an den umliegenden Knotenpunkten störungsfrei sowie mit einer angemessenen Qualität des Verkehrsablaufs abgewickelt werden kann.

Die Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft mbH wurde von der Lidl Dienstleistungs GmbH & Co. KG beauftragt, die verkehrlichen Auswirkungen zu quantifizieren und zu bewerten. Dazu gehörten insbesondere eine Prognose der künftig zu erwartenden Verkehrsstärken und eine Beurteilung der Kapazität und der Qualität des Verkehrsablaufs an den benachbarten Knotenpunkten. Zudem wird eine Betrachtung der

[1] Die Angabe der Verkaufsfläche erfolgt nach Maßgabe der aktuellen planungs- und bauordnungsrechtlichen Vorgaben und umfasst somit v.a. auch umfangreiche Bewegungsflächen innerhalb des Marktes, die sich in der Eigenart des Gebäudes (v.a. Mehrgeschossigkeit) begründen

bestehenden Anbindung und möglicher Alternativen sowie deren Bewertung hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit durchgeführt.

2 Berechnungsverfahren

Die Verkehrsqualität von einzelnen Knotenpunkten kann mit den Berechnungsverfahren aus dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ermittelt werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die angegebenen Verfahren von einer ungestörten zufälligen Ankunftsverteilung der Fahrzeuge ausgehen. Einflüsse durch benachbarte Knotenpunkte, wie z.B. die Pulkbildung bei Signalanlagen, bleiben bei diesen Berechnungen unberücksichtigt.

Vorfahrtgeregelte Einmündung / Kreuzung

Die Kapazität und die Qualität des Verkehrsablaufs an den vorfahrtgeregelten Knotenpunkten wurden gemäß Kapitel S5 aus dem HBS (vgl. FGSV, 2015) mit dem Programm KNOBEL berechnet.

Kreisverkehr

Die Qualität des Verkehrsablaufs an einem Kreisverkehr wurde gemäß Kapitel S5 aus dem HBS (vgl. FGSV, 2015) mit dem Programm KREISEL berechnet.

Qualität des Verkehrsablaufs

Für den Kraftfahrzeugverkehr wird die Qualität des Verkehrsablaufs in den einzelnen Zufahrten nach der Größe der mittleren Wartezeit beurteilt und festgelegten Qualitätsstufen zugeordnet (vgl. Tabelle 1). Dabei ist an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten der Fahrzeugstrom mit der größten mittleren Wartezeit maßgebend für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes.

Tabelle 1: Grenzwerte für die Stufen der Verkehrsqualität für vorfahrtgeregelte Knotenpunkte (Einmündungen, Kreuzungen, vorfahrtgeregelte Kreisverkehre) gemäß HBS (vgl. FGSV, 2015)

Qualitätsstufe (QSV)	Kfz-Verkehr mittlere Wartezeit t_W [s/Fz]
A	≤ 10
B	≤ 20
C	≤ 30
D	≤ 45
E	> 45
F	Auslastungsgrad > 1

Die zur Bewertung des Verkehrsablaufs herangezogenen Qualitätsstufen entsprechen den Empfehlungen gemäß HBS (vgl. FGSV, 2015). Die Qualitätsstufen lassen sich, wie in Tabelle 2 dargestellt, charakterisieren.

Tabelle 2: Beschreibung der Qualitätsstufen gemäß HBS (vgl. FGSV, 2015)

Stufe	Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	Qualität des Verkehrsablaufs
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann den Knotenpunkt nahezu ungehindert passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	**sehr gut**
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	**gut**
C	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.	**befriedigend**
D	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	**ausreichend**
E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.	**mangelhaft**
F	Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.	**ungenügend**

3 Verkehrserhebungen

Zur Bearbeitung der Aufgabenstellung war die Kenntnis der vorhandenen Verkehrsnachfrage erforderlich. Dazu wurde das Verkehrsaufkommen an den Knotenpunkten:

- Teutoburger Straße / Siepenstraße / Sterkrader Straße / Im Fuhlenbrock (1),
- Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (2),
- Turnplatzstraße / Huyssenstraße (3),
- Huyssenstraße / Jacobistraße (4),
- Im Fuhlenbrock / Jacobistraße (5),
- Huyssenstraße / Anbindung Lidl Nord (Z/A) und
- Turnplatzstraße / Anbindung Lidl Süd (Z/A)

im Rahmen einer Knotenstromerhebung am Dienstag, dem 02.04.2019 im Zeitabschnitt von 15:00 bis 19:00 Uhr erfasst (vgl. Anlage 2). Die Auswertung erfolgte nach Fußgängern, Radfahrern und Fahrzeugarten des Kfz-Verkehrs getrennt in 15min-Intervallen.

Die Abbildung 2 (vgl. Anlage 1) zeigt die untersuchten Knotenpunkte im Umfeld des Vorhabens.

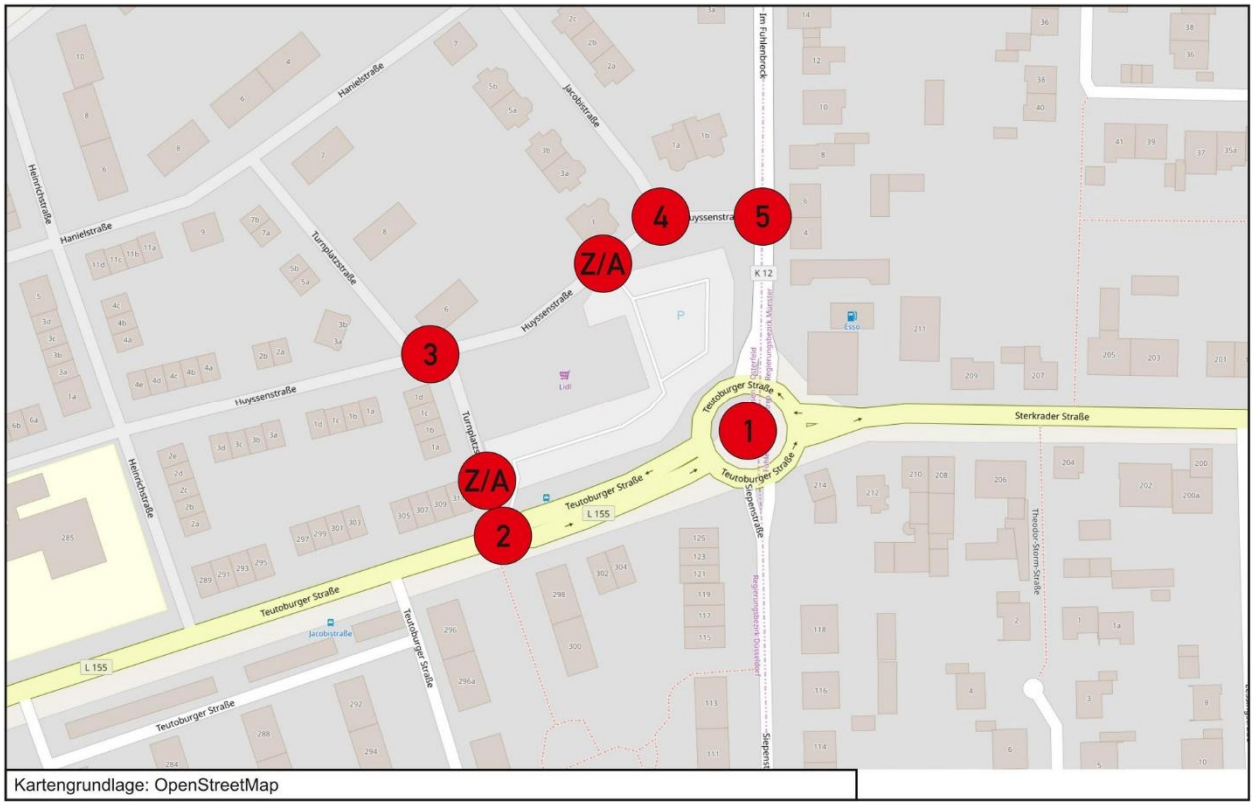


Abbildung 2: Lage der untersuchten Knotenpunkte (Bildgrundlage: OpenStreetMap)

4 Verkehrsnachfrage im Untersuchungsgebiet

Auf der Grundlage der Zählergebnisse wurden Ganglinien des Verkehrsaufkommens erstellt, aus denen die maßgebende Spitzenstunde abgeleitet wurde. Die Strombelastungen der Knotenpunkte während dieser Spitzenstunde werden im Folgenden in Form von Knotenstromdiagrammen dargestellt.

Die nachmittägliche Spitzenstunde des Verkehrsaufkommens aller Knotenpunkte wurde im Zeitraum von 17:15 bis 18:15 Uhr ermittelt.

Die Abbildung 3 (vgl. Anlage 3) zeigt die erhobenen Verkehrsbelastungen der Knotenpunkte in der nachmittäglichen Spitzenstunde.

In der Spitzenstunde wurden 124 Pkw/h im Quellverkehr beim Verlassen des Grundstücks und 124 Pkw/h im Zielverkehr bei der Einfahrt auf das Grundstück gezählt. Über den gesamten vierstündigen Erhebungszeitraum betrug das Aufkommen 453 Pkw/4h im Quellverkehr und 459 Pkw/4h im Zielverkehr.

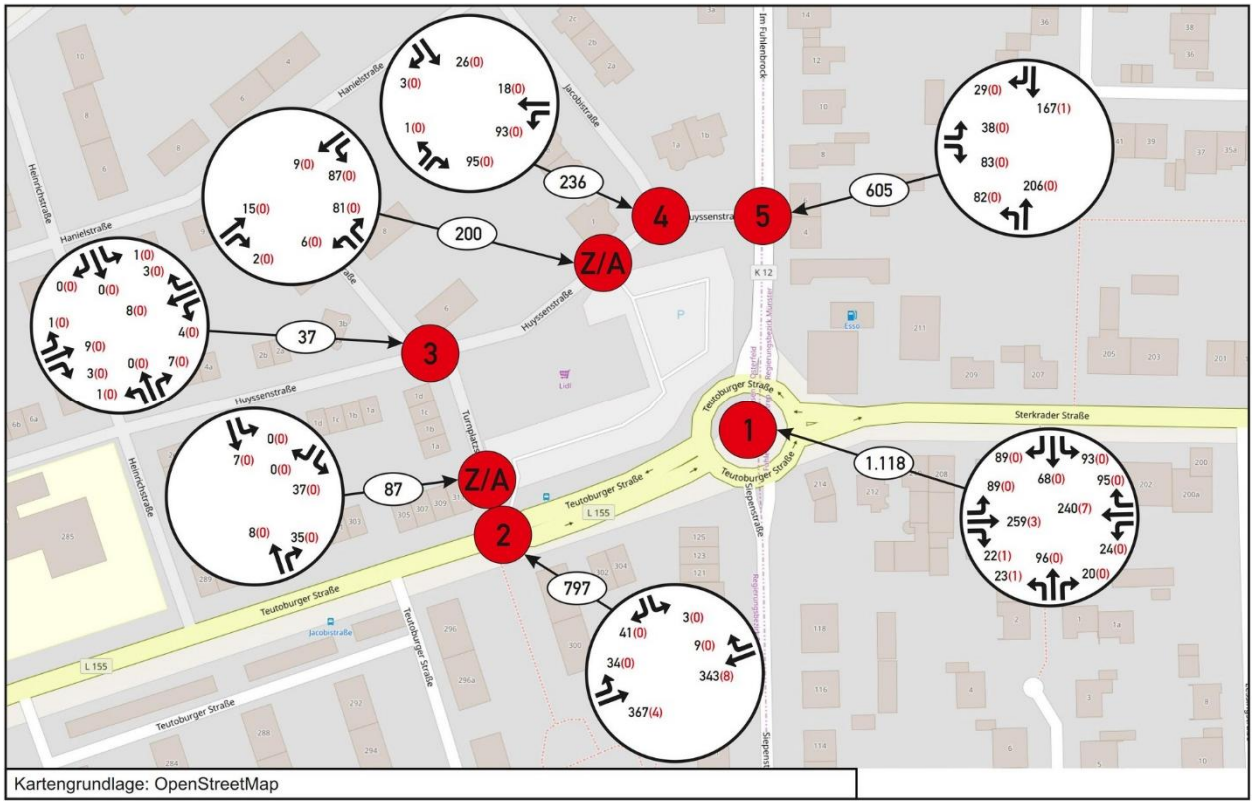


Abbildung 3: Verkehrsbelastungen im Analysefall zur nachmittäglichen Spitzenstunde (17:15 –18:15 Uhr) [Kfz/h (SV/h)]

5 Prognose des Verkehrsaufkommens

5.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die Prognose der allgemeinen Verkehrsentwicklung erfolgt vorzugsweise auf Grundlage von gesamtstädtischen Verkehrsprognosen („Prognose-Nullfall“). Nach Auskunft der Stadt Oberhausen ist im hier untersuchten Bereich unter Berücksichtigung der allgemeinen und lokalen Verkehrsentwicklung mit einer Stagnation zu rechnen. Da sich das Plangebiet an der Stadtgrenze zu Bottrop befindet und der Knotenpunkt 1 genau auf der Stadtgrenze liegt, ist die Prognose der Stadt Bottrop ebenfalls zu berücksichtigen. Nach Auskunft der Stadt Bottrop ist für die allgemeine Verkehrsentwicklung ein Prognosefaktor von 5 % als Zuschlag auf die Knotenstrombelastungen der aktuellen Verkehrserhebung vorzunehmen. Um auf der sicheren Seite zu liegen und in Abstimmung mit der Stadt Oberhausen, wurde dieser Prognosefaktor von 5 % auf alle Knotenarme des Knotenpunktes 1 sowie auf die Geradeausströme der Knotenpunkte 2 und 5 im Oberhausener Stadtgebiet angewendet. Diese Zunahme wurde den erhobenen Verkehrsbelastungen pauschal hinzugerechnet.

In der Anlage 4 sind die Verkehrsbelastungen der Knotenpunkte in der nachmittäglichen Spitzenstunde im Prognose-Nullfall dargestellt.



5.2 Beschreibung der Planung

Das Nutzungskonzept für den Bebauungsplan Nr. 31 sieht einen Lebensmittel-Discountmarkt mit einer Verkaufsfläche[2] von 1.350 m² vor. Das bestehende Gebäude soll entfernt werden.

Das geplante Gebäude wird an ähnlicher Stelle wie das Bestandsgebäude im westlichen Bereich des Bebauungsplangebietes als zweigeschossiger Baukörper errichtet. Der eigentliche Markt wird im Obergeschoss errichtet. Darunter wird ebenerdig eine Parkebene mit 37 Stellplätzen eingerichtet. Der offene Parkplatz östlich des Gebäudes bietet künftig 40 Stellplätze. Die Anlieferung erfolgt, wie im Bestand, über eine Zufahrt von der Huyssenstraße. Der Anlieferungsbereich selbst befindet sich innerhalb des Gebäudes an der nördlichen Fassade. Die Zufahrt über die Huyssenstraße dient ausschließlich der Anlieferung. Die Ein- und Ausfahrt für Pkw findet über eine neue Erschließung von der Straße Im Fuhlenbrock statt. Zur Entzerrung des Kundenverkehrs soll die im Bestand vorhandene Zufahrt von der Teutoburger Straße erhalten bleiben. Die in Abbildung 4 enthaltene Zufahrt ist eine von zwei möglichen Varianten und wird im weiteren Verlauf der Untersuchung im Hinblick auf die Realisierbarkeit geprüft (vgl. Ziffer 6.3).

Die Abbildung 4 zeigt den Lageplan mit dem Parkplatz und den Schleppkurven für die Anlieferung. Das Marktgebäude wird über der blauen Teilfläche errichtet.

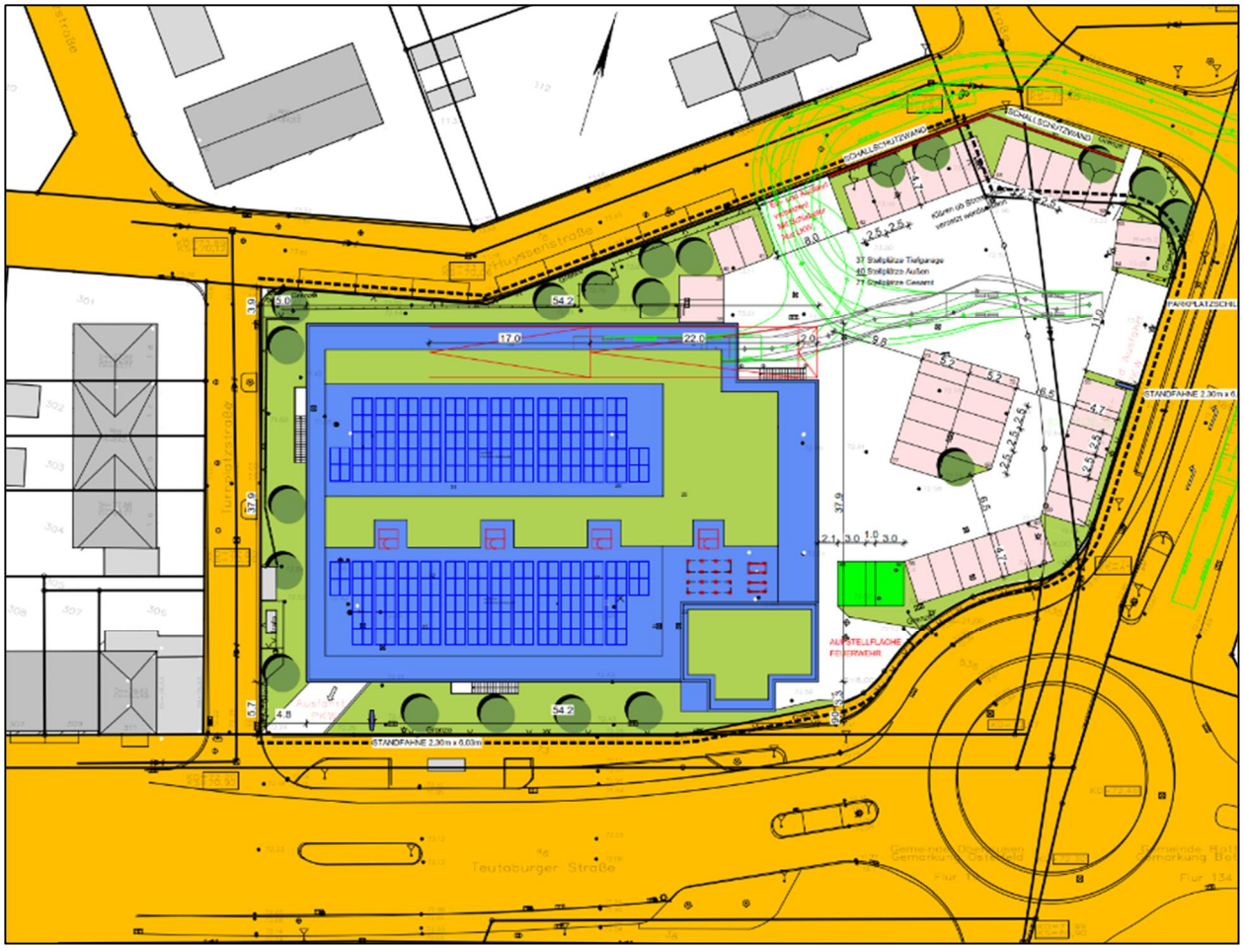


Abbildung 4: Lageplan zum Vorhaben (Quelle: Grafenbau GmbH, Stand 03.02.2021)

[2] Die Angabe der Verkaufsfläche erfolgt nach Maßgabe der aktuellen planungs- und bauordnungsrechtlichen Vorgaben und umfasst somit v.a. auch umfangreiche Bewegungsflächen innerhalb des Marktes, die sich in der Eigenart des Gebäudes (v.a. Mehrgeschossigkeit) begründen

5.3 Berechnung des Neuverkehrs

Die Grundlage der Verkehrserzeugungsrechnung bilden die Angaben des Auftraggebers zur Größe der Nutzung, zur Nutzungsart und zur -intensität.

Die Berechnung der durch das Vorhaben zusätzlich zu erwartenden Verkehrsbelastungen wurde auf der Basis der heutigen Verkehrsnachfrage und unter Berücksichtigung veröffentlichter Kennwerte bzw. eigener Erfahrungswerte durchgeführt. Es handelt sich bei den veröffentlichen Kennziffern um bundesweit anerkannte Werte, die in aktuellster und gültiger Fassung im Programm „Ver_Bau: Programm zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung“ (Bosserhoff, 2019) vorliegen.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 31 lässt planungsrechtlich eine Hauptnutzung in Form eines Lebensmittel-Discountmarktes zu. Geplant sind ein oberirdischer Parkplatz und eine Garage im Erdgeschoss des geplanten Gebäudes mit insgesamt 77 Stellplätzen. Die Verkaufsfläche wird gemäß planungs- und bauordnungsrechtlicher Definition 1.350 m² betragen. Hierin enthalten sind umfangreiche Bewegungsflächen, die der inneren vertikalen Erschließung des Gebäudes dienen (Rolltreppen etc.). Im Sinne einer Vergleichbarkeit mit einem "konventionellen", d.h. I-geschossigen, Lidl-Lebensmittelmarkt, und weil die in der Literatur verfügbaren Ansätze zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens für I-geschossige Lidl-Märkte gelten, wurde die Verkaufsfläche auf rd. 1.060 m2 adaptiert.

Die Berechnung des zu erwartenden Neuverkehrs erfolgte auf Grundlage der geplanten adaptierten Verkaufsfläche gegenüber der Bestandsverkaufsfläche und unter Berücksichtigung der erhobenen Verkehrsbelastungen. Diese Vorgehensweise wird gewählt, da mit den erhobenen Verkehrsbelastungen die Attraktivität und auch das Mobilitätsverhalten der Nutzer des Einzelhandelsstandortes objektiv erfasst werden konnte.

Die Veränderung der Verkaufsfläche von 1.060 m² (adaptierter Wert, s.o.) gegenüber dem Bestand von 820 m² entspricht einem Zuwachs von 29,3%. Dabei ist zu erwarten, dass das Kundenaufkommen nicht linear im Verhältnis des Flächenzuwachses ansteigt, sondern degressiv. Diese Vorgehensweise ist auch in der Literatur durch einen Korrekturfaktor vorgesehen, der Werte zwischen 0 und 0,2 annehmen kann. Das heißt, dass gegenüber dem linearen Anstieg eine Abminderung um bis zu 20% durchaus realistisch ist.

Im vorliegenden Fall ergibt sich daraus ein Zuwachs an Kunden um 29,3 x 0,8 = 23,4%.

Dabei ist dieser Ansatz als zu hoch anzusehen. Da der vorhandene Lebensmitteldiscountmarkt nur über einen weiteren Konkurrenten ca. 400 m weiter westlich verfügt und das Warenangebot sich durch den Neubau nicht wesentlich ändern wird, ist ein Zuwachs von 10% als plausibler anzusehen. Zudem wurde im Bestand ein weit höheres Verkehrsaufkommen in der nachmittäglichen Spitzenstunde erhoben (124 Kfz/h im Quell- und Zielverkehr), als in einer Verkehrserzeugung für den aktuellen Lidl-Markt in der Nachmittagsspitzenstunde berechnet werden würde (Quellverkehr: 65 Kfz/h; Zielverkehr: 61 Kfz/h). Das heißt, dass dieser Lidl-Markt besser besucht wird, als es prognostiziert werden würde. Insofern ist damit zu rechnen, dass sich der Kundenzuwachs über einen Attraktivitätsgewinn erschließt und nicht durch vollständig neue Käuferschichten.

Für die verkehrstechnischen Berechnungen wird das Verkehrsaufkommen der Spitzenstunde mit einem Aufschlag von 10 % versehen.

Insofern wird für den Neubau in der nachmittäglichen Spitzenstunde von 17.15 – 18.15 Uhr ein Aufkommen von

- 124 Kfz/h x 1,1 = 136 Kfz/h (0 SV-Kfz) im Quellverkehr
- 124 Kfz/h x 1,1 = 136 Kfz/h (0 SV-Kfz) im Zielverkehr

angesetzt.

5.4 Richtungsaufteilung des Neuverkehrs

Die anzunehmende räumliche Verteilung des Neuverkehrs an den einzelnen Knotenpunkten wurde durch Auswertung der maßgebenden Spitzenstunde aus der Erhebung hergeleitet. Für die Aufteilung der Fahrten wird dabei die Zufahrt zur Teutoburger Straße zunächst vernachlässigt. Aus verkehrstechnischer Sicht ist die Zufahrt Im Fuhlenbrock von größerer Bedeutung. Die Zufahrt von der Teutoburger Straße führt direkt in die Parkgarage und wird aufgrund des spitzen Winkels und der Einschränkungen durch den Fahrbahnteiler in der Teutoburger Straße nicht aus allen Fahrtrichtungen befahrbar sein. Daher ist davon auszugehen, dass der überwiegende Teil der Kunden die Zufahrt zum Parkplatz nutzen wird. Einzelne Fahrzeuge, die die Zu-/Ausfahrt zur Teutoburger Straße nutzen, wirken sich nur positiv auf den Verkehrsablauf an der Zufahrt Im Fuhlenbrock aus.

Die Anbindung an die Straße Im Fuhlenbrock liegt gegenüber der Tankstelle direkt im Anschluss an den bestehenden Kreisverkehr.

Für die Berechnungen wird angenommen, dass das gesamte Verkehrsaufkommen über die Zufahrt Im Fuhlenbrock abgehandelt wird. Eine Überprüfung der Zufahrt von der Teutoburger Straße ist auf Grund der zu erwartenden geringen Anzahl an Fahrten vernachlässigbar.

Die Abbildung 5 (vgl. Anlage 6) zeigt die prozentuale Aufteilung des Neuverkehrs für den Lebensmittel-Discountmarkt. Die orangefarbenen (helleren) Werte stellen die Verteilung des Zielverkehrs dar und die purpurnen (dunkleren) Werte die des Quellverkehrs.

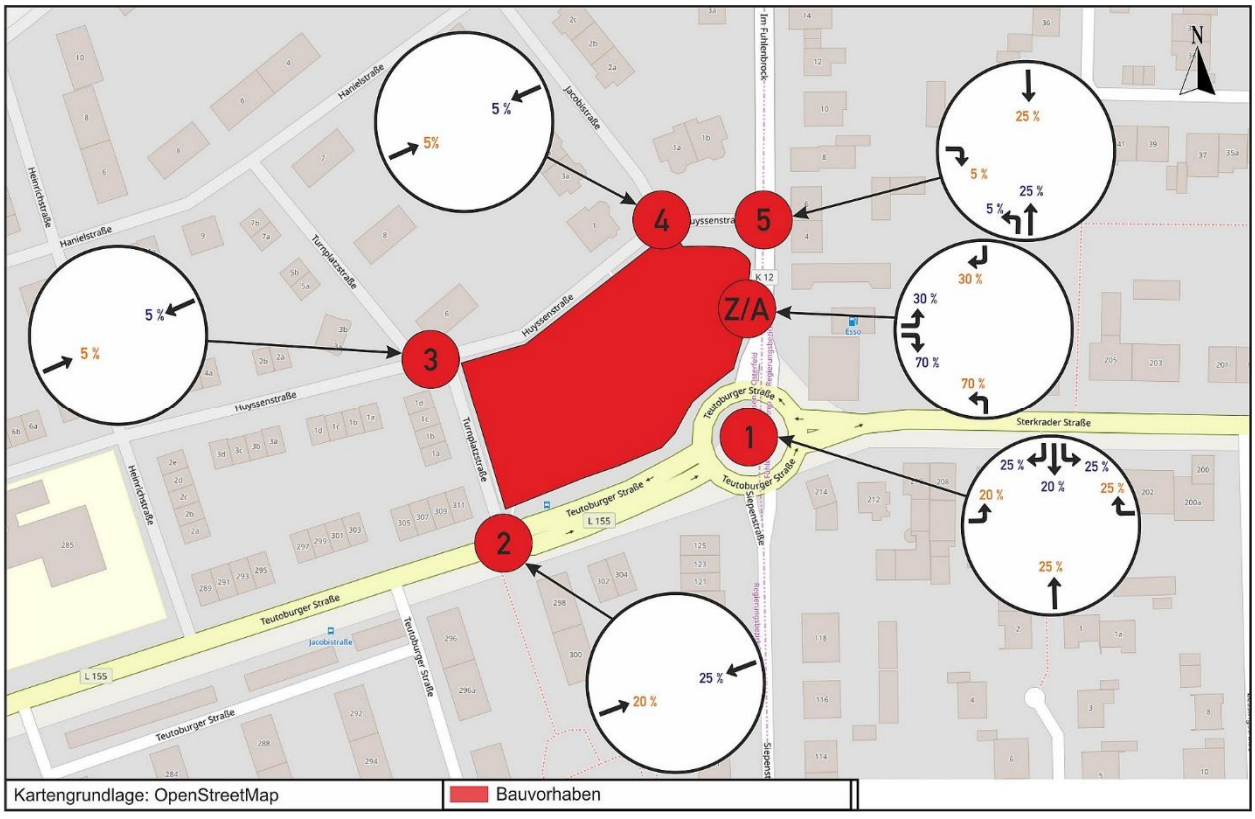


Abbildung 5: Räumliche Verteilung des Neuverkehrs während der nachmittäglichen Spitzenstunde (orange, hell: Zielverkehr; purpurn, dunkel: Quellverkehr)

6 Prognose-Planfall

6.1 Verkehrsaufkommen

Der Prognose-Planfall ergibt sich durch Überlagerung der Verkehrsbelastungen des Prognose-Nullfalls (vgl. Anlage 4) mit dem Neuverkehr. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das erhobene Verkehrsaufkommen der heute auf dem Grundstück vorhandenen Nutzung entfällt. Dem entsprechend wurde das Verkehrsaufkommen des Prognose-Nullfalls entsprechend reduziert (vgl. Anlage 5).

Die Abbildung 6 (vgl. Anlage 7) zeigt die prognostizierten zukünftigen Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten während der maßgebenden Spitzenstunde von 17.15 – 18.15 Uhr.

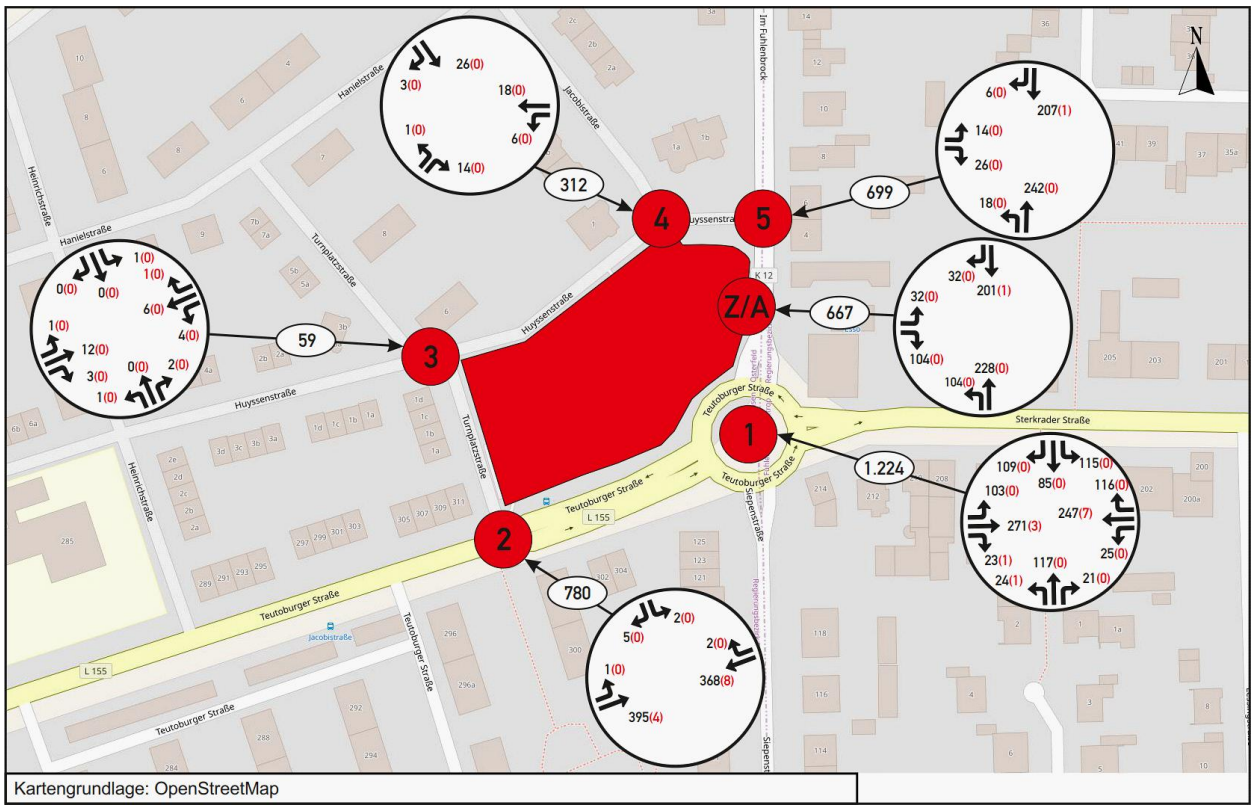


Abbildung 6: Verkehrsbelastungen im Prognose-Planfall zur nachmittäglichen Spitzenstunde (17:15 –18:15 Uhr) [Kfz/h (SV/h)]

6.2 Kapazität und Qualität des Verkehrsablaufs

Zur Bewertung der Verkehrssituation nach Umsetzung des Vorhabens wurde die Qualität des Verkehrsablaufs an den Knotenpunkten

- Teutoburger Straße / Siepenstraße / Sterkrader Straße / Im Fuhlenbrock - vorfahrtgeregelter Kreisverkehr (KP1),
- Im Fuhlenbrock / Jacobistraße - vorfahrtgeregelte Einmündung (KP5)
- Im Fuhlenbrock / Anbindung Lidl Nord - vorfahrtgeregelte Einmündung (Z/A)

mit den zuvor errechneten Prognoseverkehrsbelastungen im Planfall berechnet. Hierfür wurde der Ausbaustand der Knotenpunkte mit Ausnahme der neuen Zufahrt Im Fuhlenbrock aus dem Analysefall zugrunde gelegt.

Für die übrigen Knotenpunkte

- Turnplatzstraße / Huyssenstraße - vorfahrtgeregelte Kreuzung (KP3) und
- Huyssenstraße / Jacobistraße - vorfahrtgeregelte Einmündung (KP4)

kann aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen von deutlich unter 400 Kfz/h erfahrungsgemäß ohne rechnerischen Nachweis eine sehr gute Verkehrsqualität erwartet werden.

Knotenpunkt 1: Teutoburger Straße / Siepenstraße / Sterkrader Straße / Im Fuhlenbrock

Die Berechnungen zeigen, dass sich in der nachmittäglichen Spitzenstunde insgesamt eine sehr gute Qualität des Verkehrsablaufs (QSV A) einstellt. In allen Zufahrten ist im Mittel mit einer Wartezeit zwischen 5 und 6 Sekunden zu rechnen. Der Rückstau beträgt in der Teutoburger Straße und in der Sterkrader Straße in 95% aller Fälle nicht mehr als 2 Fahrzeuge. Es bestehen große Reserven. Die ausführlichen Ergebnisse der Berechnungen mit vorhandenen Kapazitätsreserven, mittleren Wartezeiten und Rückstaulängen sind detailliert in den Anlagen 8 bis 10 dargestellt.

Knotenpunkt 2: Teutoburger Straße / Turnplatzstraße

Insgesamt ergibt sich rechnerisch in der nachmittäglichen Spitzenstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A). Die höchsten Wartezeiten treten für den Linkseinbieger aus der Turnplatzstraße in die Teutoburger Straße mit im Mittel etwa 9,1 Sekunden auf. Behinderungen durch wartende Linksabbieger von der Teutoburger Straße in die Turnplatzstraße sind kaum zu erwarten, die Länge des Rückstaus beträgt in 95% der Fälle maximal 1 Fahrzeug. Ein separater Linksabbiegestreifen ist folglich entbehrlich. Die Zufahrt kann in der heutigen Form betrieben werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Querschnitt der Teutoburger Straße bereits relativ breit ist und für Linksabbieger in die Turnplatzstraße aufgrund des Fahrbahnteilers in der Zufahrt zum Kreisverkehr ein Aufstellbereich an der Mittelmarkierung zur Verfügung steht.

Die ausführlichen Ergebnisse der Berechnungen mit vorhandenen Kapazitätsreserven, mittleren Wartezeiten und Rückstaulängen sind detailliert in den Anlagen 11 bis 12 dargestellt.

Knotenpunkt 5: Im Fuhlenbrock / Jacobistraße

Die Ergebnisse der Berechnungen zeigen für die Einmündung in der Spitzenstunde am Nachmittag eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A). Der Linkseinbieger aus der Jacobistraße in die Straße Im Fuhlenbrock weist eine Wartezeit von im Mittel etwa 6,3 Sekunden auf.



Behinderungen durch wartende Linksabbieger in der Straße Im Fuhlenbrock sind praktisch nicht zu erwarten. Der Linksabbieger weist eine Wartezeit von im Mittel weniger als 4 Sekunden auf, der Rückstau beträgt in 95% aller Fälle maximal 1 Fahrzeug. Ein separater Linksabbiegestreifen ist folglich nicht erforderlich.

Die ausführlichen Ergebnisse der Berechnungen mit vorhandenen Kapazitätsreserven, mittleren Wartezeiten und Rückstaulängen sind den Anlagen 13 bis 14 zu entnehmen.

Knotenpunkt Z/A: Im Fuhlenbrock / Zufahrt Lidl

Die Ergebnisse der Berechnungen zeigen für die Einmündung in der Spitzenstunde am Nachmittag eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A). Der Linkseinbieger vom Parkplatz des Lidl-Marktes in die Straße Im Fuhlenbrock weist eine Wartezeit von im Mittel etwa 8,3 Sekunden auf.

Behinderungen durch wartende Linksabbieger in der Straße Im Fuhlenbrock sind praktisch nicht zu erwarten. Der Linksabbieger auf den Lidl-Parkplatz weist eine Wartezeit von im Mittel 4,3 Sekunden auf, der Rückstau beträgt in 95% aller Fälle maximal 1 Fahrzeug. Zur Erleichterung des Verkehrsflusses und zur Vermeidung von Störungen in der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr wird vorgeschlagen, einen separaten kurzen Linksabbiegestreifen unmittelbar hinter dem Fahrbahnteiler anzulegen.

Die ausführlichen Ergebnisse der Berechnungen mit vorhandenen Kapazitätsreserven, mittleren Wartezeiten und Rückstaulängen sind den Anlagen 15 bis 16 zu entnehmen.

6.3 Erschließungsvarianten des Grundstücks

6.3.1 Grundlagen

Im Zuge des Planungsprozesses ist die Zufahrt zum offenen Parkplatz von der Huyssenstraße an die Straße im Fuhlenbrock verlegt worden, um die Huyssenstraße zu entlasten, die als verkehrsberuhigter Bereich mit Zeichen 325.1 StVO ausgewiesen ist. Für die Lkw-Zufahrt ist allerdings weiterhin eine Anfahrt über die Huyssenstraße erforderlich, weil der Platzbedarf eines Sattelzuges beim Wenden vor der Anlieferung mit einer Nutzung des Parkplatzes in Konflikt steht.

Diese Geometrie ist das Ergebnis umfangreicher Prüfungen hinsichtlich der Möglichkeiten zur Erschließung des Grundstücks. Unter Ziffer 6.3.2 wird die Entwicklung der Vorzugsvariante dargestellt.

Die verkehrstechnischen Berechnungen (vgl. Ziffer 6.2) zeigen, dass das gesamte Verkehrsaufkommen über die geplante Zufahrt Im Fuhlenbrock mit sehr guter Qualität abgewickelt werden kann.

Um dem Kunden eine zweite Möglichkeit bereitzustellen, soll die Anbindung des Plangebiets an die Teutoburger Straße, ähnlich der bestehenden Erschließung, aufrechterhalten bleiben. Dafür wurden zwei Varianten untersucht. Eine unveränderte Beibehaltung der im Bestand vorhandenen Zufahrt über die Ecke Turnplatzstraße/Teutoburger Straße wird aus Gründen der Architektur und der Befahrbarkeit im Zweirichtungsverkehr kaum möglich sein. Außerdem ist ein Konflikt mit der Bushaltestelle möglich.

In den Kapiteln 6.3.4 bis 6.3.6 erfolgt eine Diskussion der möglichen Erschließungen von der Teutoburger Straße unter verkehrstechnischen Aspekten.

Der Verzicht auf eine Pkw-Zufahrt von der Huyssenstraße bietet auch die Möglichkeit, die schalltechnische Abschirmung in dieser Richtung zu verbessern, weil die Lkw-Zufahrt nur in Einzelfällen im Tagesverlauf geöffnet werden muss. Erfahrungsgemäß sind Anlieferungsvorgänge bei Discountmärkten auf 1 bis 2 Vorgänge im Tagesverlauf beschränkt. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass Müll und Wertstoffe abgeholt



werden. Im vorliegenden Fall ist davon auszugehen dass ein maximales Aufkommen von 5 Lkw im Tagesverlauf zu erwarten ist. Dabei ist in ein oder zwei Fällen mit einem Sattelzug zu rechnen. In den übrigen Fällen ist von einem Einzel-Lkw auszugehen.

6.3.2 Alternativen zur Zufahrt von der Huyssenstraße

Ausschlaggebend für die Erschließung ist die Befahrbarkeit für das Anlieferungsfahrzeug. Da der zum Einsatz kommende Sattelzug rückwärts in den Ladebereich einfahren muss, ist der Flächenbedarf beim Rangieren vor dem Ladebereich ausschlaggebend.

Es wurde geprüft, ob eine Verlegung der Zufahrt an eine andere Seite des Grundstücks möglich ist. Dabei käme theoretisch eine Verschiebung der Zufahrt aus der Huyssenstraße an die Jacobistraße in Richtung Im Fuhlenbrock in Frage. In diesem Fall muss der Sattelzug bei der Anlieferung im Uhrzeigersinn um die Stellplatzgruppe in der Mitte des Parkplatzes herumfahren, bevor er vor dem Tor des Ladebereichs eine Position annehmen kann, die ein Einfahren rückwärts ermöglicht. Eine Verschiebung der zentralen Stellplatzgruppe ist nur in geringem Umfang möglich, weil vor der Anlieferung Platz für das Einfahren benötigt wird.

Abbildung 7 zeigt in der linken Hälfte die Schleppkurve für dieses Manöver. Dabei sind mehrere Stellen rot markiert, an denen Konflikte mit den Stellplätzen zu erwarten sind, weil der Bewegungsspielraum nicht ausreicht. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass der Sattelzug unmittelbar vor der Zufahrt zur Parkgarage queren muss. Da der gesamte Parkplatz befahren werden muss, ist eine Anlieferung während der Öffnungszeiten sehr riskant, wenn sich Fußgänger auf dem Parkplatz befinden. Eine andere Möglichkeit besteht nicht, wenn der Sattelzug rückwärts vor der Anlieferung positioniert werden soll.

Bei der Abfahrt (vgl. Abbildung 7, rechte Hälfte) muss der Sattelzug einen sehr engen 180°-Bogen fahren, weil unmittelbar nach der Einfahrt in die Jacobistraße die Einfahrt in die Straße Im Fuhlenbrock folgt. Die dadurch entstehende Schleppkurve beansprucht eine große Fläche, insbesondere auf der Innenseite des Bogens im Bereich der Gehwege.

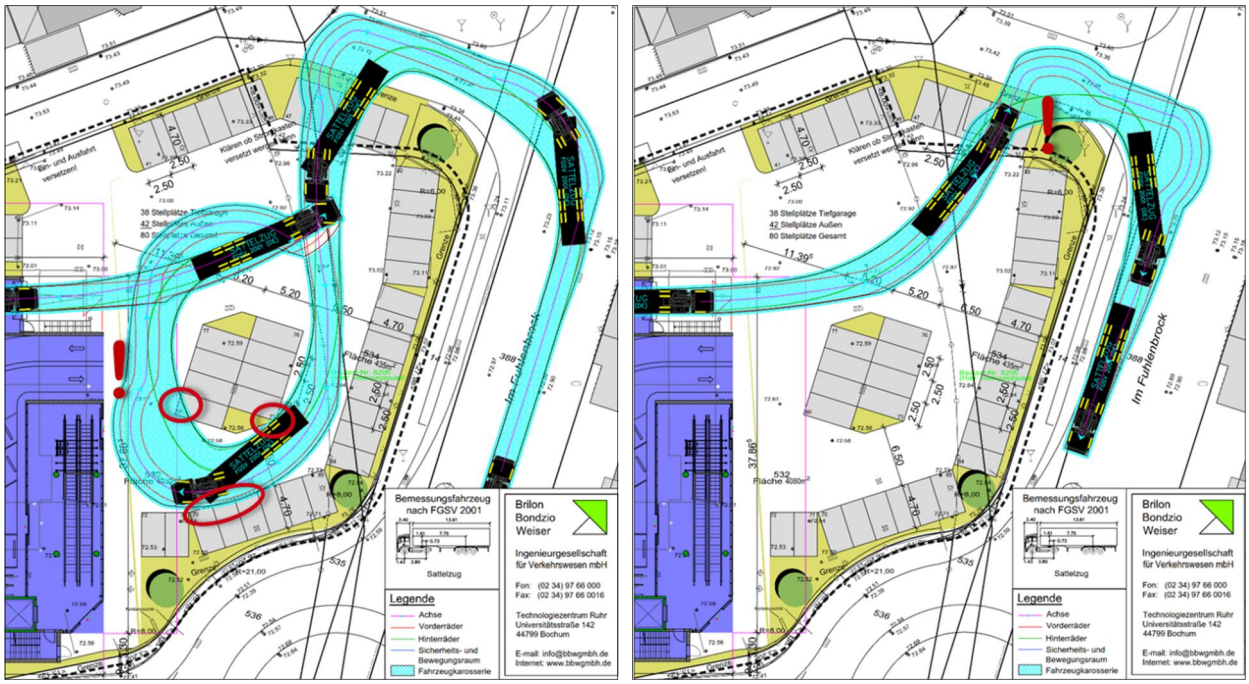


Abbildung 7: Schleppkurve eines Sattelzuges bei der An- und Abfahrt von der Jacobistraße (Die Plangrundlage zeigt einen früheren Planungsstand, die Grundaussage bleibt trotz fortgeschriebener Planung unverändert.)

Eine andere Möglichkeit wäre eine direkte Zufahrt zum Kreisverkehr als fünfter Arm. Für den Sattelzug bei der Anlieferung bedeutet dieses ebenfalls eine Umfahrung des zentralen Stellplatzblocks im Uhrzeigersinn. Dabei ist mit ähnlichen Problemen zu rechnen wie bei der Zufahrt von der Jacobistraße.

Im Bereich der Einfahrt in den Kreisverkehr ist der Gehweg zu überqueren. Eine regelkonforme Gestaltung der Kreisverkehrszufahrt bedeutet aber eine Abrückung der Querungsstelle für den Fußgänger mit einem Fußgängerüberweg (Zebrastreifen). Dabei würde die Zufahrt aber in den Parkplatz rücken, verbunden mit einem nennenswerten Verlust von Stellplätzen.

Die Gestaltung der Zufahrt als Gehwegüberfahrt hätte zur Folge, dass die gegenüber Fußgängern wartepflichtigen Pkw beim Verlassen des Kreisverkehrs auf der Fahrbahn warten müssen, was den Verkehrsfluss im Kreisverkehr behindert. Außerdem ist zu befürchten, dass bei dieser Gestaltung die nahe an der Kreisfahrbahn befindlichen Stellplätze ein Sichthindernis darstellen für wartepflichtige Kraftfahrer bei der Einfahrt in den Kreisverkehr auf bevorrechtigte Fahrzeuge aus der Straße Im Fuhlenbrock.

Abbildung 8 zeigt die Schleppkurven für die An- und Abfahrt vom Kreisverkehr. Die Konfliktstellen sind rot markiert.

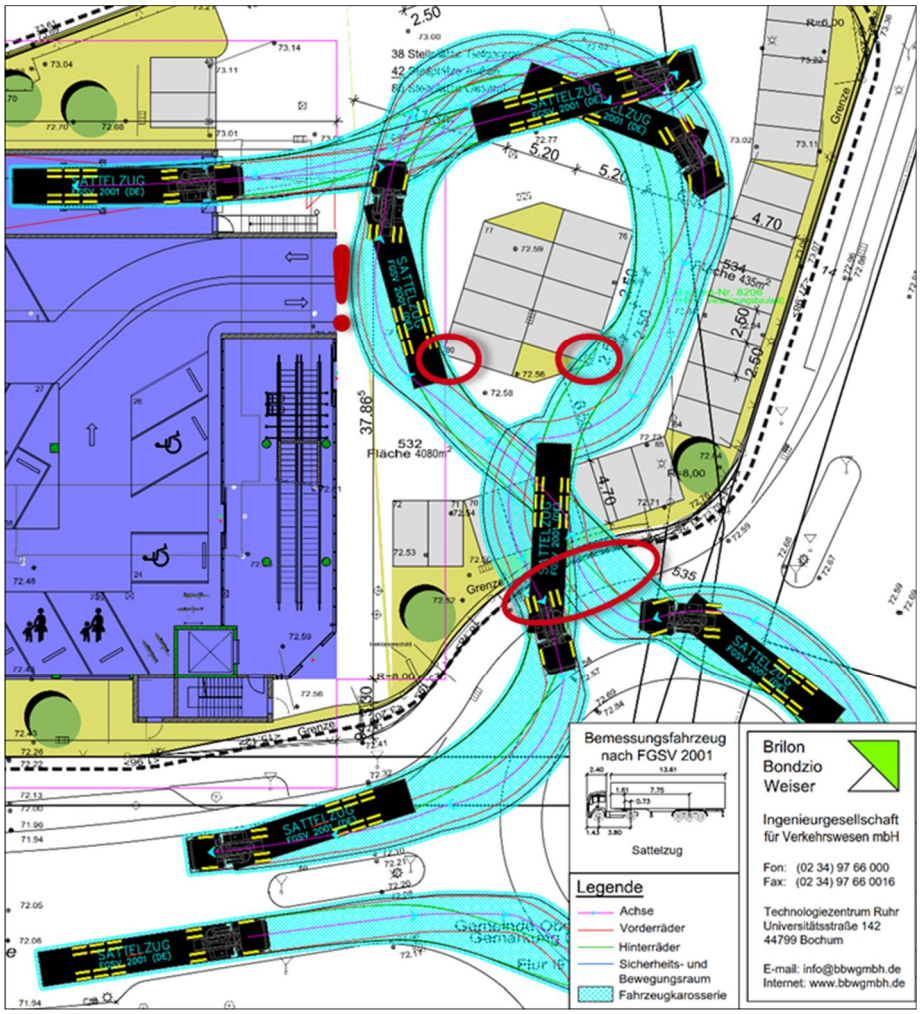


Abbildung 8: Schleppkurve eines Sattelzuges bei der An- und Abfahrt vom Kreisverkehr (Die Plangrundlage zeigt einen früheren Planungsstand, die Grundaussage bleibt trotz fortgeschriebener Planung unverändert.)

Weil diese Varianten nicht nur Einschränkungen im Betriebsablauf mit sich bringen, sondern darüber hinaus vor allem Aspekte der Verkehrssicherheit betreffen, können diese Varianten aus verkehrstechnischer Sicht nicht empfohlen werden und sind zu verwerfen.

Aus den beschriebenen fahrgeometrischen Gründen ist für den Sattelzug die Anfahrt über die Huyssenstraße alternativlos. Die Abfahrt kann über die neu zu schaffende Zufahrt zur Straße Im Fuhlenbrock erfolgen, die auch von den Pkw genutzt wird.

Abbildung 9 zeigt die Schleppkurven für diese Konfiguration. Es ist deutlich erkennbar, dass der südliche Teil des Parkplatzes durch den Rangiervorgang des Sattelzuges nicht beansprucht wird und dass damit eine insgesamt direktere Führung des Lkw verbunden ist.

Die geradlinigere Führung des Lkw bedeutet weniger Konflikte mit Fußgängern und Radfahrern und ein geringeres Risiko durch tote Winkel beim Rangieren.

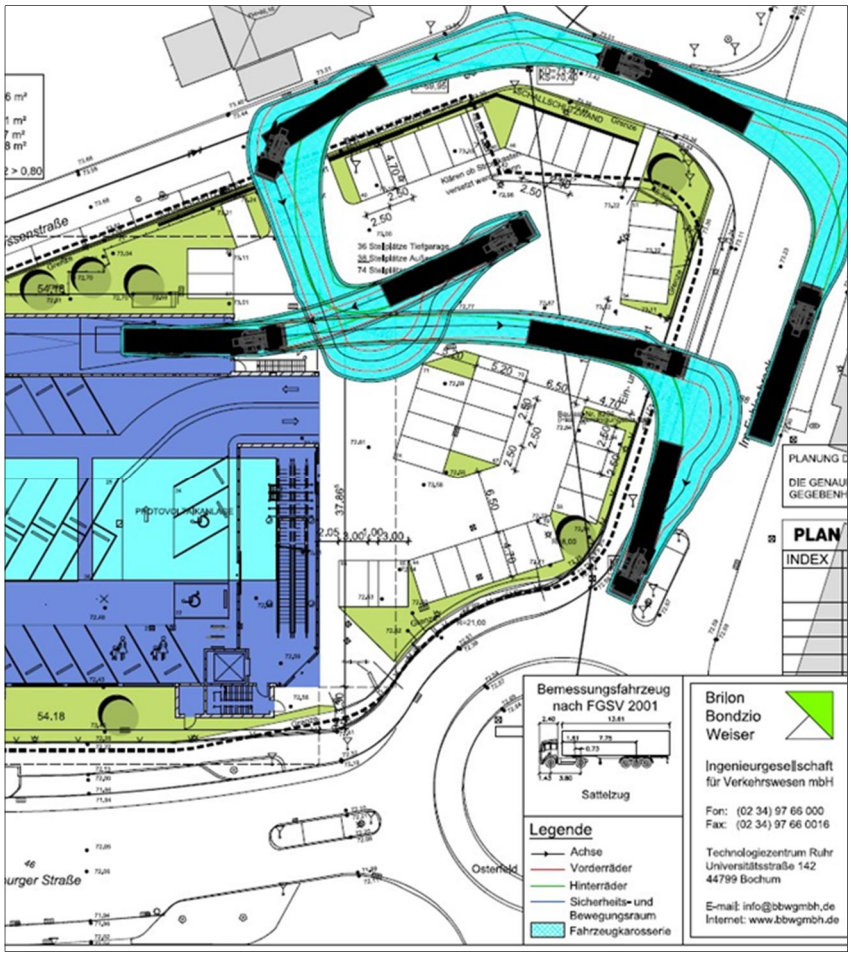


Abbildung 9: Schleppkurve eines Sattelzuges bei der Anfahrt von der Huyssenstraße und Abfahrt zur Straße Im Fuhlenbrock (Die Plangrundlage zeigt einen früheren Planungsstand, die Grundaussage bleibt trotz fortgeschriebener Planung unverändert.)

6.3.3 Zufahrt von der Straße Im Fuhlenbrock

Die Gestaltung der Zufahrt zur Straße Im Fuhlenbrock wurde im Laufe des Planungsprozesses weiter optimiert. Für die Linksabbieger auf das Grundstück wurde ein Fahrstreifen im Anschluss an die Trenninsel in der Zufahrt zum Kreisverkehr entwickelt.

Die Zufahrt wurde so weit wie möglich in Richtung Jacobistraße verschoben. Damit wird für den Linksabbieger eine Aufstelllänge von ca. 15 m ermöglicht. Diese Länge ist rechnerisch ausreichend, um den Rückstau in mindestens 95 % der Zeit aufzunehmen (vgl. Anlage 16). Eine Beeinträchtigung des Kreisverkehrs ist damit unwahrscheinlich. Der vorhandene Radfahrstreifen am westlichen Fahrbahnrand muss geringfügig verkürzt werden, um die notwendige Breite für drei Fahrstreifen zu schaffen. Zwischen den Hochborden steht eine Breite von ca. 10,75 m zur Verfügung, womit 2 Fahrstreifen von jeweils 3,75 m für die Geradeaus-Richtungen und ein Abbiegestreifen mit einer Breite von 3,25 m möglich sind.

Abbildung 10 zeigt eine verkehrstechnische Skizze der grundsätzlichen Gestaltung der Zufahrt.

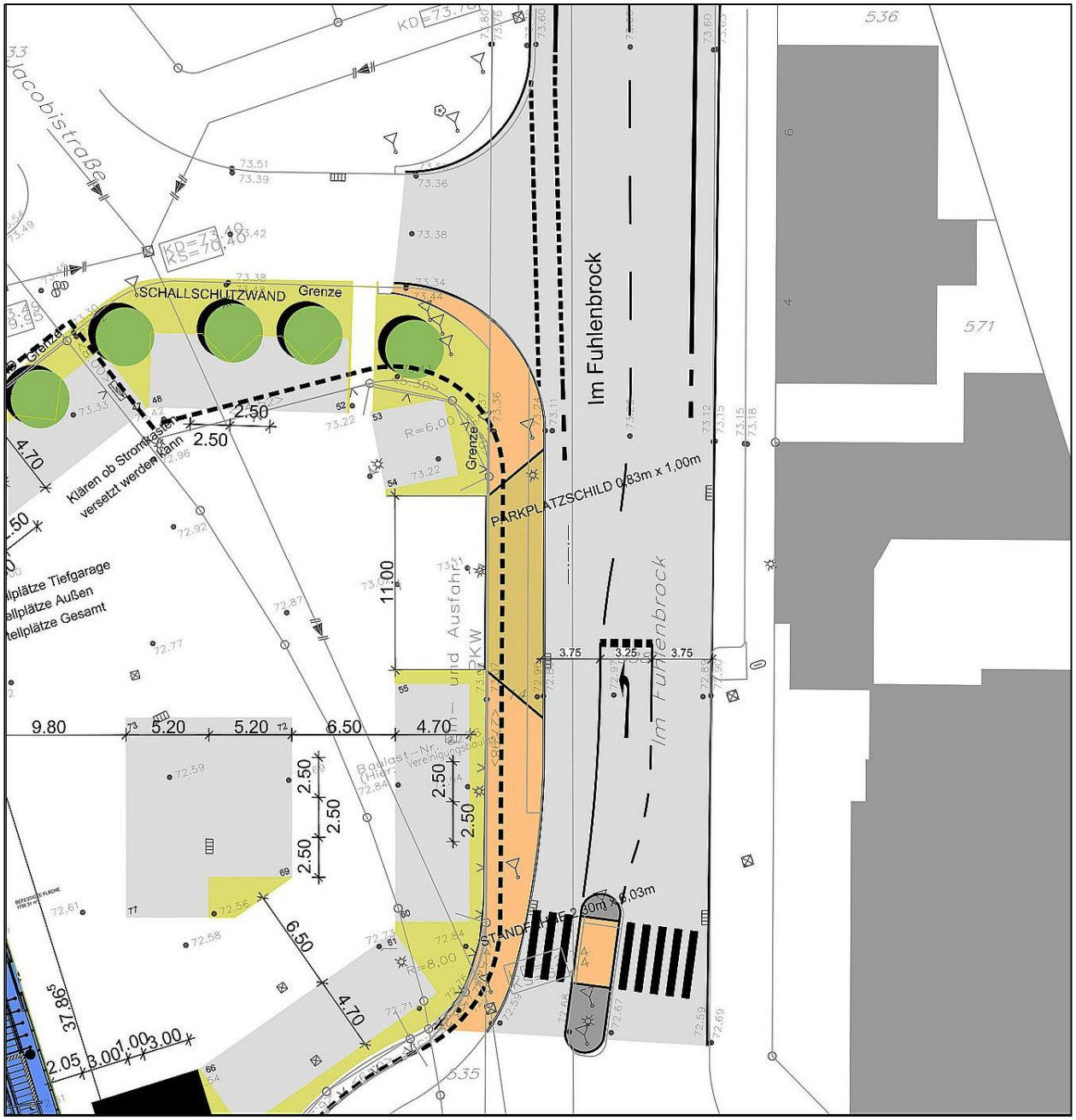


Abbildung 10: verkehrstechnische Skizze der Zufahrt zum Grundstück von der Straße Im Fuhlenbrock

Die Befahrbarkeit für den Sattelzug wurde ebenfalls mit Hilfe einer Schleppkurve nachgewiesen. Abbildung 11 zeigt die Schleppkurve. In den Anlagen findet sich eine maßstäbliche Darstellung.

Die Schleppkurve zeigt mit blauer Schraffur die von der Karosserie des Fahrzeugs überstrichene Fläche. Die äußerste dunkelblaue Linie zeigt einen 50 cm breiten Bewegungsspielraum. Die roten Linien zeigen die Außengrenzen der Vorderräder, die grünen Linien zeigen die Außengrenzen der Achsgruppe des Aufliegers. Dass der Sattelzug beim Einbiegen in die Straße Im Fuhlenbrock den Linksabbieger überfahren muss ist unkritisch, da es sich um seltene Einzelereignisse im Laufe eines Tages handelt.

Grundsätzlich zeigt die Schleppkurve, dass die Befahrbarkeit gegeben ist und dass der Sattelzug nach dem Einbiegen in die Straße Im Fuhlenbrock die anschließende Zufahrt zum Kreisverkehr befahren kann. Weiterhin ist erkennbar, dass ein Überfahren des Gehwegs außerhalb des unmittelbaren Zufahrtbereichs vermieden werden kann.

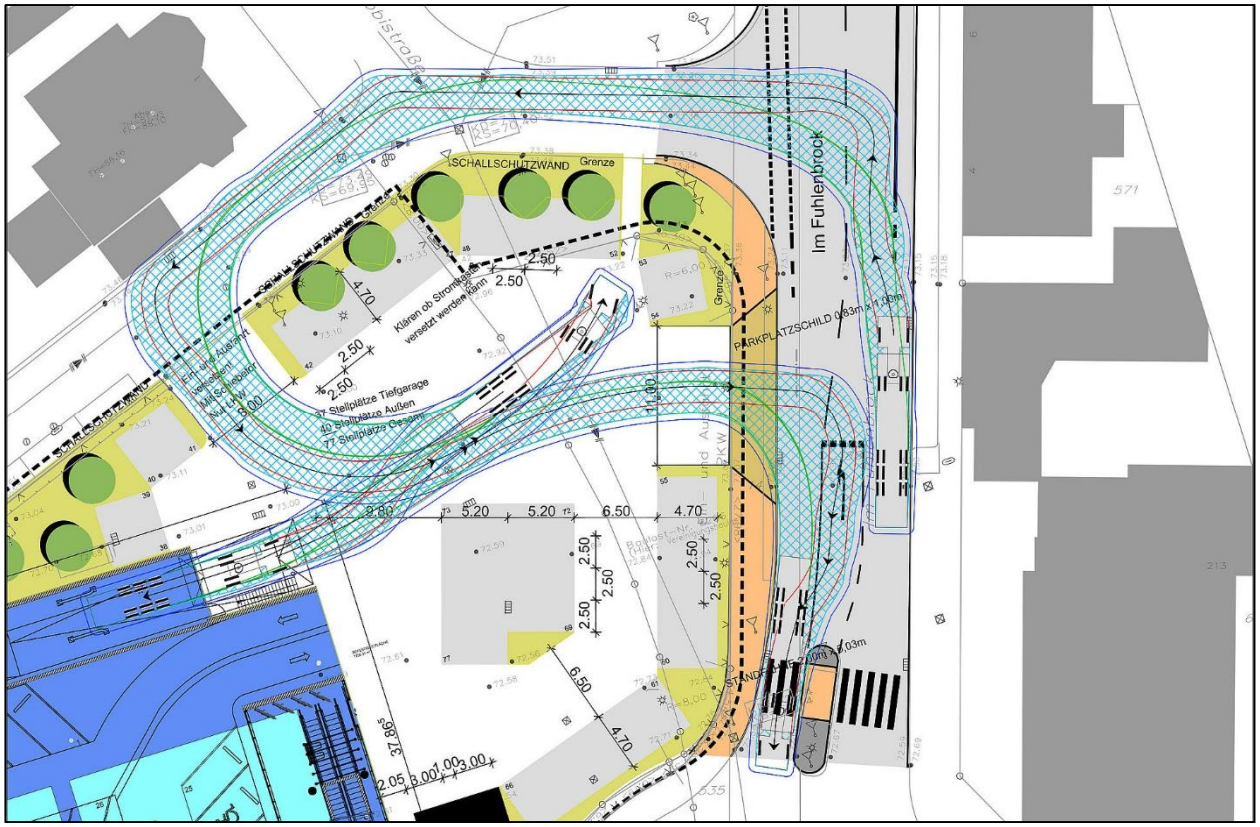


Abbildung 11: Schleppkurve eines Sattelzuges bei der Anfahrt von der Huyssenstraße und Abfahrt zur Straße Im Fuhlenbrock (Die Plangrundlage zeigt einen früheren Planungsstand, die Grundaussage bleibt trotz fortgeschriebener Planung unverändert.)

Durch die Einrichtung des Linksabbiegestreifens wird die Zufahrt zur Tankstelle östlich der Straße Im Fuhlenbrock eingeschränkt. Die Zufahrtmöglichkeit zum Tankstellengrundstück von der Straße Im Fuhlenbrock aus nördlicher Richtung entfällt. Durch den Kreisverkehr besteht aber die Möglichkeit, die Tankstelle entweder nach einem sogenannten U-Turn von Süden aus als Rechtsabbieger oder von der Sterkrader Straße aus anzufahren. Das Verlassen der Tankstelle ist über die Straße Im Fuhlenbrock weiterhin nach Norden und über die Sterkrader Straße weiterhin in alle Richtungen möglich. Abbildung 12 zeigt das Prinzip.



Abbildung 12: verbleibende Zufahrtmöglichkeiten zur Tankstelle aus Richtung Im Fuhlenbrock (Luftbildgrundlage: Land NRW (2020) – Lizenz dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

6.3.4 Zufahrt Teutoburger Straße, Variante 1

Abbildung 13 zeigt Variante 1 der zwei möglichen Varianten. Die im Bestand vorhandene Zufahrt wird um einige Meter in Richtung des Kreisverkehrs verschoben, um eine Zufahrt in das Gebäude zu ermöglichen. Im Zuge dessen rückt die Zufahrt um einige Meter näher an die bestehende Bushaltestelle heran. Es soll sowohl eine Zufahrt als auch Ausfahrt vom Gelände möglich sein.

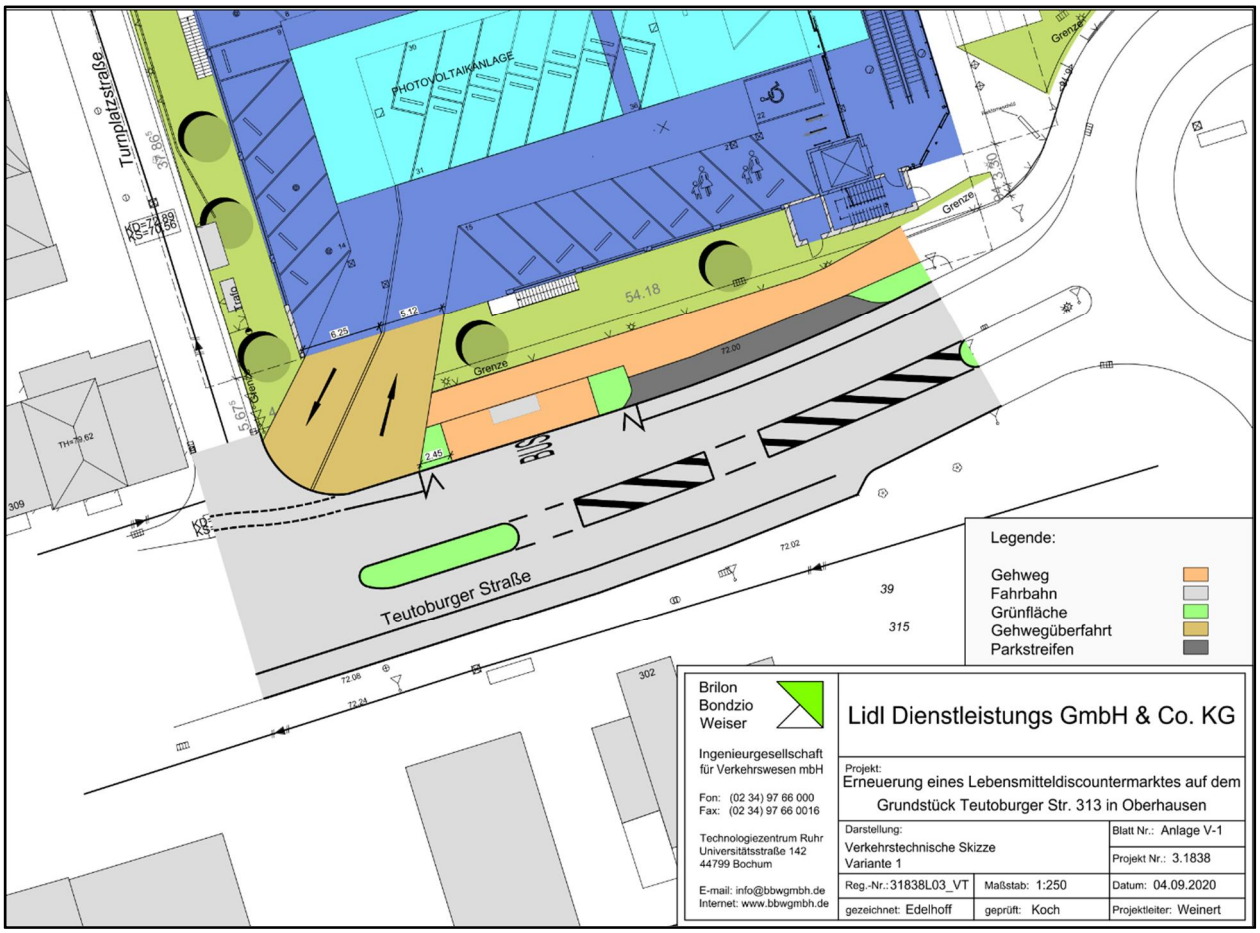


Abbildung 13: Variante 1, Anbindung mit Zu- und Ausfahrt an der Ecke Teutoburger Straße/Turmplatzstraße (Die Plangrundlage zeigt einen früheren Planungsstand, die Grundaussage bleibt trotz fortgeschriebener Planung unverändert.)

Die Lage der Zufahrt auf der Ecke der Einmündung Turnplatzstraße ist nicht unproblematisch. Die Nähe zur Bushaltestelle führt dazu, dass je Stunde viermal (3x Linie 263, 1x Linie 953) ein Bus ein Sichthindernis darstellen kann, der einem Pkw beim Verlassen des Lidl-Grundstücks die Sicht auf den bevorrechtigten Verkehr auf der Teutoburger Straße nimmt. Dabei wird nicht nur die Sicht auf Kraftfahrzeuge verdeckt, sondern auch auf Radfahrer auf dem Radfahrstreifen, die um einen haltenden Bus herum fahren müssen. Abbildung 14 zeigt diese Situation.

Darüber hinaus sind Konflikte möglich mit Fahrzeugen, die die Turnplatzstraße verlassen oder in die Turnplatzstraße abbiegen wollen. Zwar ist die Verkehrsbelastung der Turnplatzstraße sehr gering, sodass Konflikte eher selten zu erwarten sind, grundsätzlich sind sie jedoch möglich. Abbildung 15 zeigt die möglichen Konfliktfälle. Für Wartepflichtige beim Verlassen der Parkgarage ist nicht erkennbar, ob ein Abbieger von der Teutoburger Straße in die Parkgarage oder in die Turnplatzstraße fahren möchte. Gegenüber einem Einbieger aus der Turnplatzstraße ist der Ausfahrende aus der Parkgarage wartepflichtig, weil er ein Grundstück verlässt.

Beim Linkseinbiegen in die Teutoburger Straße muss der Fahrbahnteiler umfahren werden. Darüber hinaus stellt der Fahrbahnteiler ein Hindernis für Linksabbieger von der Teutoburger Straße in das Grundstück dar. Besser wäre eine Beschränkung der Fahrbeziehungen auf Rechtsabbiegen und Rechtseinbiegen, wobei das Rechtsabbiegen aufgrund des spitzen Winkels nicht optimal ist.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass diese Probleme auch im Bestand bereits in ähnlicher Form existieren. Im Hinblick auf das Unfallgeschehen ist die Zufahrt bisher allerdings nicht auffällig geworden. Missverständnisse sowohl beim Einbiegen aus der Turnplatzstraße und von der Parkgarage als auch beim Abbiegen in die Turnplatzstraße und die Parkgarage sind bei dieser Geometrie allerdings vorprogrammiert und sollten bei einer Neuplanung vermieden werden.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass beim Einfahren in die Parkgarage Fußgänger mit Einkaufswagen auf der Fahrgasse oder Kunden beim Einladen auf Stellplätzen nahe der Einfahrt den Verkehrsfluss behindern können.

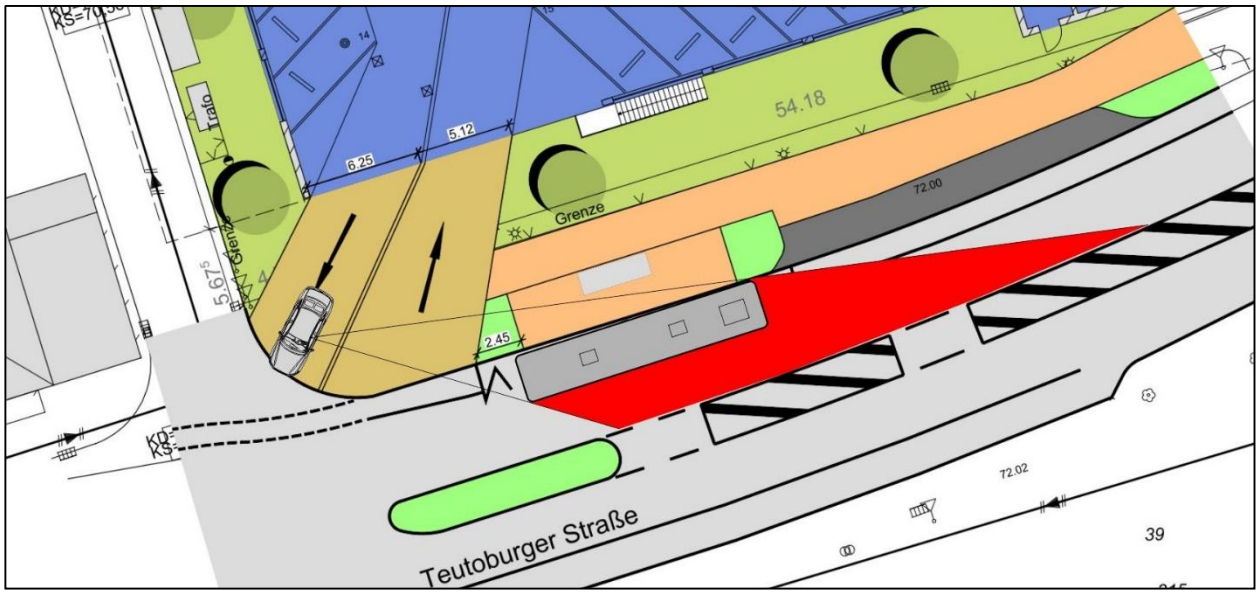
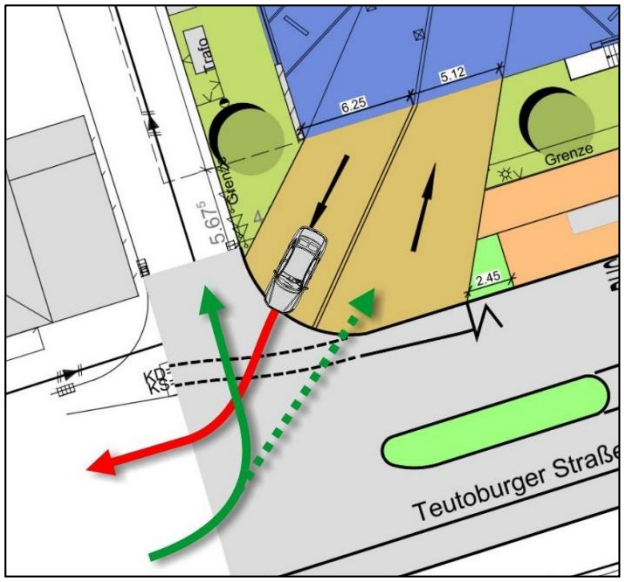


Abbildung 14: Sichtbehinderung für Einbiegende durch einen haltenden Bus (Die Plangrundlage zeigt einen früheren Planungsstand, die Grundaussage bleibt trotz fortgeschriebener Planung unverändert.)



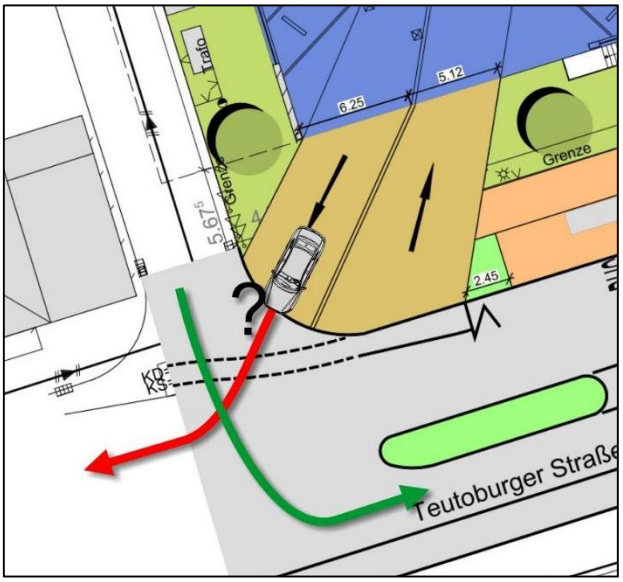


Abbildung 15: Konflikte beim Verlassen der Parkgarage (Die Plangrundlage zeigt einen früheren Planungsstand, die Grundaussage bleibt trotz fortgeschriebener Planung unverändert.)

6.3.5 Zufahrt Teutoburger Straße, Variante 2

Abbildung 16 zeigt Variante 2. Diese Variante ist ähnlich wie Variante1, allerdings wird hier auf die Zufahrt in die Tiefgarage verzichtet. Insofern handelt es sich um eine reine Ausfahrt. Von der Geometrie ist diese Variante vergleichbar mit der heutigen Ausfahrt.

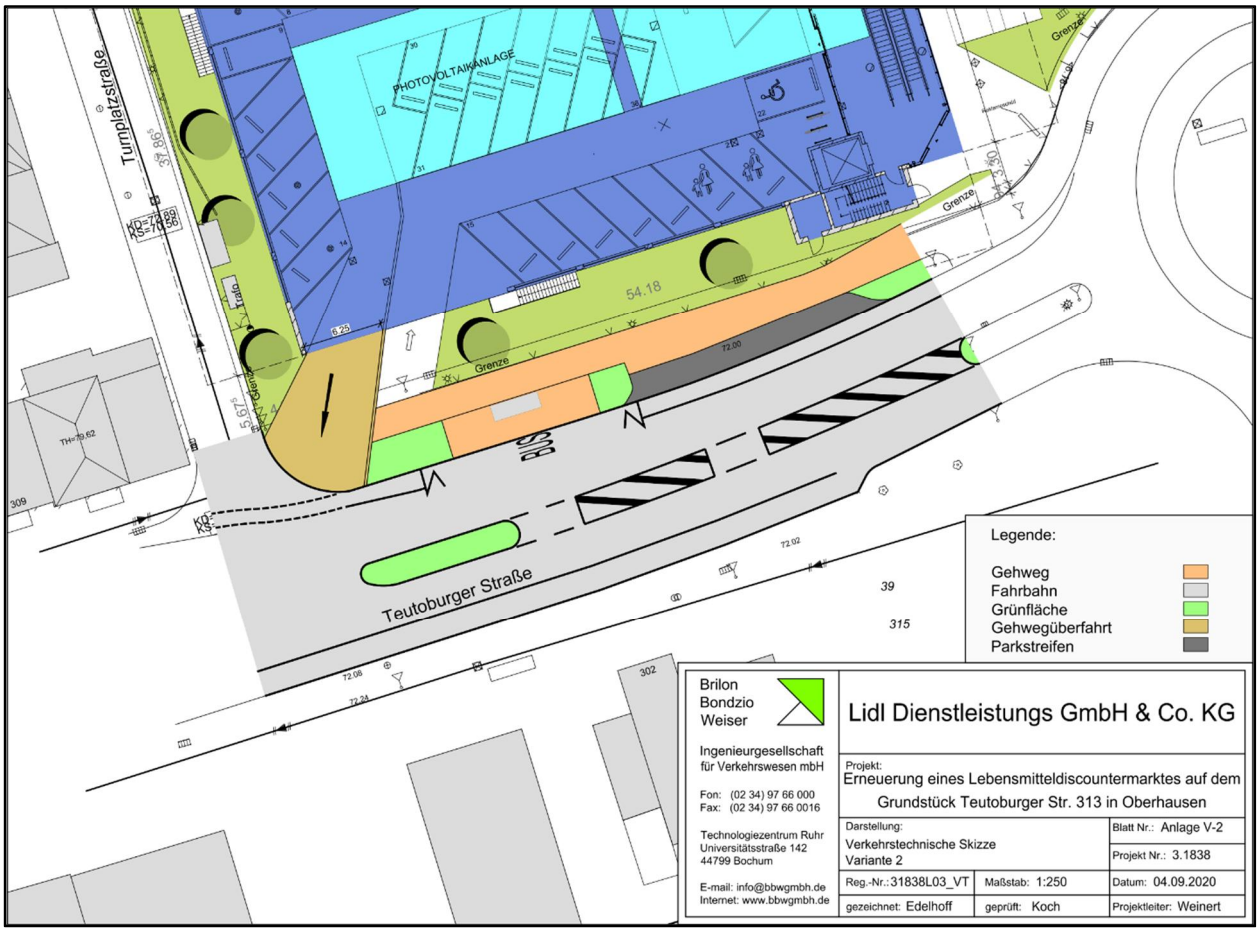


Abbildung 16: Variante 2, Ausfahrt an der Ecke Teutoburger Straße/Turmplatzstraße

Im Vergleich zu Variante 1 ist bei dieser Lösung ein Teil des Konfliktpotenzials ausgeschlossen, weil eine Fahrbeziehung fehlt. Insbesondere sind Konflikte zwischen einfahrenden Pkw und Fußgängern in der Parkgarage ausgeschlossen.

Die Sichtproblematik aufgrund der Bushaltestelle besteht jedoch auch bei dieser Variante.

6.3.6 Bewertung der Varianten für die Zufahrt Teutoburger Straße

Trotz der beschriebenen Nachteile durch die Lage im Einmündungsbereich der Turnplatzstraße kann jedenfalls die Variante 2 im Vergleich der möglichen Erschließungen an der Teutoburger Straße als realisierbar und dem jetzigen Bestand nahekommend angesehen werden.

Aus verkehrstechnischer Sicht ist eine Zufahrt nicht erforderlich. Die Grundstücksanbindung an die Teutoburger Straße verfügt bereits im Bestand über ein grundsätzliches Konfliktpotential, hat sich jedoch im praktischen Betrieb als funktionsfähig erwiesen. Um dieses Konfliktpotential im Zuge der Überplanung zu minimieren wird auf dem Vorhabengrundstück die Anbringung geeigneter Hinweisschilder zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer empfohlen. Ebenso sollte durch die Gestaltung der angrenzenden Freiflächen und Außenanlagen auf dem Vorhabengrundstück eine Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen auf den fließenden Verkehr und auf die Fußgänger im öffentlichen Bereich verhindert werden.

6.3.7 Bewertung der Erschließung

Für eine Anpassung des Marktgebäudes an zeitgemäße Grundsätze im Hinblick auf die Warenpräsentation und eine kundenfreundliche Gestaltung war eine Vergrößerung der Grundfläche erforderlich. Da das verfügbare Grundstück zu allen Seiten an öffentliche Straßen grenzt, musste eine Lösung gefunden werden, um den Entfall von Stellplätzen durch die vergrößerte Grundfläche zu kompensieren. Aus diesem Grund wurde das Marktgebäude in die 2. Ebene über den Parkplatz gehoben.

Die Position des Gebäudes im Westen des Grundstücks ist aus Gründen des Städtebaus, der Architektur und der Platzökonomie alternativlos, sodass der Parkplatz in der östlichen Hälfte des Grundstücks liegen muss. Damit muss auch die Zufahrt zum Parkplatz in diesem Teil des Grundstücks liegen.

Durch die nahe gelegenen Wohnnutzungen im Westen und Norden ergeben sich außerdem immissionstechnische Zwangspunkte, die dazu führen, dass in Richtung Huyssenstraße eine Abschirmung erforderlich ist, während in Richtung Turnplatzstraße das Gebäude selbst abschirmend wirkt. Mit dem Verzicht auf die Pkw-Zufahrt an der Huyssenstraße besteht auch die Möglichkeit, die Effektivität der Abschirmung in Richtung Huyssenstraße zu verbessern, weil die Lkw-Zufahrt nur in Einzelfällen im Tagesverlauf geöffnet werden muss.

Im Rahmen des Planungsprozesses wurden sämtliche denkbare Erschließungsvarianten geprüft.

Die gewählte Erschließungsvariante mit der Hauptzufahrt an der Straße Im Fuhlenbrock und einer weiteren Ausfahrt zur Teutoburger Straße im Bereich der Einmündung Turnplatzstraße weist zwar geringfügige "Einschränkungen" auf, ist aber aus technischer Sicht vorbehaltlos realisierbar und vereint in der planerischen Gesamtbetrachtung die meisten Vorteile.



6.4 Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die prognostizierten Verkehrsbelastungen an den betrachteten Knotenpunkten zu keiner wahrnehmbaren Verschlechterung des Verkehrsablaufs führen werden. Der Verkehrszustand ist stabil, das Verkehrsaufkommen kann mit dem heutigen Ausbaustand und über eine Zufahrt von der Straße Im Fuhlenbrock jederzeit leistungsfähig abgewickelt werden. Eine zusätzliche Anbindung des Plangebiets über die Teutoburger Straße ist aus verkehrstechnischer Sicht nicht erforderlich.

Die ausführlichen Ergebnisse der Berechnungen mit vorhandenen Kapazitätsreserven, mittleren Wartezeiten und Rückstaulängen sind den Anlagen 8 bis 16 zu entnehmen.

Die Abbildung 17 zeigt die maßgebenden Verkehrsqualitäten an den betrachteten Knotenpunkten im Prognose-Planfall in der Nachmittagsspitzenstunde.

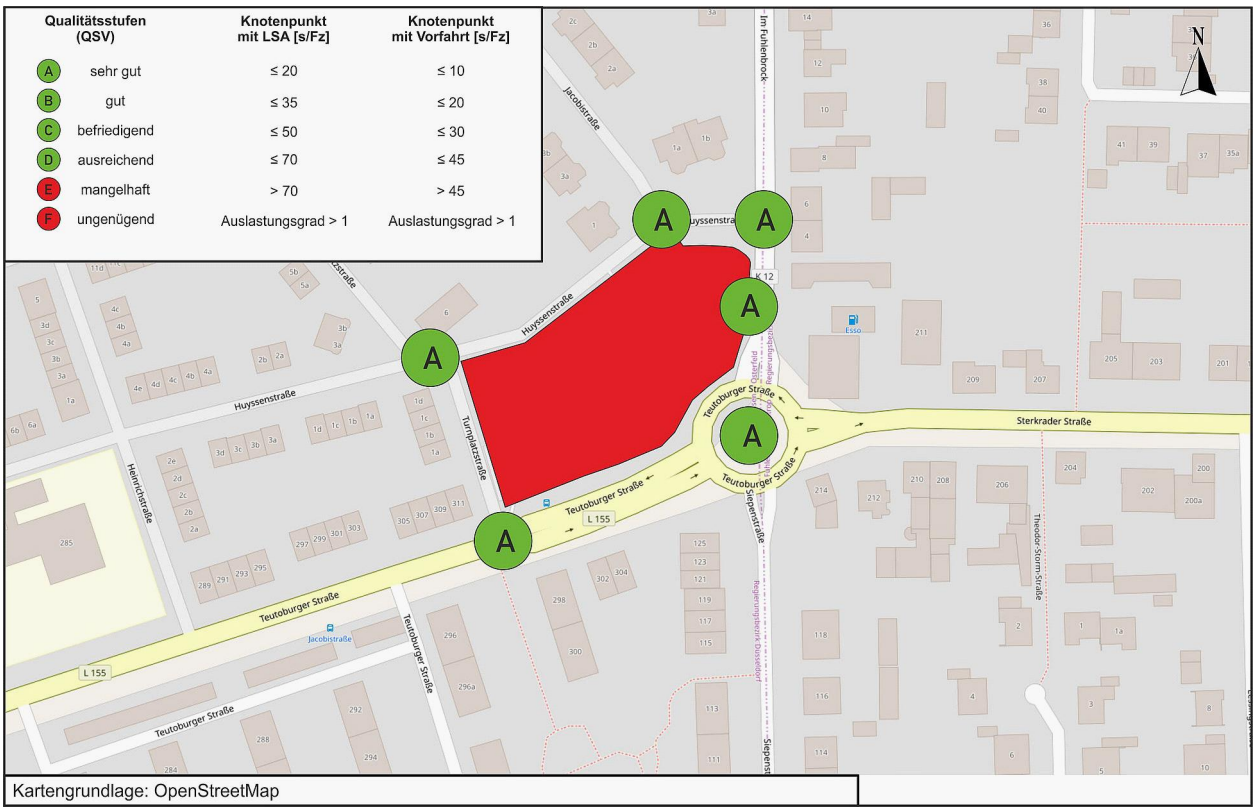


Abbildung 17: Qualität des Verkehrsablaufs an den Knotenpunkten in der nachmittäglichen Spitzenstunde (Prognose)

7 Eingangsgrößen für die schalltechnische Untersuchung

In der schalltechnischen Untersuchung wird das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) als Ausgangsgröße für die Berechnung der Verkehrslärmbelastung benötigt. Diese DTV-Werte wurden anhand von Ganglinien aus den unter den Ziffern 4 und 5 beschriebenen Verkehrsbelastungen aller Knotenpunktarme einschließlich der Schwerverkehrsanteile für die drei Berechnungsfälle Analysefall, Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall hochgerechnet.

Von der Firma Lidl wurde für den Erhebungstag eine Kundenzahl von 1.582 auf der Basis der Kassenvorgänge genannt. Anhand der veröffentlichten typischen Ganglinien zum Verkehrsaufkommen von Lebensmitteldiscountern ist abzulesen, dass im Erhebungszeitraum von 15 bis 19 Uhr ein Anteil von 30% bis 40% des Tagesverkehrsaufkommens zu erwarten ist.

Wenn man davon ausgeht, dass im vorliegenden Fall ein Anteil von 40% erfasst wurde, entspricht dieses einem Gesamtverkehrsaufkommen über 24 h von

- 453 / 0,4 = 1.133 Kfz/24h im Quellverkehr bzw.
- 459 / 0,4 = 1.148 Kfz/24h im Zielverkehr.

Da Quell- und Zielverkehr identisch sein müssen, wird im vorliegenden Fall eine Verkehrsmenge von 1.200 Kfz/24h jeweils im Quell- und Zielverkehr unterstellt.

Bei einer Kundenzahl von 1.582 entspricht dieses einem Anteil von 76% für den motorisierten Individualverkehr (MIV), eine durchaus realistische Größenordnung. Dabei wird davon ausgegangen, dass ein Kassenvorgang einem Kunden entspricht und dass der Pkw-Besetzungsgrad bei dieser Betrachtungsweise nicht berücksichtigt wird.

Daraus ergibt sich für den Analysefall ein Gesamtaufkommen von 2.400 Pkw-Fahrten/24h durch Kunden und Beschäftigte. Schwerverkehrsfahrten sind ausschließlich durch die Anlieferungsvorgänge zu erwarten. Dabei wird von 5 Vorgängen im Tagesverlauf ausgegangen, entsprechend 10 Fahrbewegungen.

Im Prognosefall wird analog zum Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde (vgl. Ziffer 6.1) eine Steigerung um 10% für die vergrößerte Verkaufsfläche angesetzt. Damit ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von insgesamt 2.400 x 1,1 = 2.640 Kfz/24h.

Dieses wird mit den Ansätzen zur Richtungsaufteilung (vgl. Ziffer 5.4) auf das Straßennetz umgelegt.

In Abbildung 18, Abbildung 19 und Abbildung 20 (vgl. Anlage 15 bis 17) sind die hochgerechneten DTV-(Querschnitts) Werte aller Straßenabschnitte einschließlich der Schwerverkehrsanteile für den Analyse-, den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall dargestellt. Die Berechnungsergebnisse dienen der Herleitung der Eingangsgrößen für die schalltechnische Untersuchung.



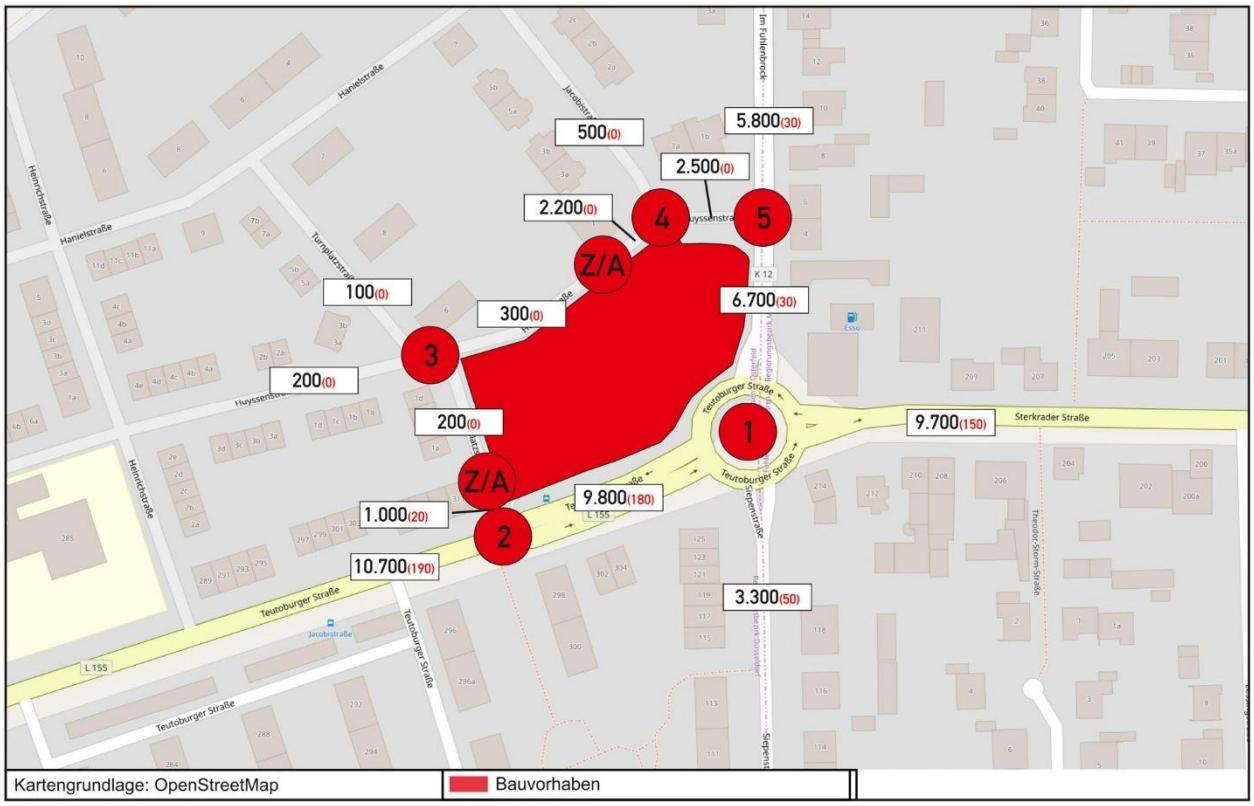


Abbildung 18: DTV im Analysefall [Kfz/24h (SV/24h)]

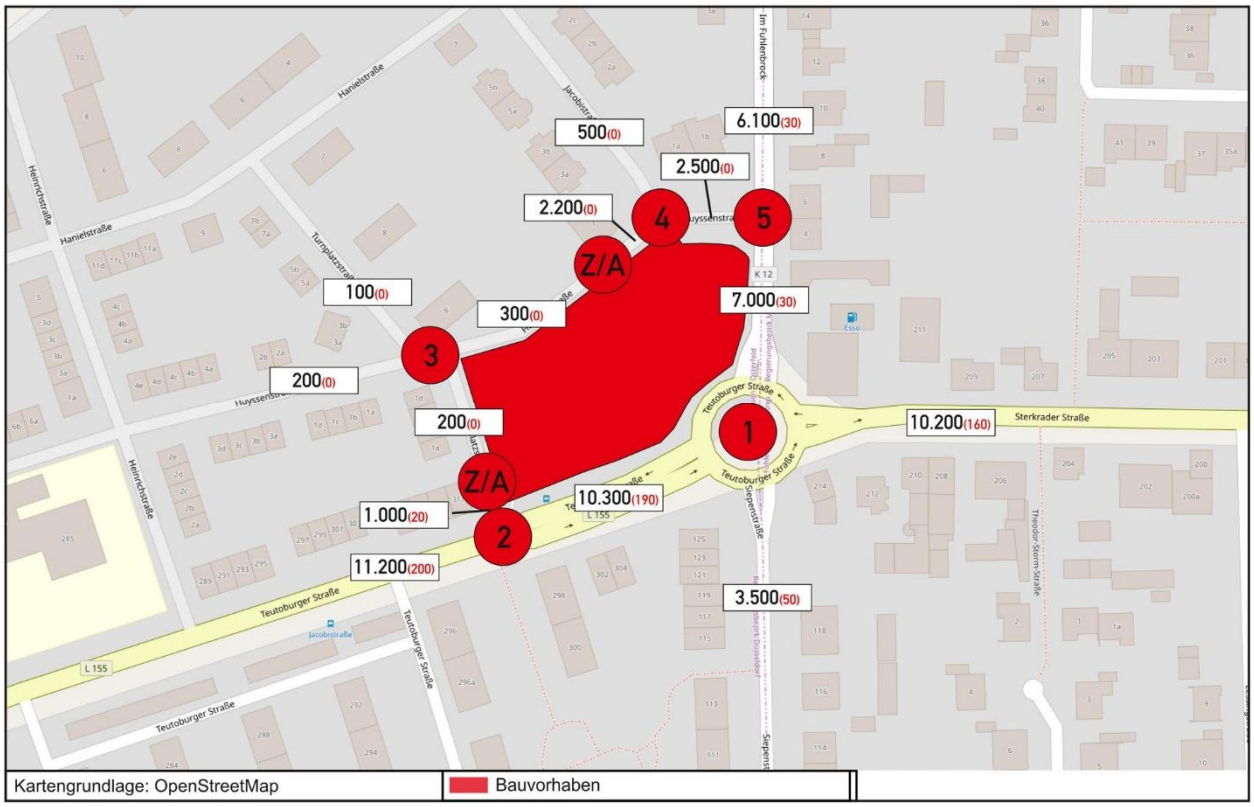


Abbildung 19: DTV im Prognose-Nullfall [Kfz/24h (SV/24h)]

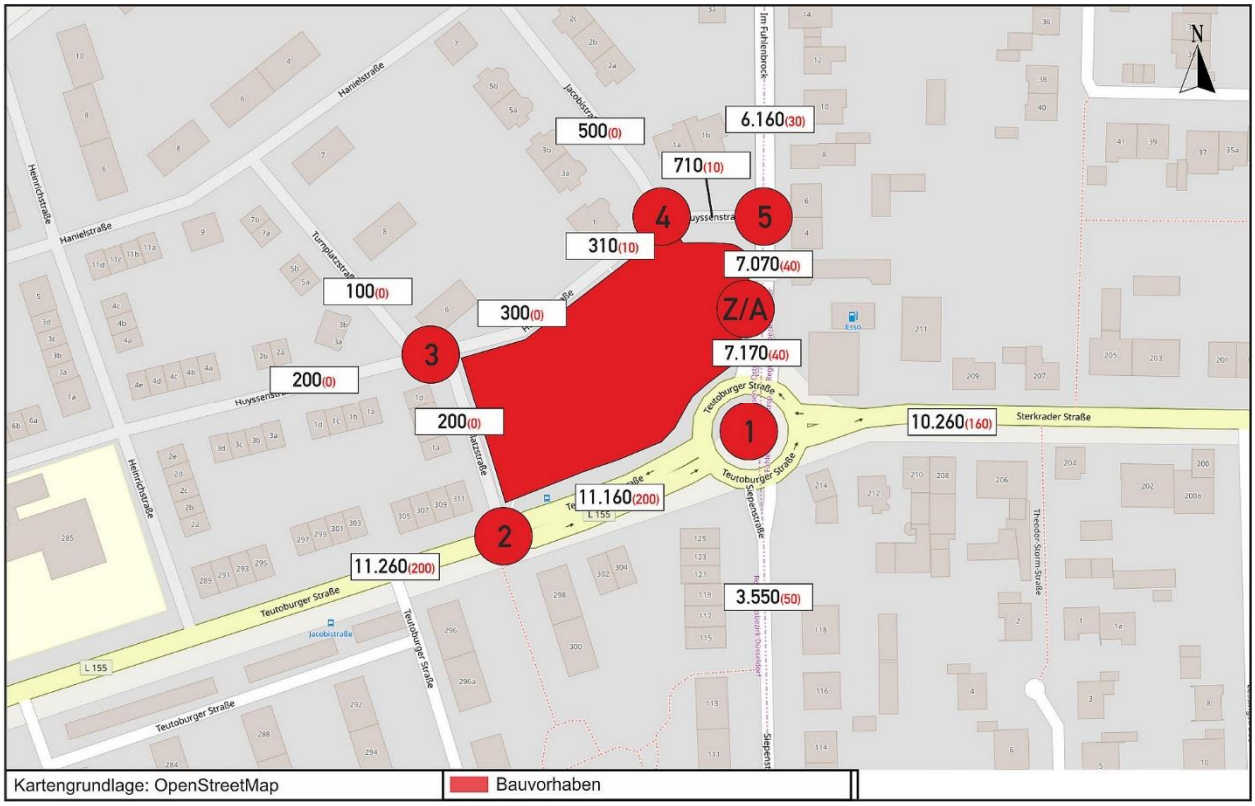


Abbildung 20: DTV im Prognose-Planfall [Kfz/24h (SV/24h)]

8 Zusammenfassung und gutachterliche Stellungnahme

Die Stadt Oberhausen stellt den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)“ auf.

Auf der Fläche des heutigen Lidl-Marktes soll durch die Lidl Dienstleistungs GmbH & Co. KG ein Neubau errichtet werden. Die Planungen sehen eine Vergrößerung der Verkaufsfläche von heute etwa 800 m² auf 1.350 m² vor[3].

In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde untersucht, welche zusätzliche Verkehrsnachfrage aufgrund der geplanten Entwicklung zu erwarten ist und ob das zukünftige Verkehrsaufkommen an der Erschließung des Plangebiets und an den benachbarten Knotenpunkten störungsfrei und mit einer angemessenen Qualität des Verkehrsablaufs abgewickelt werden kann.

Das aktuelle Verkehrsaufkommen wurde an den Knotenpunkten

- Teutoburger Straße / Siepenstraße / Sterkrader Straße / Im Fuhlenbrock,
- Teutoburger Straße / Turnplatzstraße,
- Turnplatzstraße / Huyssenstraße,
- Huyssenstraße / Jacobistraße,
- Im Fuhlenbrock / Jacobistraße,
- Huyssenstraße / Anbindung Lidl Nord und
- Turnplatzstraße / Anbindung Lidl Süd

im Rahmen einer Knotenstromerhebung erfasst.

Für den Prognose-Planfall wurde das Verkehrsaufkommen aus dem Prognose-Nullfall (mit allgemeiner Verkehrsentwicklung) mit dem Neuverkehr der geplanten Nutzung überlagert. Dabei wurde berücksichtigt, dass das Verkehrsaufkommen der vorhandenen Nutzungen entfällt. Der Neuverkehr des Bauvorhabens wurde auf Basis der vorhandenen Verkehrsnachfrage hochgerechnet.

Für die Erschließung des Parkplatzes wurden alle denkbaren Möglichkeiten geprüft. Aus fahrgeometrischen Gründen muss die Anlieferung allerdings weiterhin von der Huyssenstraße aus erfolgen. Für den Kundenverkehr ist eine Zufahrt von der Straße Im Fuhlenbrock vorgesehen. Darüber hinaus wurde eine zusätzliche Erschließung von der Teutoburger Straße unter verkehrstechnischen Aspekten geprüft.

Zur Bewertung der Verkehrssituation wurden die verkehrstechnische Kapazität und die Qualität des Verkehrsablaufs anhand der dafür vorgesehenen Verfahren aus dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015 (vgl. FGSV, 2015) berechnet.

Die verkehrstechnische Untersuchung kommt zu den folgenden Ergebnissen:

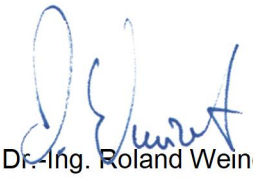
- Durch das Vorhaben ist mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens um 240 Kfz/24h zu rechnen. In der Spitzenstunde am Nachmittag von 17.15 bis 18.15 Uhr ist ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 24 Kfz/h (Summe aus Quell- und Zielverkehr) zu erwarten.
- Im Prognose-Planfall ist an allen untersuchten Knotenpunkten im Umfeld des Vorhabens in der relevanten Spitzenstunde am Nachmittag eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) zu erwarten.

[3] Die Angabe der Verkaufsfläche erfolgt nach Maßgabe der aktuellen planungs- und bauordnungsrechtlichen Vorgaben und umfasst somit v.a. auch umfangreiche Bewegungsflächen innerhalb des Marktes, die sich in der Eigenart des Gebäudes (v.a. Mehrgeschossigkeit) begründen



- Das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen kann im vorhandenen Ausbaustand im bestehenden Straßennetz jederzeit leistungsfähig abgewickelt werden. Der Verkehrszustand ist an den Knotenpunkten stabil. Es sind große Reserven vorhanden.
- Durch den Verzicht auf eine Zufahrt von der Teutoburger Straße können Missverständnisse beim Ein- und Abbiegen aufgrund der benachbarten Turnplatzstraße vermieden werden. Bei einer Ausfahrt aus der Parkgarage unter dem geplanten Neubau zur Teutoburger Straße ist allerdings mit Konflikten zwischen querenden Fußgängern und Radfahrern und ausfahrenden Pkw zu rechnen. Die Bushaltestelle führt systematisch zu kurzzeitigen Sichtbehinderungen aufgrund einer Verdeckung des bevorrechtigten Verkehrs auf der Teutoburger Straße durch haltende Busse. Die im Bestand vorhandene Zufahrt ist in der Vergangenheit allerdings im Unfallgeschehen noch nicht auffällig gewesen. In der Ausfahrt der Parkgarage sind die Kraftfahrer mit Hilfe von geeigneten Hinweisen in Form von Schildern und Bodenmarkierungen auf bevorrechtigte Fußgänger und Radfahrer hinzuweisen.
- Die zusätzliche Ausfahrt zur Teutoburger Straße ist zwar aus Gründen den Verkehrsqualität nicht erforderlich, weil an der geplanten Anbindung an der Straße Im Fuhlenbrock eine sehr gute Verkehrsqualität erwartet werden kann, trägt aber dennoch zu einer Entzerrung des abfließenden Verkehrs bei.
- Im Rahmen des Planungsprozesses wurden sämtliche denkbare Erschließungsvarianten geprüft. Die gewählte Erschließungsvariante mit der Hauptzufahrt an der Straße Im Fuhlenbrock und einer weiteren Ausfahrt zur Teutoburger Straße im Bereich der Einmündung Turnplatzstraße weist zwar geringfügige "Einschränkungen" auf, ist aber aus technischer Sicht vorbehaltlos realisierbar und vereint in der planerischen Gesamtbetrachtung die meisten Vorteile.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die verkehrliche Erschließung des Vorhabens mit dem vorhandenen Ausbaustand des Straßennetzes sowie der geplanten Zufahrt zur Straße Im Fuhlenbrock gesichert ist.



Dr.-Ing. Roland Weinert

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen
Bochum, Februar 2021

Literaturverzeichnis

Bosserhoff, Dietmar:

VER_Bau: Programm zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung. Gustavsburg, 2019.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):

Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS. Köln, 2015.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2006):

Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen. Köln 2006

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Erhebungsstellen

Anlage 2: Verkehrsbelastung Nachmittagsstunden 15:00 -19:00 Uhr - Analyse

Anlage 3: Verkehrsbelastung Nachmittagsspitzenstunde 17:15 - 18:15 Uhr - Analyse

Anlage 4: Verkehrsbelastung Nachmittagsspitzenstunde 17:15 - 18:15 Uhr - Prognose-Nullfall

Anlage 5: Verkehrsbelastung Nachmittagsspitzenstunde 17:15 - 18:15 Uhr - Prognose-Nullfall ohne LIDL

Anlage 6: Räumliche Verteilung des Neuverkehrs - NMS, DTV

Anlage 7: Verkehrsbelastung Nachmittagsspitzenstunde 17:15 - 18:15 Uhr - Prognose-Planfall

Anlage 8: Knotenpunkt 1 - Prognose-Planfall - Strombelastungsplan NMS als Kreuzung

Anlage 9: Knotenpunkt 1 - Prognose-Planfall - Strombelastungsplan NMS als Kreisverkehr

Anlage 10: Knotenpunkt 1 - Prognose-Planfall - Nachweis der Verkehrsqualität NMS

Anlage 11: Knotenpunkt 2 - Prognose-Planfall - Strombelastungsplan NMS

Anlage 12: Knotenpunkt 2 - Prognose-Planfall - Nachweis der Verkehrsqualität NMS

Anlage 13: Knotenpunkt 5 - Prognose-Planfall - Strombelastungsplan NMS

Anlage 14: Knotenpunkt 5 - Prognose-Planfall - Nachweis der Verkehrsqualität NMS

Anlage 15: Knotenpunkt Z/A - Prognose-Planfall - Strombelastungsplan NMS

Anlage 16: Knotenpunkt Z/A - Prognose-Planfall - Nachweis der Verkehrsqualität NMS

Anlage 17: DTV - Analysefall

Anlage 18: DTV - Prognose-Nullfall

Anlage 19: DTV - Prognose-Planfall

Anlage 20: Verkehrstechnische Skizze - Zufahrt zur Straße Im Fuhlenbrock

Anlage 21: Verkehrstechnische Skizze - Schleppkurve Sattelzug



Erläuterungen zu den Anlagen für vorfahrtgeregelte Einmündungen / Kreuzungen

Strom-Nr.:	Nummer der Ströme	
q-e-vorh:	Vorhandene Verkehrsstärke in der Zufahrt	[Pkw-E/h]
tg:	Grenzzeitlücke der Ströme	[s]
tf:	Folgezeitlücke der Ströme	[s]
q-Haupt:	Verkehrsstärke der bevorrechtigten Ströme	[Kfz/h]
q-max:	Kapazität der Ströme	[Pkw-E/h]
Misch:	Kapazität der Mischströme	[Pkw-E/h]
W:	Mittlere Wartezeit pro Pkw-E	[s]
N-95.:	Rückstaulänge, die zu 95% aller Zeit nicht überschritten wird	[Pkw-E]
N-99.:	Rückstaulänge, die zu 99% aller Zeit nicht überschritten wird	[Pkw-E]
QSV:	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	

Erläuterungen zu den Anlagen für Kreisverkehre

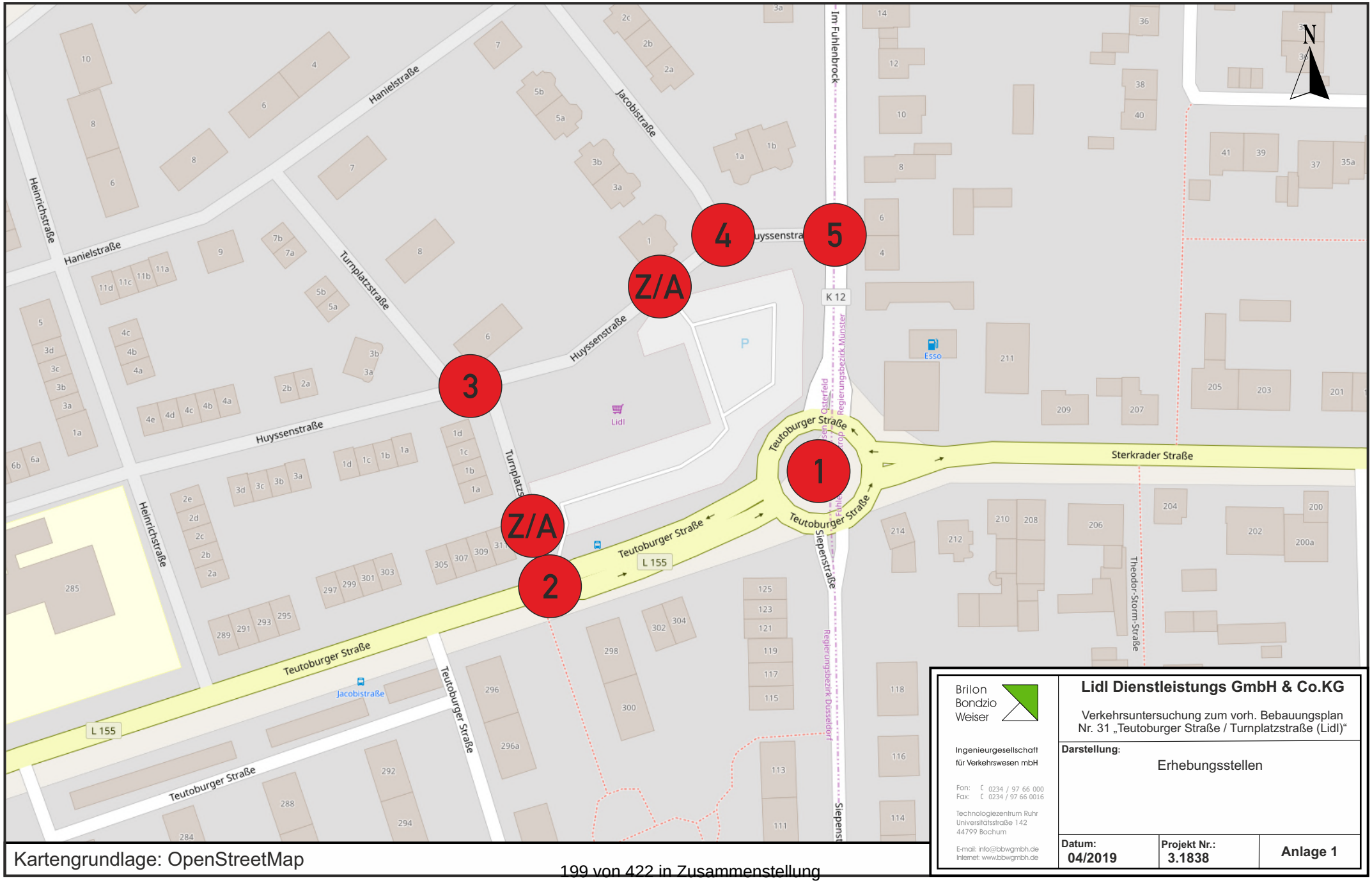
Für jede Zufahrt ist in den Ergebnisausdrucken angegeben:

n-in:	Anzahl der Fahrstreifen in der Zufahrt	
F+R:	Anzahl der die Zufahrt überquerenden Fußgänger und Radfahrer	
q-Kreis:	Verkehrsstärke auf der Kreisfahrbahn unmittelbar oberhalb der Zufahrt	[Pkw-E/h]
q-e-vorh:	Vorhandene Verkehrsstärke in der Zufahrt	[Pkw-E/h]
q-e-max:	Maximale Verkehrsstärke = Kapazität der Zufahrt	[Pkw-E/h]
x:	Auslastungsgrad	[-]
Reserve:	Kapazitätsreserve = Differenz zwischen der Kapazität der Zufahrt und der tatsächlichen Verkehrsstärke in der Zufahrt	[Pkw-E/h]
Wz:	Mittlere Wartezeit pro Fahrzeug vor der Einfahrt in den Kreis	[s]
L:	Mittlere Länge des Rückstaus (Summe aus der Anzahl von rückgestauten Fahrzeugen vor dem Fußgängerüberweg unmittelbar vor der Einfahrt in den Kreis)	[Pkw-E]
L-95:	Percentilwert des Rückstaus; während 95 % der Zeit ist der Rückstau kürzer oder gleich den angegebenen Werten (Summe aus der Anzahl von rückgestauten Fahrzeugen vor dem Fußgängerüberweg und unmittelbar vor der Einfahrt in den Kreis)	[Pkw-E]
L-99:	Percentilwert des Rückstaus; während 99 % der Zeit ist der Rückstau kürzer oder gleich den angegebenen Werten (Summe aus der Anzahl von rückgestauten Fahrzeugen vor dem Fußgängerüberweg und unmittelbar vor der Einfahrt in den Kreis)	[Pkw-E]
QSV:	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	

Unter den Ergebnistabellen sind der Zufluss über alle Zufahrten, die Summe aller Wartezeiten pro Stunde sowie die mittlere Wartezeit pro Fahrzeug aufgeführt.



Anlagen



Kartengrundlage: OpenStreetMap

Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

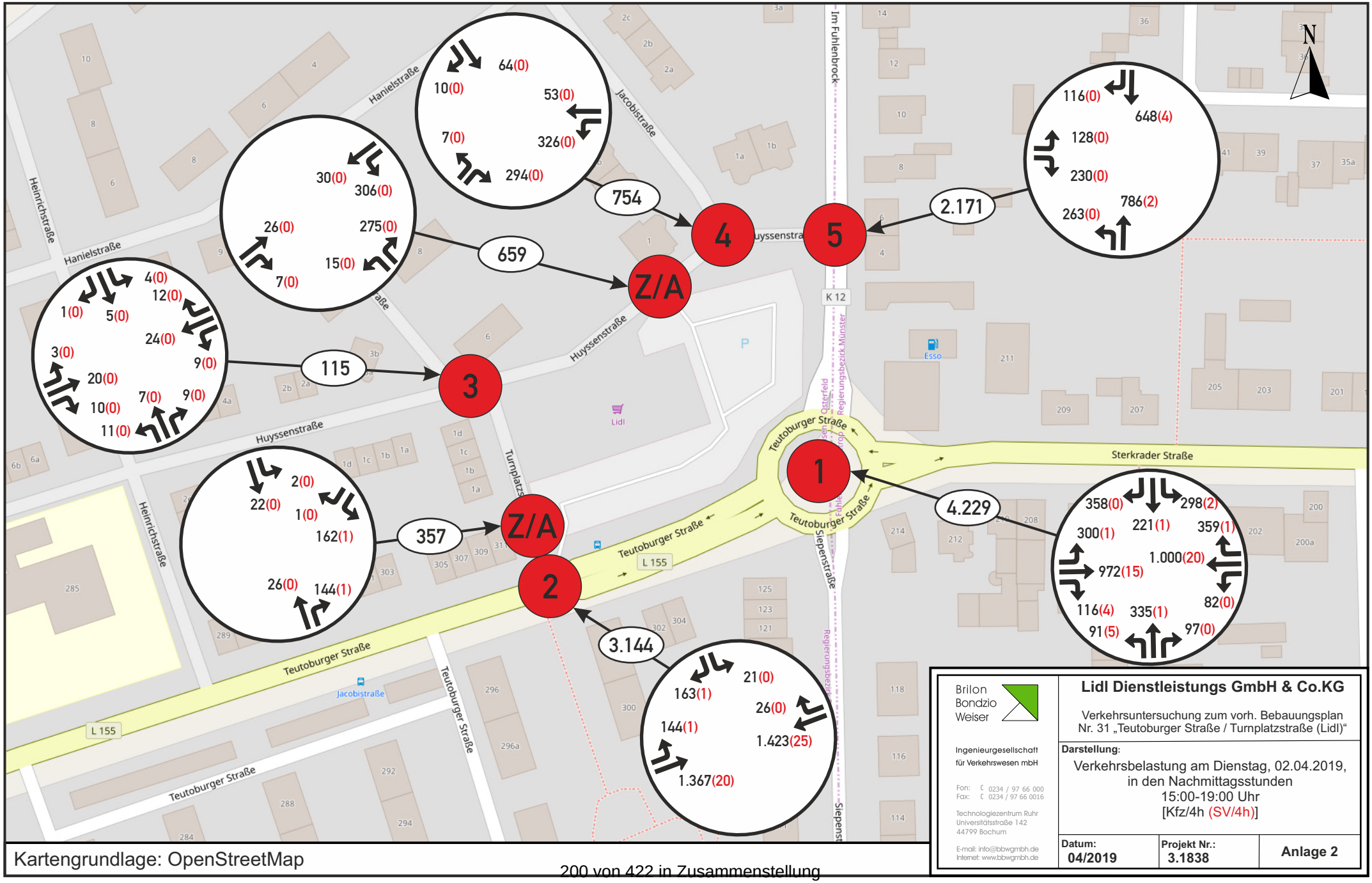
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Lidl Dienstleistungs GmbH & Co.KG

Verkehrsuntersuchung zum vorh. Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)“

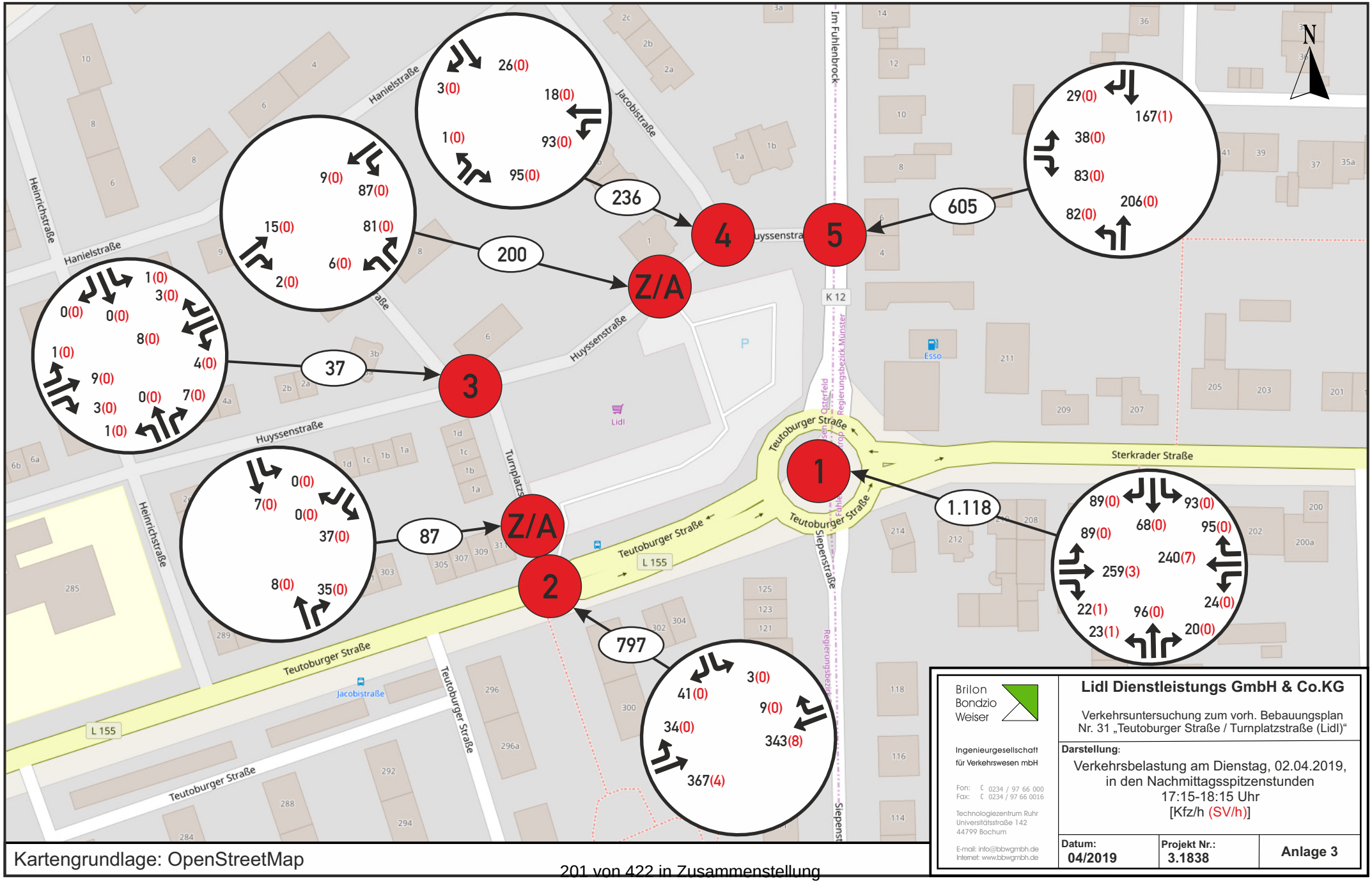
Darstellung: Erhebungsstellen

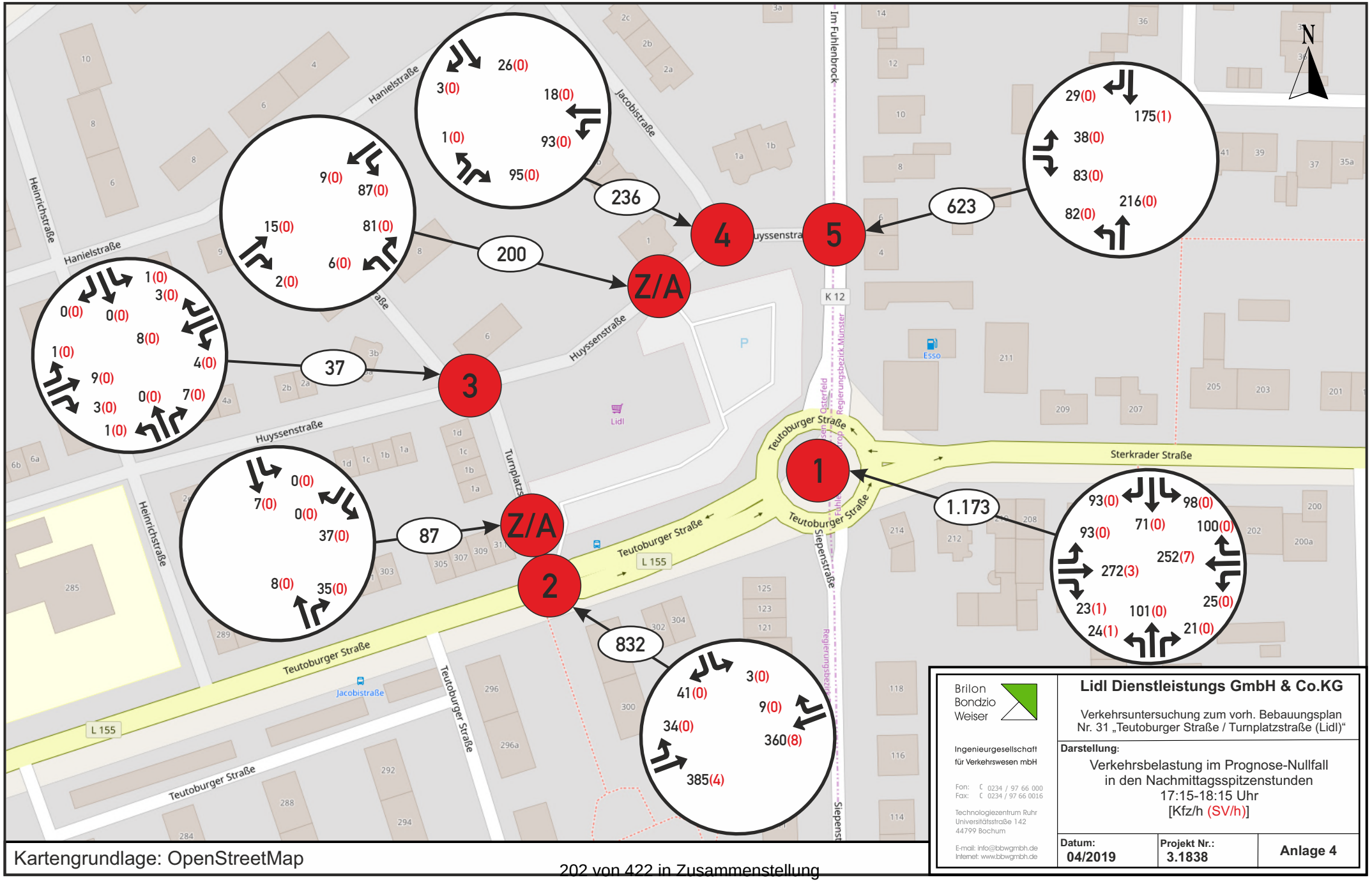
Datum:	Projekt Nr.:	Anlage 1
04/2019	3.1838	



Kartengrundlage: OpenStreetMap

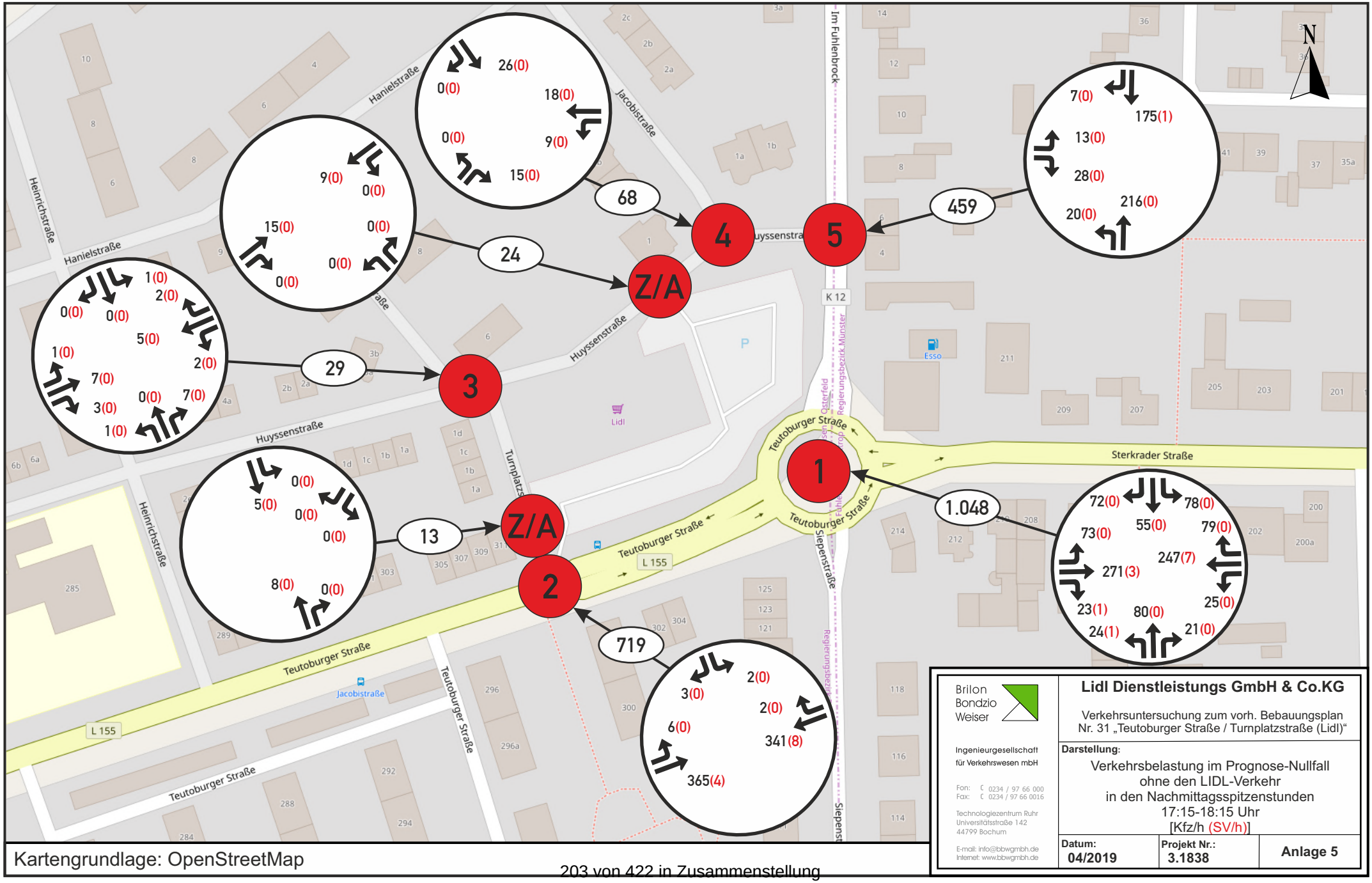
Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgmbh.de Internet: www.bbwgmbh.de	**Lidl Dienstleistungs GmbH & Co.KG** Verkehrsuntersuchung zum vorh. Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)“ **Darstellung:** Verkehrsbelastung am Dienstag, 02.04.2019, in den Nachmittagsstunden 15:00-19:00 Uhr [Kfz/4h (SV/4h)]	
	Datum: 04/2019	**Projekt Nr.:** 3.1838 — **Anlage 2**


N
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Lidl Dienstleistungs GmbH & Co.KG
Verkehrsuntersuchung zum vorh. Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)“
Darstellung:
Verkehrsbelastung am Dienstag, 02.04.2019, in den Nachmittagsspitzenstunden 17:15-18:15 Uhr
[Kfz/h (SV/h)]
Datum: 04/2019
Projekt Nr.: 3.1838
Anlage 3
1
2
3
4
5
Z/A
Z/A
236
200
37
87
797
605
1.118
26(0) 3(0) 18(0) 1(0) 93(0) 95(0)
9(0) 87(0) 15(0) 81(0) 6(0) 2(0)
1(0) 3(0) 0(0) 0(0) 8(0) 1(0) 4(0) 9(0) 0(0) 7(0) 3(0) 1(0)
0(0) 7(0) 0(0) 37(0) 8(0) 35(0)
3(0) 41(0) 9(0) 34(0) 343(8) 367(4)
29(0) 167(1) 38(0) 83(0) 206(0) 82(0)
89(0) 93(0) 68(0) 89(0) 95(0) 240(7) 259(3) 24(0) 22(1) 96(0) 23(1) 20(0)
Teutoburger Straße
Sterkrader Straße
Huyssenstraße
Hanielstraße
Heinrichstraße
Turnplatzstraße
Jacobistraße
Im Fuhlenbrock
Siepenstraße
K 12
L 155
Lidl
Esso
P



Kartengrundlage: OpenStreetMap

Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgmbh.de Internet: www.bbwgmbh.de	**Lidl Dienstleistungs GmbH & Co.KG** Verkehrsuntersuchung zum vorh. Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)“ **Darstellung:** Verkehrsbelastung im Prognose-Nullfall in den Nachmittagsspitzenstunden 17:15-18:15 Uhr [Kfz/h (SV/h)]	
	Datum: 04/2019	**Projekt Nr.:** 3.1838 — **Anlage 4**



Kartengrundlage: OpenStreetMap

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

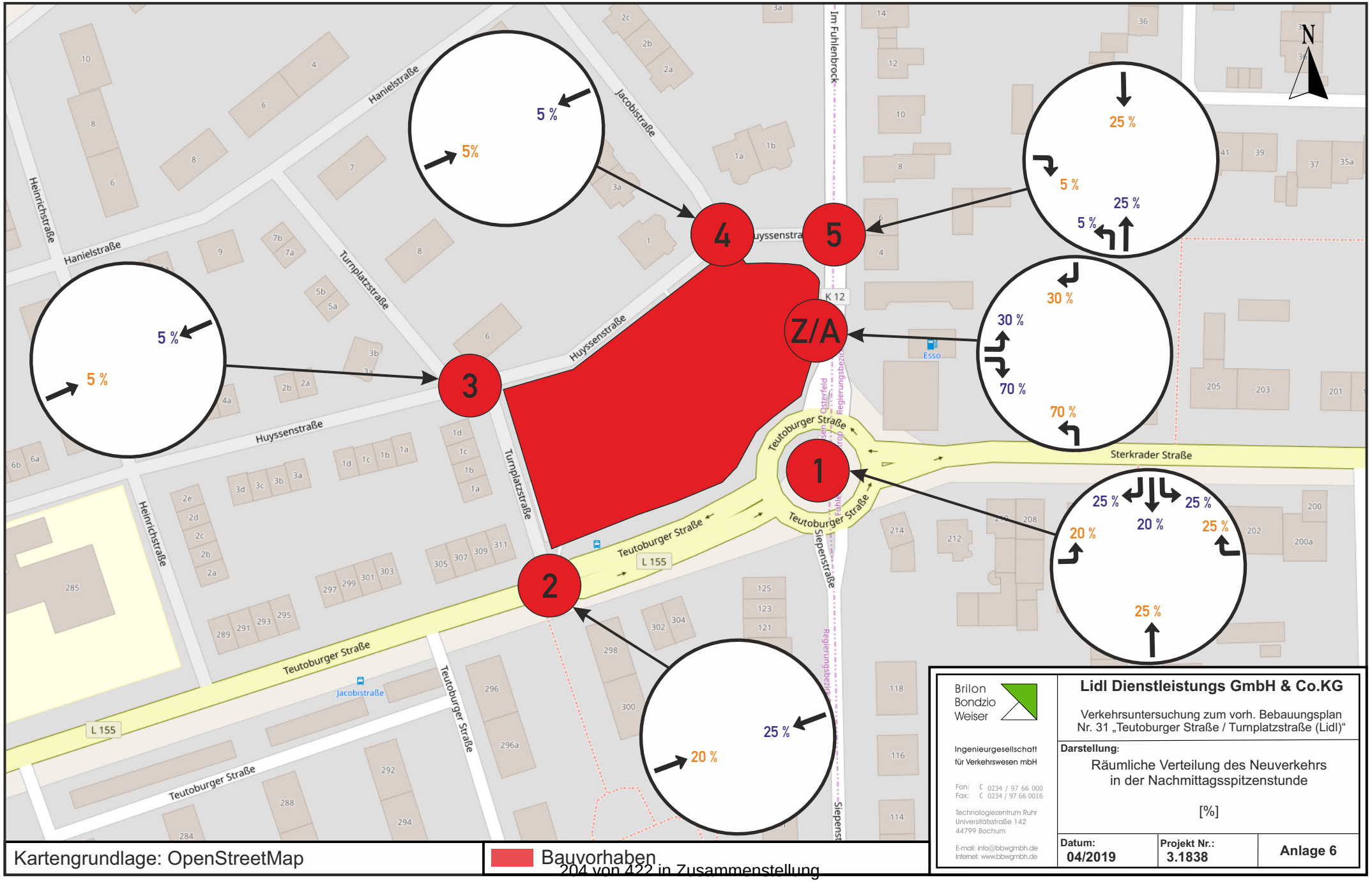
Lidl Dienstleistungs GmbH & Co.KG

Verkehrsuntersuchung zum vorh. Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (LidI)“

Darstellung:

Verkehrsbelastung im Prognose-Nullfall
ohne den LIDL-Verkehr
in den Nachmittagsspitzenstunden
17:15-18:15 Uhr
[Kfz/h (SV/h)]

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage 5
04/2019	3.1838	



Kartengrundlage: OpenStreetMap

Bauvorhaben

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

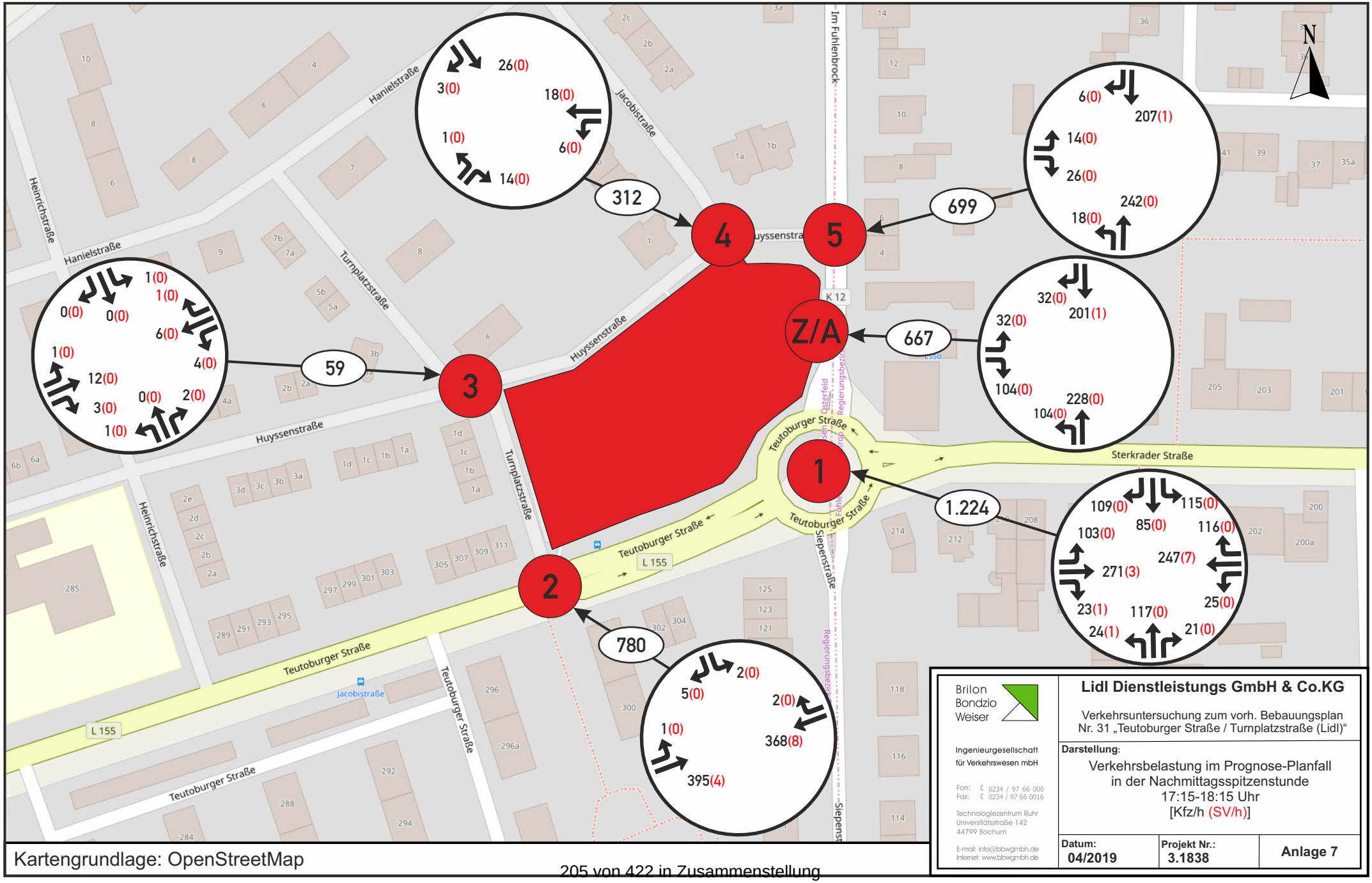
Lidl Dienstleistungs GmbH & Co.KG

Verkehrsuntersuchung zum vorh. Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (LidI)“

Darstellung:
Räumliche Verteilung des Neuverkehrs in der Nachmittagsspitzenstunde

[%]

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage 6
04/2019	3.1838	



Kartengrundlage: OpenStreetMap

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Lidl Dienstleistungs GmbH & Co.KG

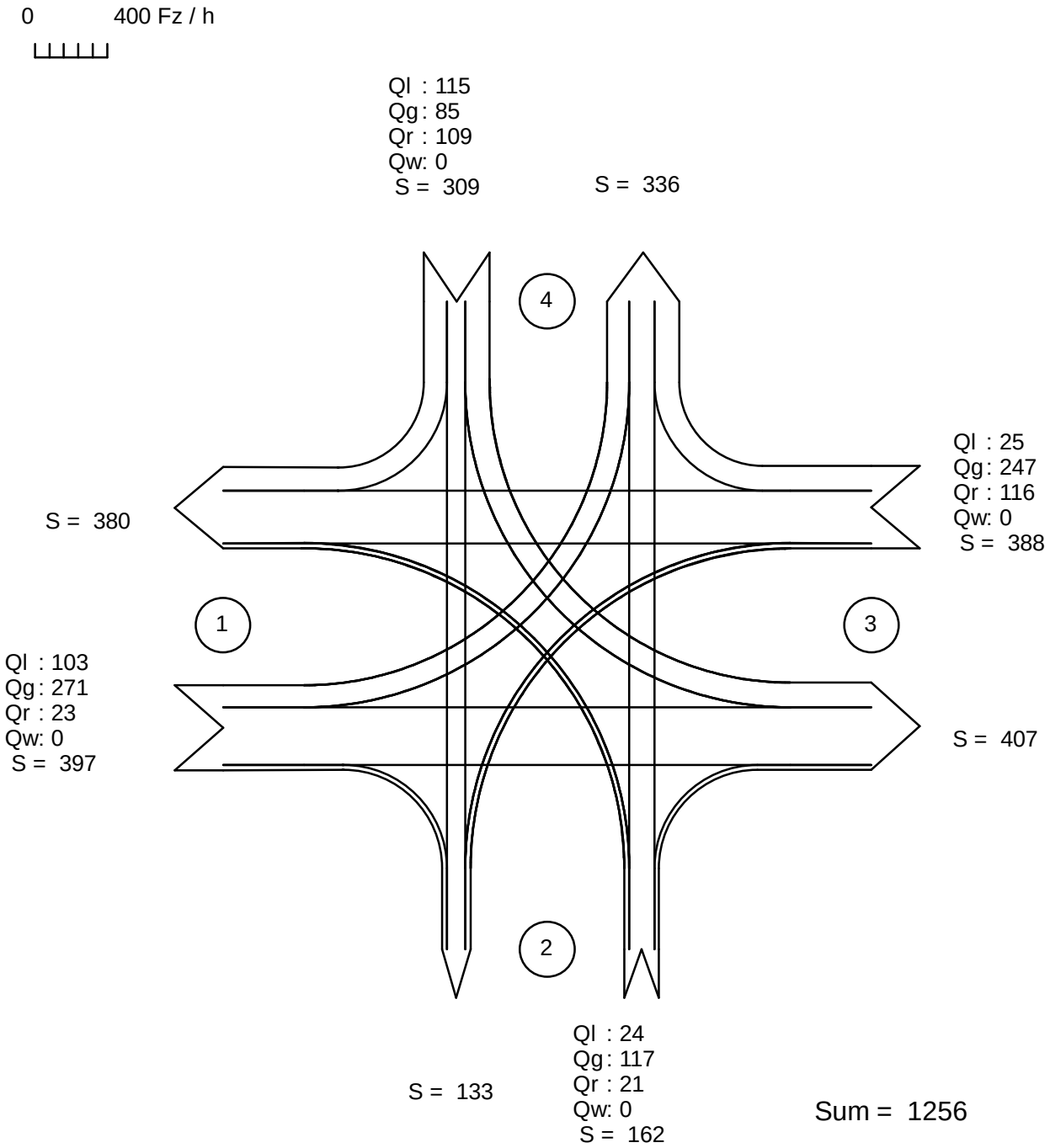
Verkehrsuntersuchung zum vorh. Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (LidI)“

Darstellung:
Verkehrsbelastung im Prognose-Planfall
in der Nachmittagsspitzenstunde
17:15-18:15 Uhr
[Kfz/h (SV/h)]

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage 7
04/2019	3.1838	

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei:	KP1-NMS-Prognose.krs
Projekt:	Oberhausen Lidl
Projekt-Nummer:	3.1838
Knoten:	Teutoburger Straße / Sterkrader Straße / Im Fuhlenbrock / Siepenstraße
Stunde:	17:15 - 18:15 Uhr



alle Kraftfahrzeuge

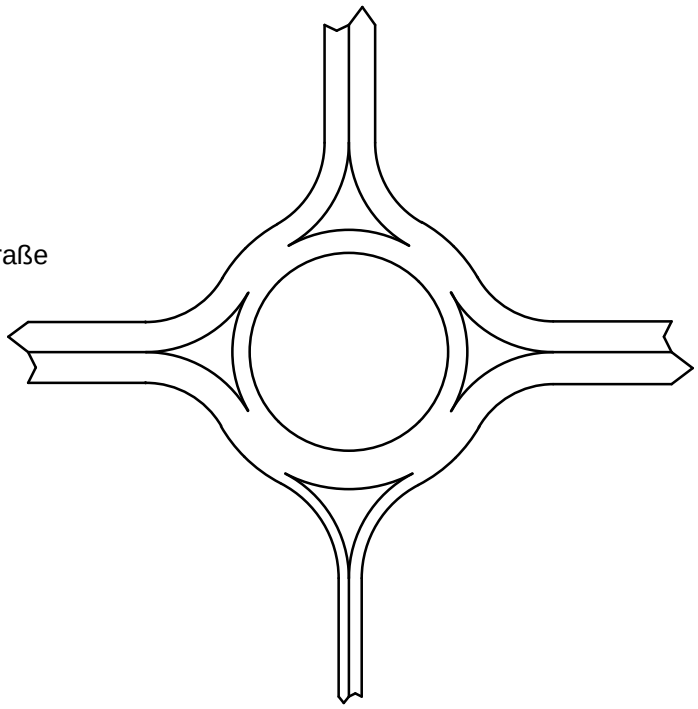
Zufahrt 1: Teutoburger Straße
Zufahrt 2: Siepenstraße
Zufahrt 3: Sterkrader Straße
Zufahrt 4: Im Fuhlenbrock

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei:	KP1-NMS-Prognose.krs
Projekt:	Oberhausen Lidl
Projekt-Nummer:	3.1838
Knoten:	Teutoburger Straße / Sterkrader Straße / Im Fuhlenbrock / Siepenstraße
Stunde:	17:15 - 18:15 Uhr

0 1000 Fz / h

4 : Im Fuhlenbrock
Qa = 336
Qe = 309
Qc = 296



1 : Teutoburger Straße
Qa = 380
Qe = 397
Qc = 225

3 : Sterkrader Straße
Qa = 407
Qe = 388
Qc = 244

2 : Siepenstraße
Qa = 133
Qe = 162
Qc = 489

Sum = 1256

alle Kraftfahrzeuge

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: KP1-NMS-Prognose.krs
Projekt: Oberhausen Lidl
Projekt-Nummer: 3.1838
Knoten: Teutoburger Straße / Sterkrader Straße / Im Fuhlenbrock / Siepenstraße
Stunde: 17:15 - 18:15 Uhr

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Teutoburger Straße	1	70	225	401	1033	0,39	632	5,7	A
2	Siepenstraße	1	70	492	163	814	0,20	651	5,6	A
3	Sterkrader Straße	1	70	245	395	1016	0,39	621	5,9	A
4	Im Fuhlenbrock	1	70	304	309	966	0,32	657	5,5	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Teutoburger Straße	1	70	225	401	1033	0,4	2	3	A
2	Siepenstraße	1	70	492	163	814	0,2	1	1	A
3	Sterkrader Straße	1	70	245	395	1016	0,4	2	3	A
4	Im Fuhlenbrock	1	70	304	309	966	0,3	1	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

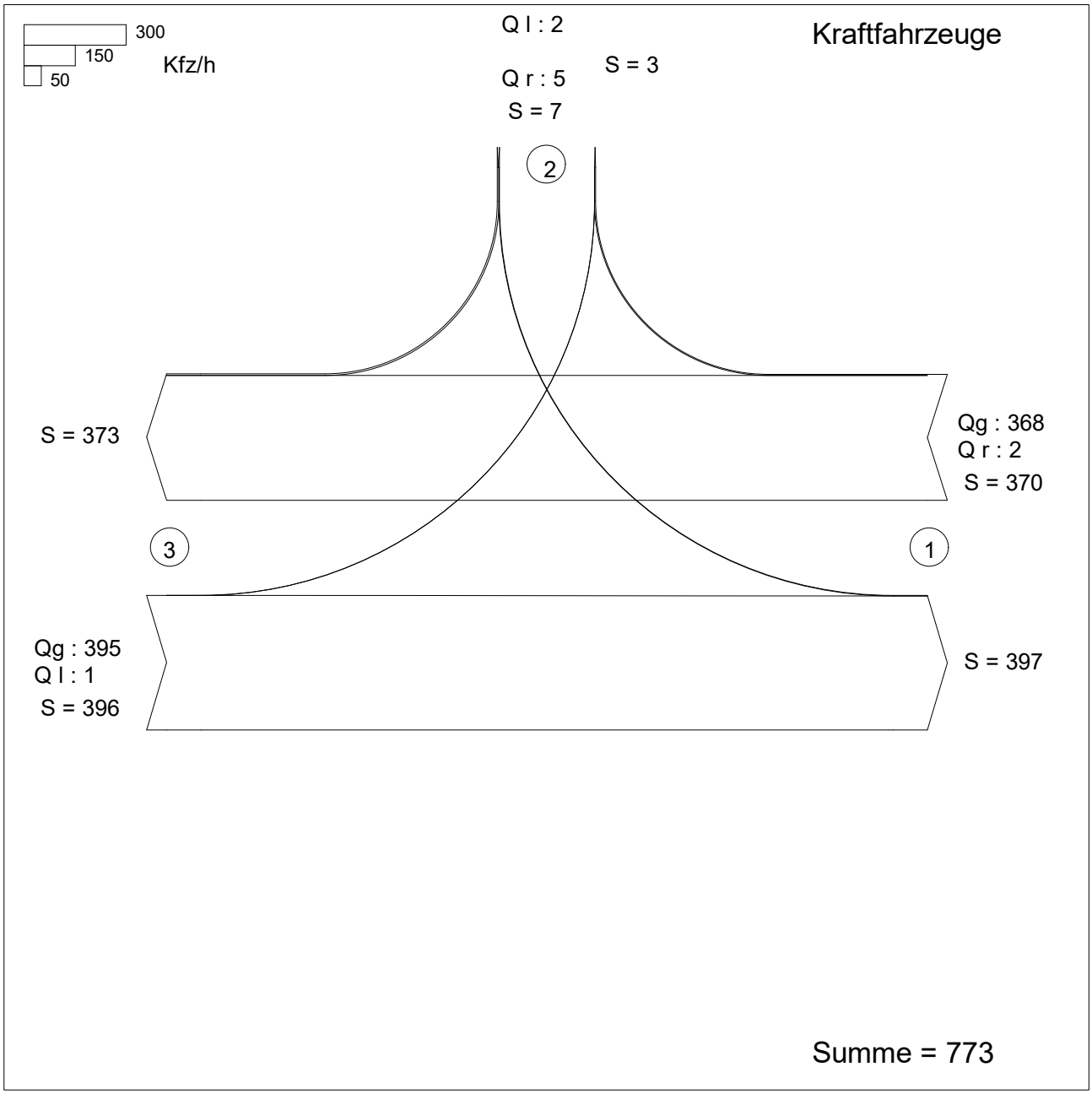
		Gesamter Verkehr Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	:	1268	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	:	1256	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	:	2,0	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	:	5,7	s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität	:	Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5
Wartezeit	:	HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
Staulängen	:	Wu, 1997
Fußgänger-Einfluss	:	Stuwe, 1992
LOS - Einstufung	:	HBS (Deutschland)

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Oberhausen Lidl
Knotenpunkt : Teutoburger Straße / Turnplatzstraße
Stunde : 17:15 - 18:15 Uhr
Datei : KP2-NMS-PROGNOSE.kob

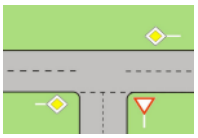


Zufahrt 1: Teutoburger Straße
Zufahrt 2: Turnplatzstraße
Zufahrt 3: Teutoburger Straße

KNOBEL Version 7.1.16

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Oberhausen Lidl
Knotenpunkt : Teutoburger Straße / Turnplatzstraße
Stunde : 17:15 - 18:15 Uhr
Datei : KP2-NMS-PROGNOSE.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		376				1800					A
3		2				1600					A
4		2	6,5	3,2	765	397		9,1	1	1	A
6		5	5,9	3,0	369	764		4,7	1	1	A
Misch-N		7				604	4 + 6	6,0	1	1	A
8		399				1800					A
7		1	5,5	2,8	370	844		4,3	1	1	A
Misch-H		400				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

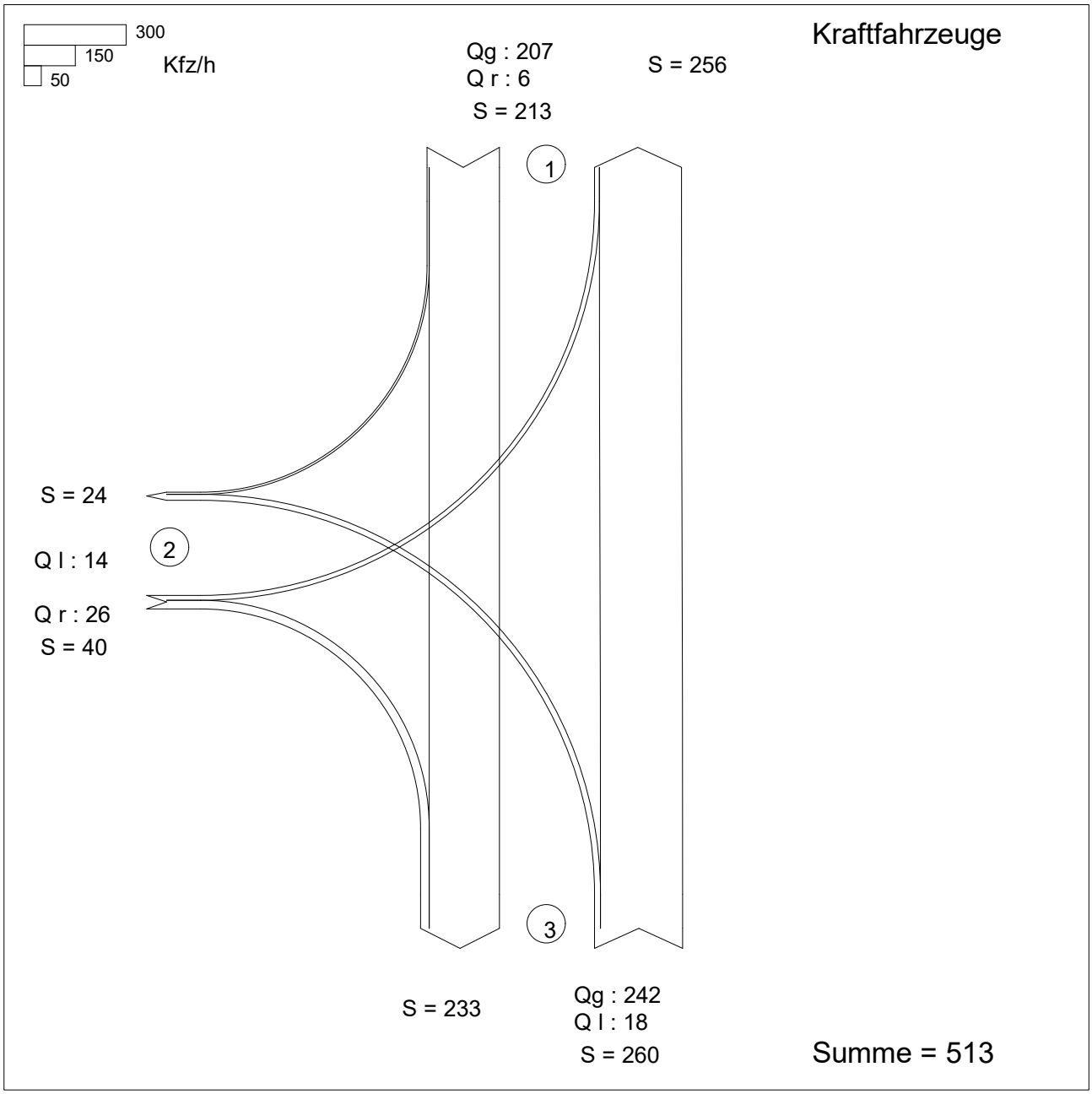
Strassennamen :
Hauptstrasse : Teutoburger Straße
Teutoburger Straße
Nebenstrasse : Turnplatzstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.16

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

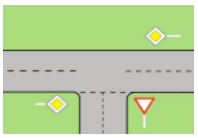
Projekt	:	Oberhausen Lidl
Knotenpunkt	:	Jacobistraße / Im Fuhlenbrock / Im Fuhlenbrock
Stunde	:	17:15 - 18:15 Uhr
Datei	:	KP5-NMS-PROGNOSE.kob



Zufahrt 1: Im Fuhlenbrock
Zufahrt 2: Jacobistraße
Zufahrt 3: Im Fuhlenbrock

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Oberhausen Lidl
Knotenpunkt : Jacobistraße / Im Fuhlenbrock / Im Fuhlenbrock
Stunde : 17:15 - 18:15 Uhr
Datei : KP5-NMS-PROGNOSE.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	208				1800					A
3	↘	6				1600					A
4	↰	14	6,5	3,2	470	581		6,3	1	1	A
6	↱	26	5,9	3,0	210	928		4,0	1	1	A
Misch-N											
8	←	242				1800					A
7	↙	18	5,5	2,8	213	1009		3,6	1	1	A
Misch-H		260				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

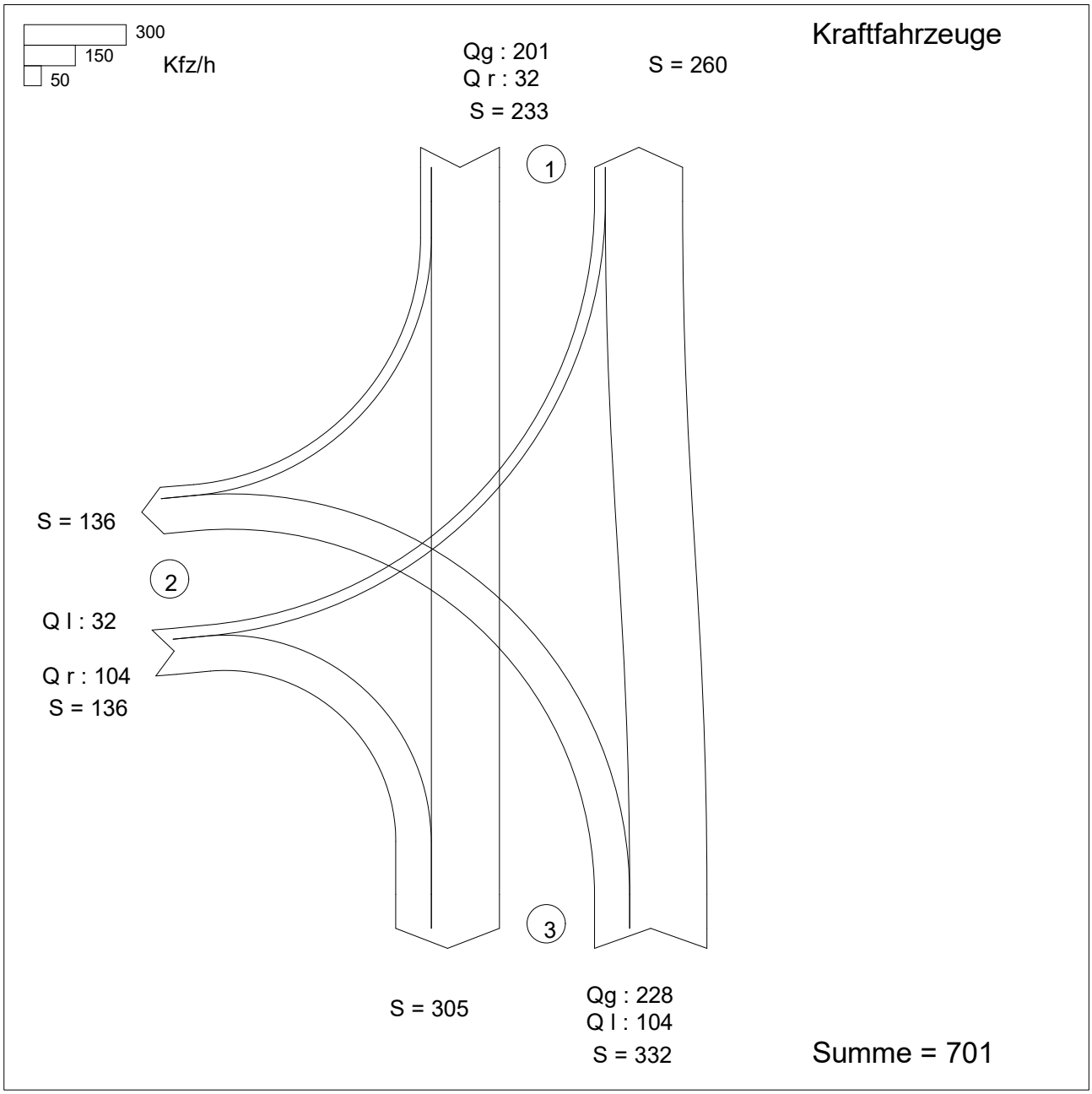
Strassennamen :
Hauptstrasse : Im Fuhlenbrock
Im Fuhlenbrock
Nebenstrasse : Jacobistraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.16

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 3,1838 Oberhausen Teutoburger Straße
Knotenpunkt : Im Fuhlenbrock / Zufahrt Lidl
Stunde : Prognose-Planfall NMS
Datei : LIDL OST-NMS-PROGNOSE.kob

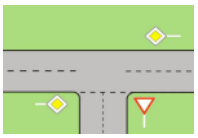


Zufahrt 1: Im Fuhlenbrock Nord
Zufahrt 2: Zufahrt Lidl
Zufahrt 3: Im Fuhlenbrock Süd

KNOBEL Version 7.1.16

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 3,1838 Oberhausen Teutoburger Straße
Knotenpunkt : Im Fuhlenbrock / Zufahrt Lidl
Stunde : Prognose-Planfall NMS
Datei : LIDL OST-NMS-PROGNOSE.kob



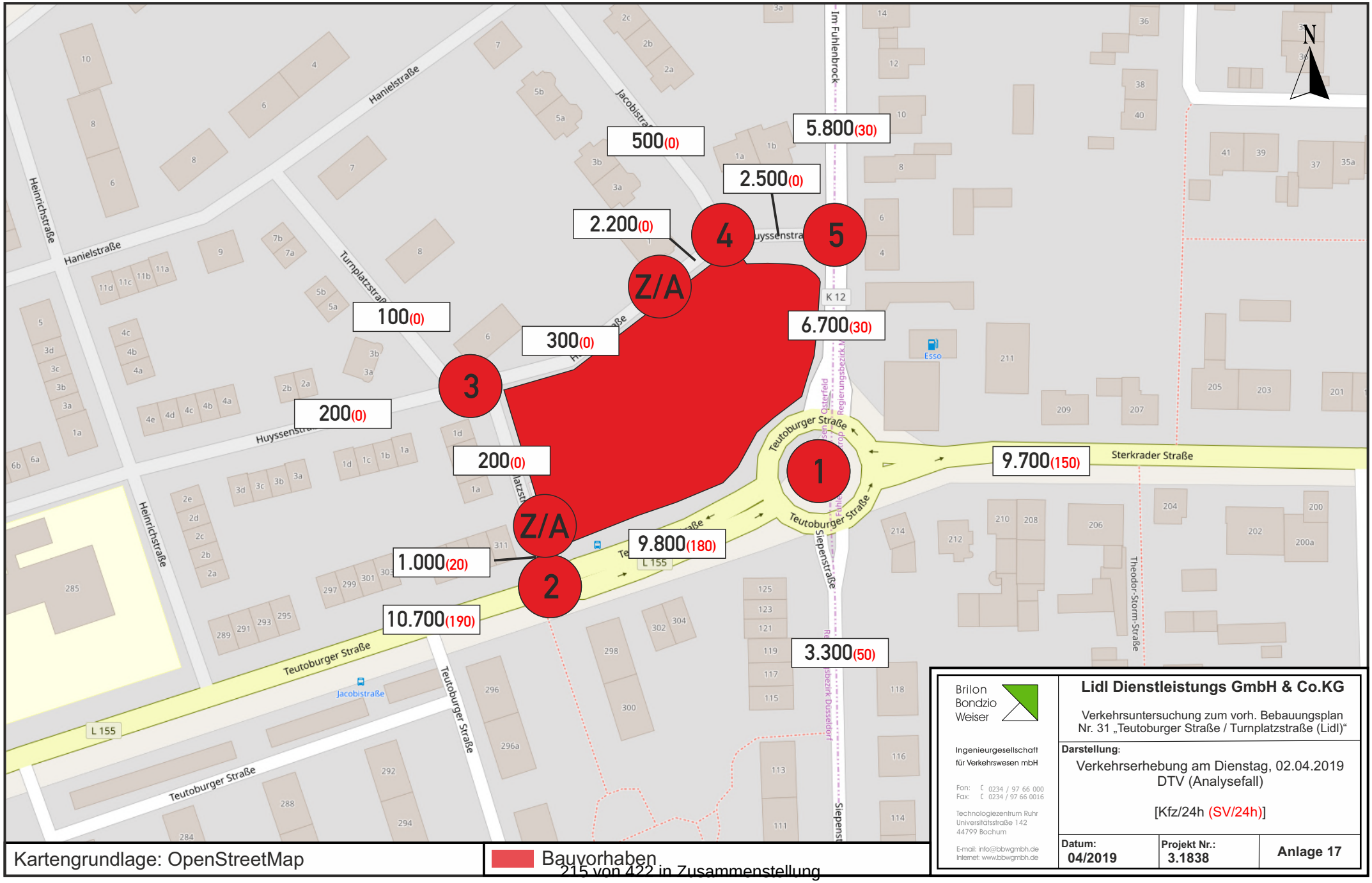
Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	202				1800					A
3	↘	32				1533					A
4	↰	32	6,5	3,2	549	464		8,3	1	1	A
6	↱	104	5,9	3,0	217	901		4,5	1	1	A
Misch-N		136				737	4 + 6	6,0	1	2	A
8	←	228				1800					A
7	↓	104	5,5	2,8	233	945		4,3	1	1	A
Misch-H		228				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Im Fuhlenbrock Nord
Im Fuhlenbrock Süd
Nebenstrasse : Zufahrt Lidl

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.16



Kartengrundlage: OpenStreetMap

Bauvorhaben

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

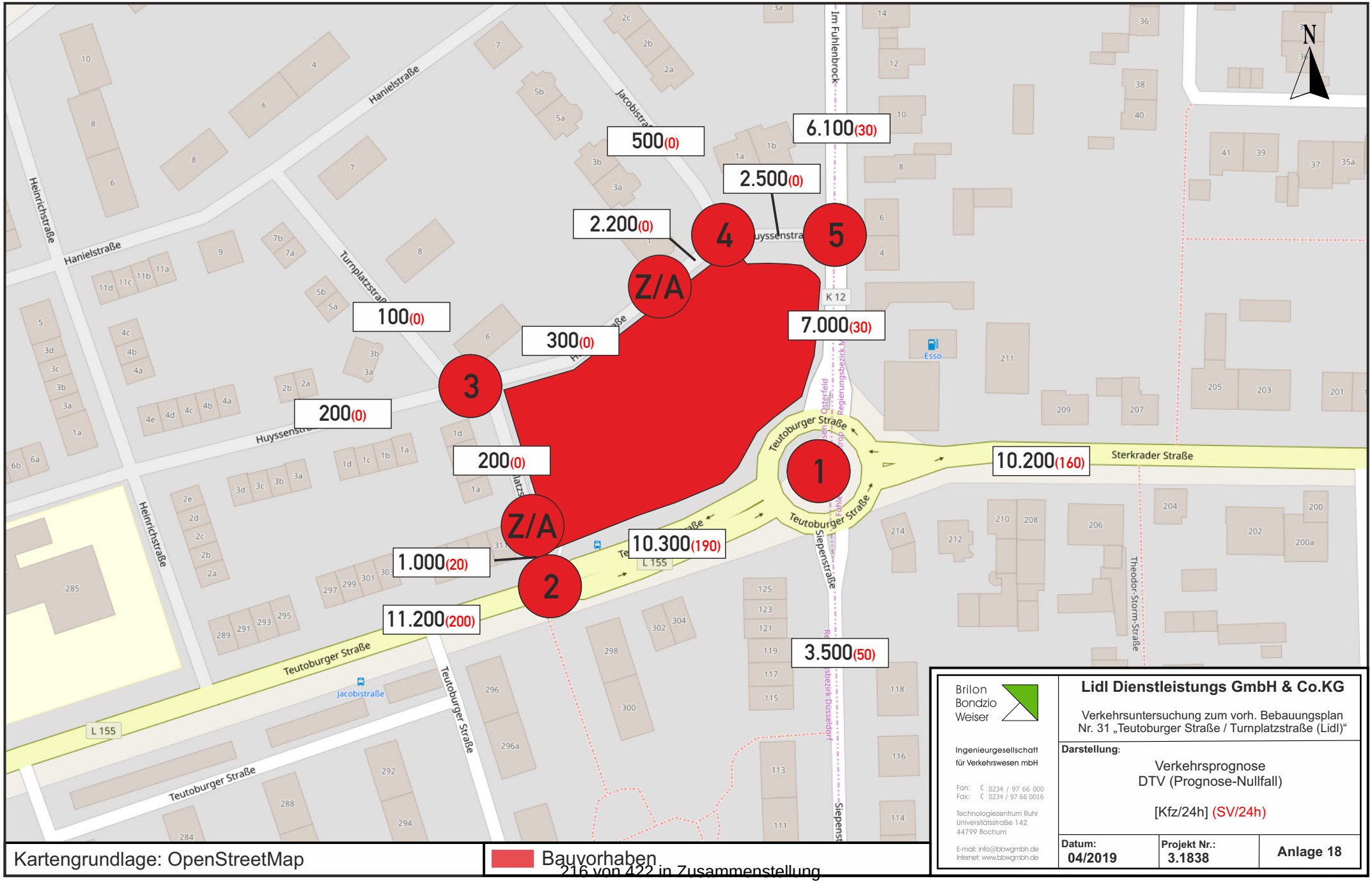
Lidl Dienstleistungs GmbH & Co.KG

Verkehrsuntersuchung zum vorh. Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (LidI)“

Darstellung:
Verkehrserhebung am Dienstag, 02.04.2019
DTV (Analysefall)

[Kfz/24h (SV/24h)]

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage 17
04/2019	3.1838	



Kartengrundlage: OpenStreetMap

Bauvorhaben

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Lidl Dienstleistungs GmbH & Co.KG

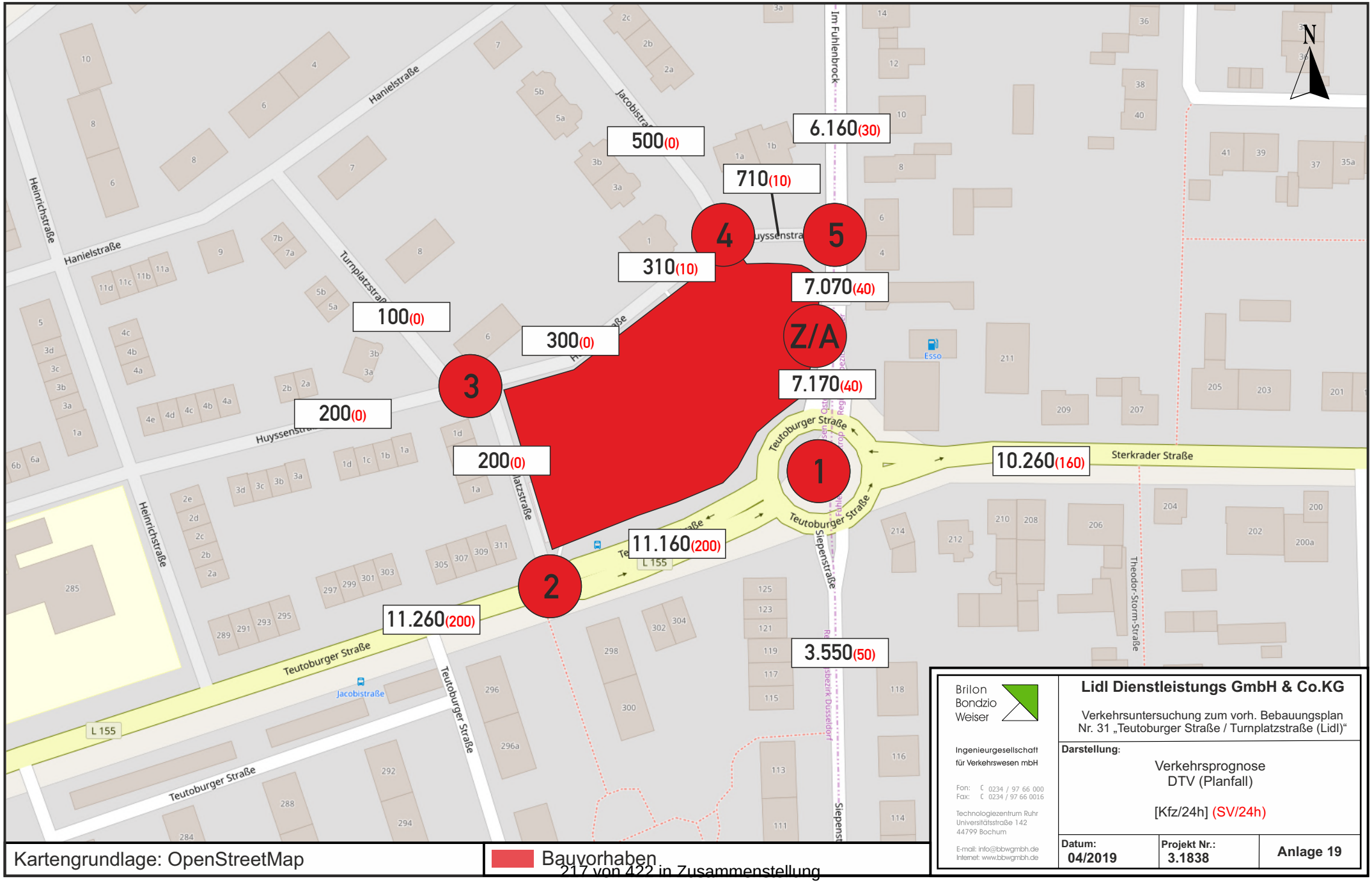
Verkehrsuntersuchung zum vorh. Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)“

Darstellung:

Verkehrsprognose
DTV (Prognose-Nullfall)

[Kfz/24h] (SV/24h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage 18
04/2019	3.1838	



Kartengrundlage: OpenStreetMap

Bauvorhaben

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Lidl Dienstleistungs GmbH & Co.KG

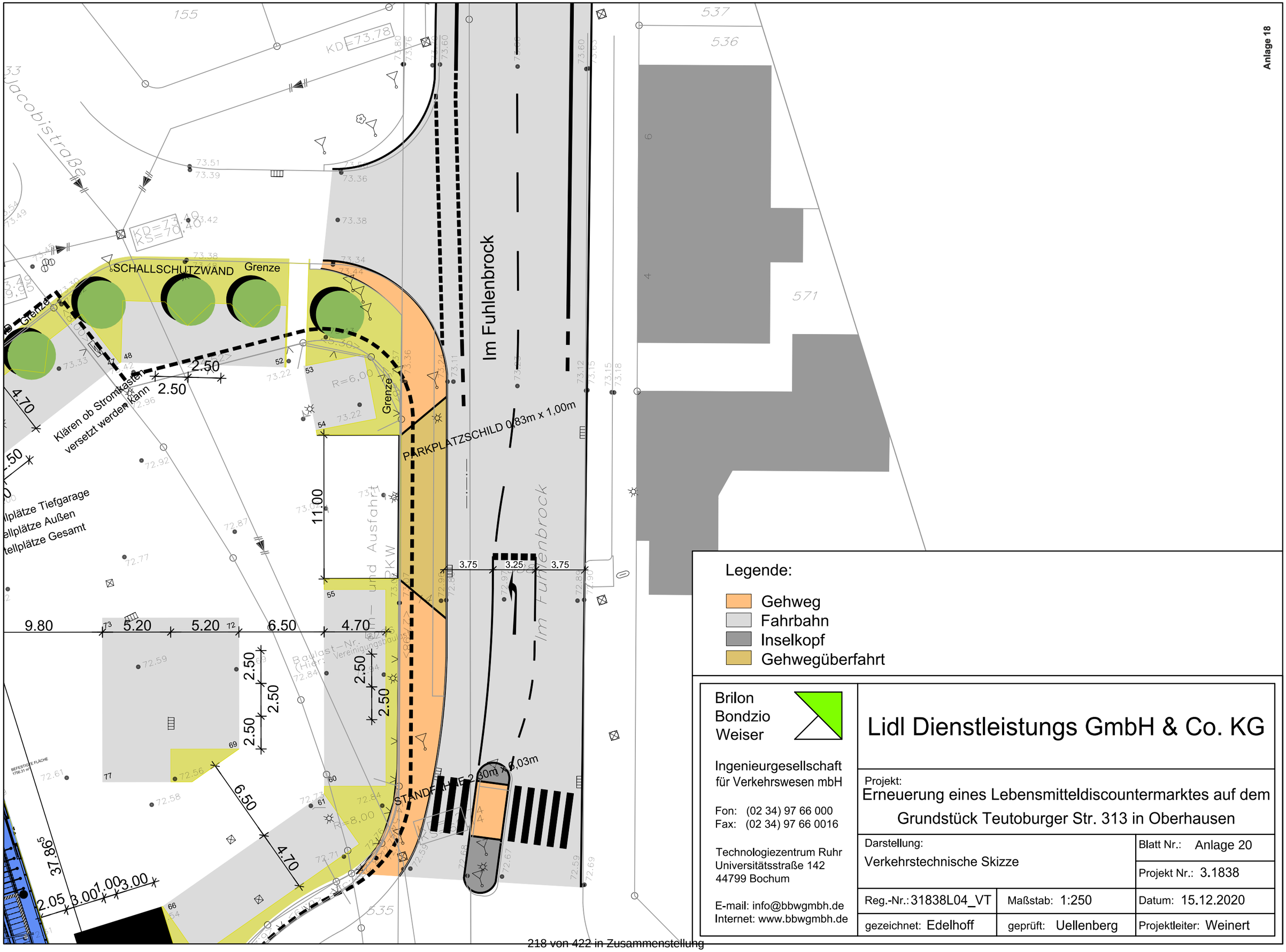
Verkehrsuntersuchung zum vorh. Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (LidI)“

Darstellung:

Verkehrsprognose
DTV (Planfall)

[Kfz/24h] (SV/24h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage 19
04/2019	3.1838	



Legende:

- Gehweg
- Fahrbahn
- Inselkopf
- Gehwegüberfahrt

Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: (02 34) 97 66 000
Fax: (02 34) 97 66 0016

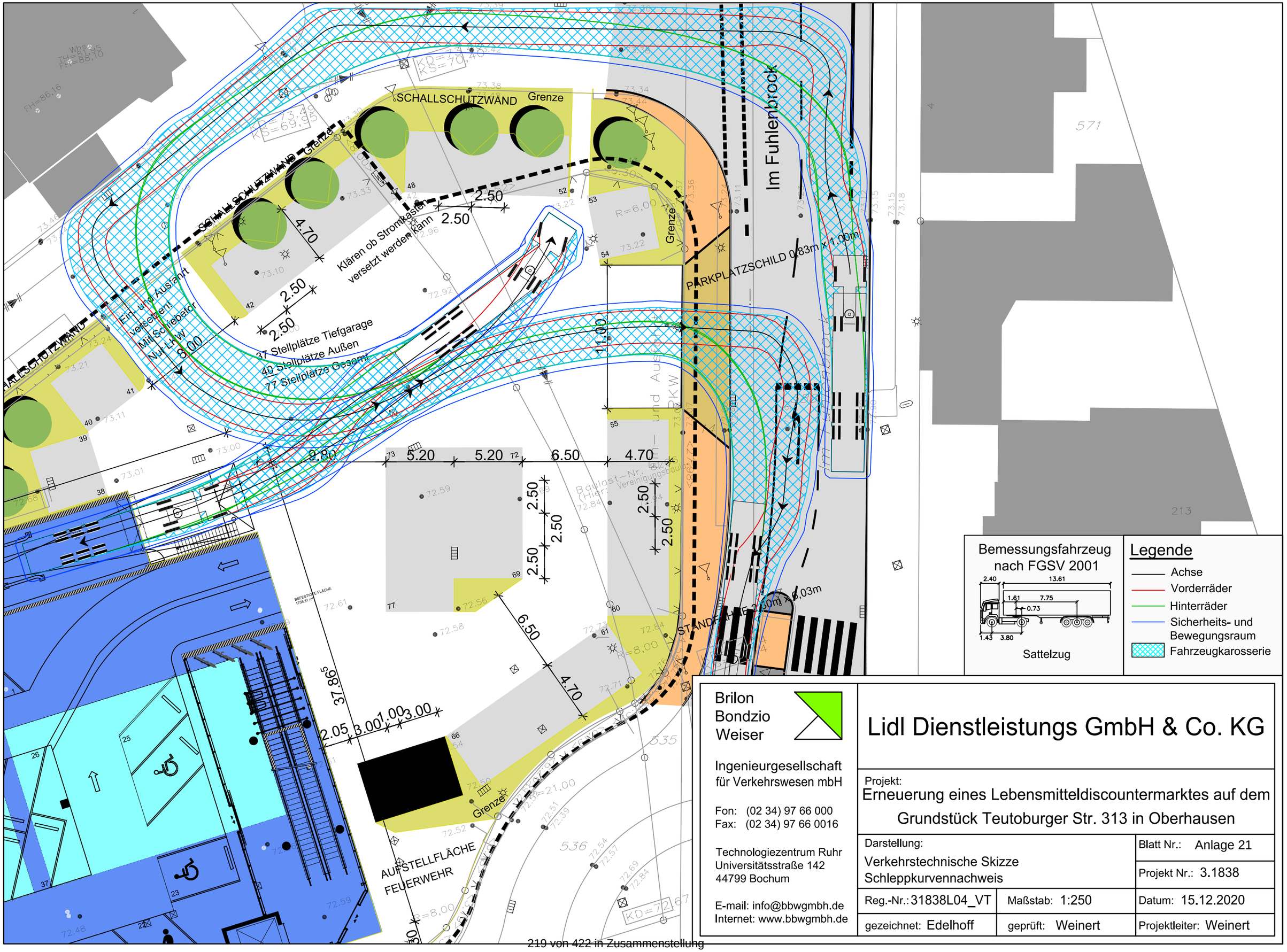
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Lidl Dienstleistungs GmbH & Co. KG

Projekt:
Erneuerung eines Lebensmitteldiscountermarktes auf dem Grundstück Teutoburger Str. 313 in Oberhausen

Darstellung: Verkehrstechnische Skizze		Blatt Nr.: Anlage 20
		Projekt Nr.: 3.1838
Reg.-Nr.: 31838L04_VT	Maßstab: 1:250	Datum: 15.12.2020
gezeichnet: Edelhoff	geprüft: Uellenberg	Projektleiter: Weinert



Bemessungsfahrzeug nach FGSV 2001

Sattelzug

Legende

- Achse
- Vorderräder
- Hinterräder
- Sicherheits- und Bewegungsraum
- Fahrzeugkarosserie

Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: (02 34) 97 66 000
Fax: (02 34) 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Lidl Dienstleistungs GmbH & Co. KG

Projekt:
Erneuerung eines Lebensmitteldiscountermarktes auf dem Grundstück Teutoburger Str. 313 in Oberhausen

Darstellung: Verkehrstechnische Skizze Schleppkurvennachweis		Blatt Nr.: Anlage 21
		Projekt Nr.: 3.1838
Reg.-Nr.: 31838L04_VT	Maßstab: 1:250	Datum: 15.12.2020
gezeichnet: Edelhoff	geprüft: Weinert	Projektleiter: Weinert



Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen

Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Auftraggeber:	Lidl Dienstleistungs GmbH & Co. KG c/o Lidl Vertriebs GmbH & Co. KG Krummensteg 137 47475 Kamp - Lintfort
Auftragnehmer:	Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH Universitätsstraße 142 44799 Bochum Tel.: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 E-Mail: info@bbwgmbh.de
Bearbeitung:	Christina Groß, B.Sc. Malte Schneider, B.Sc. Dr.-Ing. Roland Weinert
Projektnummer:	3.1838
Datum:	08. Februar 2021

Inhaltsverzeichnis Seite

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung ... 3

2 Grundlagen ... 4

2.1 Lagebeschreibung ... 4

2.2 Beschreibung der Planung ... 4

2.3 Rechtliche Rahmenbedingungen ... 5

2.3.1 Grundsätzliches ... 5

2.3.2 Geräuschimmissionen von öffentlichen Verkehrswegen ... 6

2.3.3 Geräuschemissionen von Anlagen im Plangebiet ... 7

2.4 Vorgehensweise ... 9

2.5 Immissionsorte ... 9

2.5.1 Schutzniveau ... 9

2.5.2 Verkehrsgeräusche - städtebauliche Untersuchung ... 12

2.5.3 Anlagengeräusche ... 12

3 Technische Geräusche (TA Lärm) ... 13

3.1 Geräuschemissionen der geplanten gewerblichen Nutzungen ... 13

3.1.1 Grundsätzliches und Bewegungshäufigkeiten ... 13

3.1.2 Parkplatzgeräusche (außen) ... 15

3.1.3 Parkplatzgeräusche (innen) ... 16

3.1.4 Fahrgeräusche von und zu den Stellplätzen ... 16

3.1.5 Geräusche durch die Nutzung der Einkaufswagenbox ... 17

3.1.6 Geräusche durch die Anlieferung ... 17

3.1.7 Ladevorgang an der innen liegenden Laderampe ... 18

3.1.8 Technische Gebäudeausstattung ... 19

3.1.9 Vorbelastung durch weitere gewerbliche Nutzungen ... 19

3.2 Berechnung der Geräuschimmissionen ... 20

3.3 Berechnungsergebnisse nach TA Lärm ... 20

3.3.1 Berechnungsergebnisse ... 20

3.3.2 Entwicklung von Lärmminderungsmaßnahmen ... 21

3.3.3 Bewertung der Ergebnisse, Fazit ... 22

4 Verkehrsgeräusche ... 24

4.1 Verkehrsbelastungen ... 24

4.1.1 Verkehrsbelastungen Straßenverkehr im Analysefall ... 24

4.1.2 Verkehrsbelastungen Straßenverkehr im Prognose-Nullfall ... 25

4.1.3 Verkehrsbelastungen Straßenverkehr im Prognose-Planfall ... 26

4.2 Geräuschemissionen von öffentlichen Straßen ... 27

4.3 Berechnung der Geräuschimmissionen ... 28

4.4 Berechnungsergebnisse der Verkehrsgeräusche im öffentlichen Straßennetz ... 29

5 Zusammenfassung und gutachterliche Stellungnahme ... 30

Literaturverzeichnis ... 32



Anlagenverzeichnis 34

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Stadt Oberhausen stellt den Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)“ auf. Ziel des Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen, um im Sinne der Innenentwicklung und der Sicherung und Verbesserung einer wohnortnahen Versorgung dem am Standort bestehenden Lebensmittel-Discountmarkt der Firma Lidl einen zeitgemäßen großflächigen Neubau zu ermöglichen.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist in einem schalltechnischen Fachbeitrag zu untersuchen, welche Auswirkungen aufgrund der geplanten Entwicklung zu erwarten sind. Aus schalltechnischer Sicht ist zu prüfen, welche Immissionen von der geplanten Nutzung ausgehen und in welchem Maß das zusätzliche Verkehrsaufkommen eine Veränderung der Verkehrsgeräusche auf den angrenzenden Verkehrswegen bewirkt. Grundlage der Untersuchung ist die „Verkehrstechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)“ [3] in der die relevanten Verkehrsmengen hergeleitet wurden.

Die Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft mbH wurde von der Lidl Dienstleistungs-GmbH & Co. KG beauftragt, die schalltechnischen Auswirkungen zu quantifizieren und zu bewerten.

Die Abbildung 1 zeigt die Lage des Plangebietes in Oberhausen-Osterfeld. Auf der rot markierten Fläche soll ein neuer Lebensmittel-Discountmarkt mit einer Verkaufsfläche von 1.350 m^2 entstehen. Der heute dort vorhandene Lebensmittel-Discountmarkt soll entfallen.



Abbildung 1: Lage des Plangebietes im Stadtgebiet (Kartengrundlage: Land NRW (2019) – Lizenz dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

2 Grundlagen

2.1 Lagebeschreibung

Das Plangebiet befindet sich im Oberhausener Stadtteil Osterfeld zwischen Wohngebäuden im Westen, Norden und Süden und einer Tankstelle und einem Kreisverkehr im Osten unmittelbar an der Stadtgrenze zu Bottrop.

Die Teutoburger Straße in Oberhausen und die Sterkrader Straße in Bottrop sind zwei als Landesstraße klassifizierte Straßen und führen in östlicher Richtung ins Stadtgebiet von Bottrop und nach Westen in den Stadtteil Oberhausen-Sterkrade.

Das Gelände im Plangebiet ist eben. Die meisten betrachteten Straßen sind ebenfalls eben, sodass schalltechnisch relevante Geländesprünge und –neigungen kaum vorhanden sind. Im Verlauf der Straßen liegen keine Längsneigungen vor, die größer als das schalltechnisch relevante Maß von 5 % sind (vgl. 2.3.2).

Der Untersuchungsbereich umfasst das Grundstück des heutigen Lidl-Marktes an der Teutoburger Straße und die Nachbargrundstücke sowie Abschnitte der Straßen Teutoburger Straße, Sterkrader Straße, Siepenstraße, Im Fuhlenbrock, Jacobistraße, Huyssenstraße und Turnplatzstraße für die Beurteilung des Verkehrslärms.

2.2 Beschreibung der Planung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 31 sollen die baurechtlichen Voraussetzungen für einen Neubau des vorhandenen Lidl-Marktes mit einer Verkaufsfläche von etwa 1.350 m^2 geschaffen werden. Das bestehende Gebäude soll entfernt werden.

Grundlage der vorliegenden Untersuchung ist das Nutzungskonzept des Büros Grafenbau GmbH mit Stand vom 12.01.2021.

Für das Verkehrsaufkommen durch Kunden und Beschäftigte ist die Errichtung von 77 Stellplätzen vorgesehen. Das geplante Gebäude wird (wie bisher auch) im westlichen Bereich des Grundstücks errichtet. Der Parkplatz östlich des Gebäudes bietet künftig 40 Stellplätze. Zudem wird es unter dem aufgeständerten Gebäude eine Parkgarage mit 37 Stellplätzen geben. Der Anlieferungsbereich befindet sich innerhalb des Baukörpers an der nördlichen Fassade. Die Zufahrt erfolgt vom Parkplatz aus.

Die Zufahrt der geplanten Nutzung soll für Kunden und Beschäftigte künftig nur noch über die Straße Im Fuhlenbrock erschlossen werden. Die heute vorhandene Zufahrt von der Teutoburger Straße im Bereich der Einmündung Turnplatzstraße dient zukünftig nur noch als Ausfahrt. Die Anfahrt der Anlieferung ist wie bisher über die Huyssenstraße vorgesehen. Die Abfahrt erfolgt über die neue Anbindung an die Straße Im Fuhlenbrock.

Die Abbildung 2 zeigt den geplanten Lebensmittel-Discountmarkt mit dem angrenzenden Parkplatz, den Schleppkurven für die Anlieferung und die neue Zufahrt zur Straße Im Fuhlenbrock, im Lageplan.

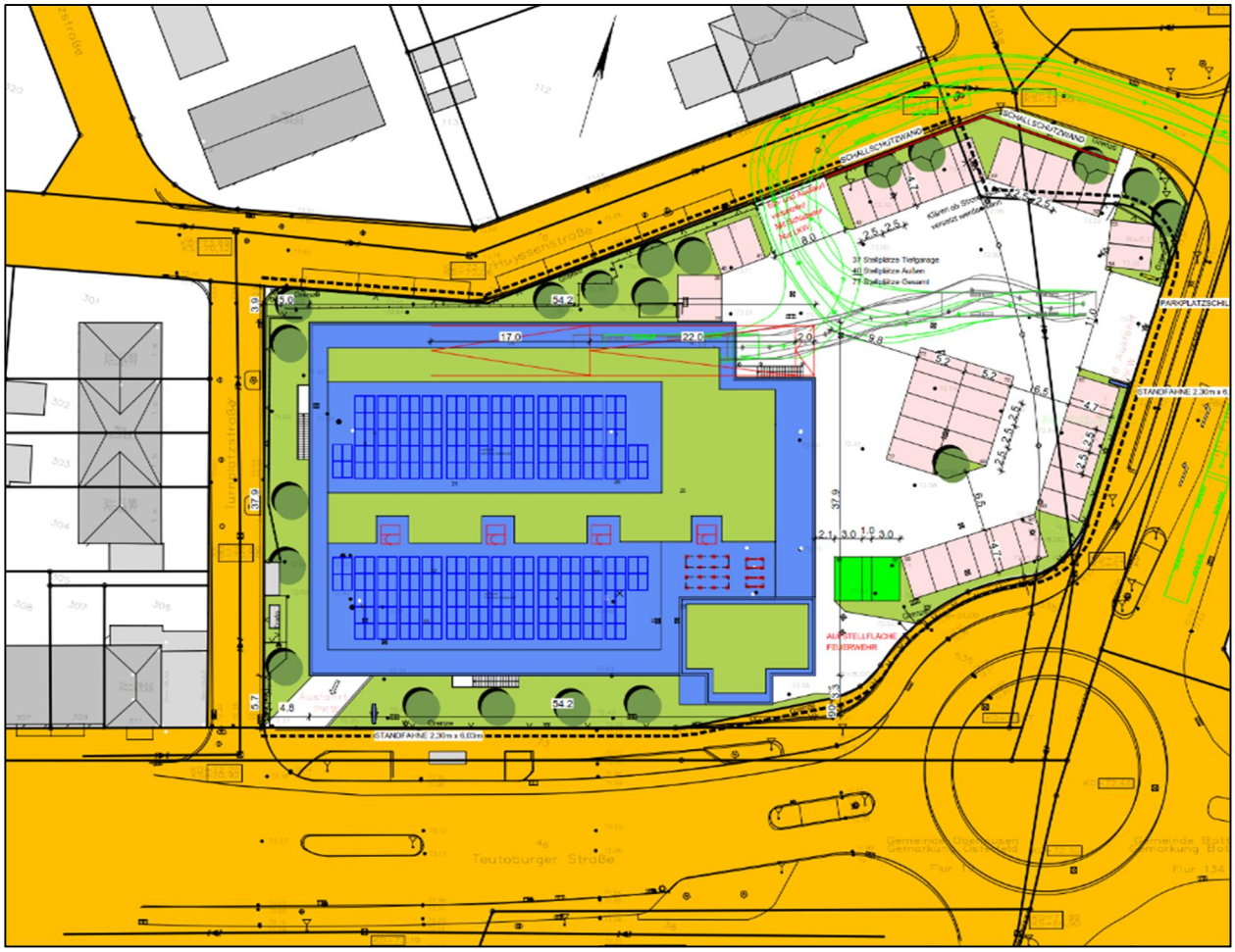


Abbildung 2: Lageplan zum Vorhaben, mit neu geplanter Zufahrt zur Straße Im Fuhlenbrock (Quelle: Grafenbau GmbH, Stand 03.02.2021)

2.3 Rechtliche Rahmenbedingungen

2.3.1 Grundsätzliches

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) [7] verpflichtet, alle Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt durch städtebauliche Planungen so gering wie möglich zu halten. Im Hinblick auf Geräusche existieren verschiedene Verordnungen zum BImSchG [7], in denen die Prüfung und Bewertung von Geräuschimmissionen geregelt ist.

Grundsätzlich ist bereits im Planverfahren zu prüfen, ob die durch die vorgesehene Nutzung zu erwartenden Geräuschemissionen und -immissionen und die schon vorhandenen schutzwürdigen Nutzungen in der Nachbarschaft aus immissionsschutzrechtlicher Sicht verträglich sind.

Für die unterschiedlichen Geräuscharten sind verschiedene Rechenverfahren durch den Gesetzgeber vorgeschrieben. Dabei berücksichtigt jedes Regelwerk die jeweiligen Eigenheiten und die Geräuschcharakteristik der Schallquellen.

Im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplanes ist die DIN 18005 [8] anzuwenden. Diese verweist zur Berechnung der Schallbeiträge durch öffentlichen Straßenverkehr auf die „Richtlinie für Lärmschutz an

Straßen (RLS-90)“ [10]. Für technische Anlagen verweist die DIN 18005 [8] auf die 6. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz [15].

In den Regelwerken sind Obergrenzen der Geräuschimmission festgelegt, die an einem der Nutzung entsprechenden Schutzniveau ausgerichtet sind. Dieses Schutzniveau ergibt sich entweder aus vorliegenden Bebauungsplänen oder, falls diese nicht vorhanden sind, anhand der bestehenden Nutzung entsprechend §34 BauGB [1].

2.3.2 Geräuschimmissionen von öffentlichen Verkehrswegen

Die Bewertung der Immissionen erfolgt nach den Grundsätzen der DIN 18005 [8], die Orientierungswerte für eine Obergrenze der wünschenswerten Geräuschbelastung insbesondere bei Neuplanungen definiert. Diese stellen jedoch keine absolute Obergrenze dar, sondern können im Rahmen der Abwägung auch überschritten werden [15]. Dazu hat das Bundesverwaltungsgericht festgestellt, dass DIN-Normen keine normativen Festlegungen gebietsbezogener Grenzwerte vornehmen können, da sie nicht im Wege demokratisch legitimierter Rechtsetzung entstanden sind [5]. Die DIN 18005 [8] kann allerdings im Rahmen einer gerechten Abwägung als Orientierungshilfe herangezogen werden.

Für die Bewertung der Verkehrsgeräusche von den öffentlichen Verkehrswegen sind nach DIN 18005 [8] die in Tabelle 1 dargestellten Orientierungswerte anzuwenden.

Tabelle 1: Orientierungswerte für Verkehrsgeräusche nach DIN 18005 [8] für die vorhandenen Gebietstypen

Nutzung	Orientierungswert [dB(A)]	
	Tag	Nacht
WR	50	40
WA	55	45

Da die DIN 18005 [8] auf Außenpegel abstellt, kann eine Überschreitung der Orientierungswerte an der lärmzugewandten Seite eines Gebäudes um 5 oder sogar 10 dB(A) das Ergebnis einer sachgerechten Abwägung sein, wenn sichergestellt werden kann, dass im Inneren der Gebäude durch die Anordnung der Räume und die Verwendung schallschützender Außenbauteile angemessener Lärmschutz gewährleistet wird. [6]

Bei der Bewertung kann außerdem darauf zurückgegriffen werden, dass der Gesetzgeber bei dem um 5 dB(A) höheren Lärmniveau eines Mischgebietes Wohnnutzungen für grundsätzlich zulässig ansieht, während in Gewerbegebieten mit einem um 10 dB(A) höheren Schutzniveau eine Wohnnutzung nur in Ausnahmefällen zugelassen werden soll.

Da im vorliegenden Fall eine Vorbelastung vorhanden ist, ist zu prüfen, ob städtebauliche Missstände auftreten können. Dieses ist zu erwarten, wenn der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche tagsüber 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) überschreitet. In diesem Fall ist die Grenze der zumutbaren Lärmbelastung erreicht, ab der bei dauerhafter Einwirkung eine Gesundheitsgefährdung möglich ist.

Die absolute Obergrenze als Schwellenwert für eine Gesundheitsgefährdung für ein dauerhaft gesundes Wohnumfeld sieht die Rechtsprechung bei einem Geräuschniveau von 75/65 dB(A).

Bei Veränderungen der Verkehrslärmbelastung durch städtebauliche Planungen im weiteren Umfeld des Vorhabens ist die Vorbelastung und das Ausmaß der Veränderung zu berücksichtigen sowie die Vermeidung städtebaulicher Missstände zu gewährleisten. Bei der Veränderung der Geräuschbelastung ist dabei zu berücksichtigen, dass das menschliche Ohr in der Regel Veränderungen erst ab 2 bis 3 dB(A) wahrnimmt [4]. Die 16. BImSchV [17], deren Anwendung bei Baumaßnahmen an Straßen zwingend erforderlich ist und der als Berechnungsvorschrift die RLS-90 [10] zugrunde liegt, bewertet bereits eine Veränderung ab 2,1 dB(A) (nach den Rundungsregeln 3 dB(A)) als wesentliche Änderung der Geräuschbelastung und als Kriterium für einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen.

Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Verkehrswegen hat zusätzlich eine Bewertung nach der 16. BImSchV [17] zu erfolgen. Diese Bewertung definiert den rechtlichen Anspruch für Schallschutz, da sie im Gegensatz zur DIN 18005 [8] im Rahmen eines demokratisch legitimierten Gesetzgebungsverfahrens entstanden ist. Die 16. BImSchV [17] ist aber nur anwendbar bei erheblichen Baumaßnahmen an öffentlichen Verkehrswegen.

Im vorliegenden Fall erfolgen im Rahmen der Planung weder ein Straßenneubau und eine bauliche Veränderung im Sinne der 16. BImSchV [17]. Insofern ist im Sinne der 16. BImSchV [17] keine Prüfung erforderlich.

2.3.3 Geräuschemissionen von Anlagen im Plangebiet

Da im Rahmen des Bauantragsverfahrens der gewerblichen Nutzungen die TA Lärm [16] Anwendung findet, sind deren Immissionsrichtwerte zu berücksichtigen, die als Grenzwerte zu verstehen sind. Diese Prüfung ist bereits im Bauleitplanverfahren angezeigt, um Konflikte zu erkennen, die eine grundsätzliche Realisierbarkeit des Bebauungsplanes gefährden können.

Die schalltechnische Untersuchung nach TA Lärm [16] unterscheidet im Wesentlichen zwischen Mittelungspegeln, die sich aus einer mittleren stündlichen Schallbelastung ergeben, und Maximalpegeln, die aus einzelnen kurzfristigen Schallereignissen herrühren. Grundsätzlich werden bei der Bewertung der Tageszeitraum von 6 bis 22 Uhr und der Nachtzeitraum von 22 bis 6 Uhr separat betrachtet, wobei in den Nachtstunden die lauteste Stunde maßgebend wird.

In der TA Lärm [16] sind Obergrenzen der Geräuschimmission festgelegt, die an einem der Nutzung entsprechenden Schutzniveau ausgerichtet sind.

Die Beurteilung der Geräuschimmissionen nach TA Lärm [16] erfordert die Bildung von Beurteilungspegeln und den Vergleich der Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten.

Der Beurteilungspegel L_r ist ein Maß für die am Immissionsort einwirkende, durchschnittliche Geräuschbelastung im Beurteilungszeitraum (tagsüber 6 bis 22 Uhr, nachts die lauteste volle Stunde). Die Bildung der Beurteilungspegel geschieht mit folgenden Ansätzen:

- Zeitliche Bewertung

  Die zeitliche Bewertung berücksichtigt die Einwirkdauer der einzelnen Geräusche im Bezugszeitraum (tagsüber 16 Stunden, nachts 1 Stunde)

  Die entsprechenden Bewertungen in dB sind in den Berechnungen im Anhang dargestellt.

- Zuschlag für Ton- und Informationshaltigkeit K_T

Für die Teilzeiten, in denen in den zu beurteilenden Geräuschimmissionen ein oder mehrere Töne hervortreten oder in denen das Geräusch informationshaltig ist, ist nach TA Lärm [16] für den Zuschlag K_T je nach Auffälligkeit der Wert 3 oder 6 dB anzusetzen.

Die erforderlichen Zuschläge sind aber, soweit erforderlich, bereits in den Emissionsansätzen berücksichtigt. Ein gesonderter Zuschlag ist nicht erforderlich.

- Zuschlag für Impulshaltigkeit K_I

  Für die Teilzeiten, in denen das zu beurteilende Geräusch Impulse enthält, ist nach TA Lärm [16] für den Zuschlag K_I je nach Störwirkung der Wert 3 oder 6 dB anzusetzen.

  Die erforderlichen Zuschläge sind aber, soweit erforderlich, bereits in den Emissionsansätzen berücksichtigt. Ein gesonderter Zuschlag ist nicht erforderlich.

- Zuschlag für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit

  Für folgende Zeiten ist in Wohngebieten (WA, WR) bei der Ermittlung des Beurteilungspegels die erhöhte Störwirkung von Geräuschen durch einen Zuschlag in Höhe von 6 dB zu berücksichtigen:

  1. an Werktagen 06.00 - 07.00 Uhr, 20.00 - 22.00 Uhr

  2. an Sonn- und Feiertagen 06.00 - 09.00 Uhr, 13.00 - 15.00 Uhr, 20.00 - 22.00 Uhr

  Im direkten Untersuchungsbereich sind ausschließlich allgemeine und reine Wohnnutzungen (WA und WR) vorhanden. Die Anwendung der Zuschläge erfolgt automatisiert durch das Programmsystem in Abhängigkeit vom Schutzniveau eines Immissionsortes.

Für die Bewertung der Geräuschimmissionen aus den gewerblichen Nutzungen für die vorhandenen Gebietstypen sind damit nach TA Lärm [16] die in Tabelle 2 dargestellten Richtwerte anzuwenden.

Tabelle 2: Richtwerte für die Obergrenzen der Geräuschimmission nach TA Lärm [16]

Nutzung	Richtwert [dB(A)]	
	Tag	Nacht
WR	50	35
WA	55	40

Nach TA Lärm [16] ist für jeden Immissionsort die Gesamtbelastung aus allen technischen Geräuschquellen zu ermitteln. Auf eine detaillierte Prüfung weiterer technischer Geräuschquellen im Sinne der TA Lärm [16] kann verzichtet werden, wenn die Immissionsrichtwerte durch die untersuchte Nutzung um mehr als 6 dB(A) unterschritten werden. Im vorliegenden Fall ist als Vorbelastung im Sinne der TA Lärm [16] die Tankstelle auf Bottroper Stadtgebiet zu nennen, die unmittelbar am Knotenpunkt Teutoburger Straße / Sterkrader Straße / Siepenstraße / Im Fuhlenbrock im nordöstlich Sektor des Kreisverkehrs liegt und mit einer Zufahrt von der Sterkrader Straße und Im Fuhlenbrock erschlossen ist.

Nach TA Lärm [16] ist weiterhin nachzuweisen, dass einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen die Immissionsrichtwerte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten („Spitzenpegelkriterium“).

Die entsprechenden Emissionsansätze werden im Rahmen der Beschreibung der einzelnen Schallquellen erläutert (vgl. Ziffer 3.1). Die Berechnung des Immissionspegels erfolgt durch das Programmsystem automatisch für die zu einem Immissionsort nächstgelegene Schallquelle.



2.4 Vorgehensweise

Als Grundlage für das Verkehrsaufkommen auf den Straßen und Stellplätzen dient die verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 31 [3].

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung sind mehrere Aspekte zu bearbeiten:

- Betriebsgeräusche vom Grundstück
- Veränderung der Lärmbelastung im Verlauf der öffentlichen Straßen durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen (sog. Fernwirkung)

Die Betriebsgeräusche werden im Hinblick auf das Baugenehmigungsverfahren prognostiziert und nach den Vorgaben der TA Lärm [16] bewertet. Diese Prüfung stellt die Vollziehbarkeit des Bebauungsplans sicher.

Bei der Bewertung der Lärmbelastung der Anwohner an den umliegenden Straßen durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen ist die Vorbelastung zu berücksichtigen. Es wird untersucht, inwieweit das erzeugte zusätzliche Verkehrsaufkommen zu einem spürbaren Anstieg der Immissionen führt. Außerdem ist sicherzustellen, dass städtebauliche Missstände vermieden werden. Dabei sind aus städtebaulicher Sicht die Vorgaben der DIN 18005 [8] zu beachten.

Die Berechnungen erfolgen mit den Verkehrsbelastungen für den Analysefall sowie für einen Prognose-Nullfall ohne das Vorhaben und einen Prognose-Planfall mit einer vollständigen Umsetzung des Vorhabens. Die Beurteilungspegel wurden nach den Verfahren der RLS-90 [10] für ausgewählte Immissionsorte an der Bestandsbebauung für die drei Situationen errechnet, im Anschluss verglichen und die Veränderung nach den Vorgaben der DIN 18005 [8] und der geltenden Rechtsprechung bewertet.

Die Berechnungen erfolgten mit Hilfe des Programms SoundPLAN, Version 8.1. Als Basis dient eine digitale Geländegrundlage mit den relevanten Geräuschquellen, Hindernissen und Gebäuden. Für den Aufbau des Berechnungsmodells wurden öffentlich zugängliche Daten aus dem Bestand der Geobasisdaten [11] des Landes und der Kommunen verwendet. Diese Daten wurden ergänzt durch die Erkenntnisse einer Ortsbesichtigung am 02.04.2019.

2.5 Immissionsorte

2.5.1 Schutzniveau

In den Regelwerken sind Obergrenzen der Geräuschimmission festgelegt, die an einem der Nutzung entsprechenden Schutzniveau ausgerichtet sind. Dieses Schutzniveau ergibt sich entweder aus vorliegenden Bebauungsplänen oder, falls diese nicht vorhanden sind, anhand der bestehenden Nutzung entsprechend §34 BauGB [1].

Im Untersuchungsbereich auf Oberhausener Stadtgebiet existiert kein Bebauungsplan. Nach Abstimmung mit der Stadt Oberhausen sind die bestehenden Nutzungen daher gemäß §34 BauGB [1] allgemeinen und reinen Wohngebieten zuzuordnen.

Auf Bottroper Stadtgebiet existieren drei Bebauungspläne (vgl. Abbildung 3, Abbildung 4 und Abbildung 5). Die maßgebenden Immissionsorte liegen nach diesen Plänen ebenfalls in allgemeinen und reinen Wohngebieten.

Für die einzelnen Berechnungen wurden unterschiedliche Immissionsorte an ausgewählten Gebäuden gewählt, die für die jeweilige Berechnung eine repräsentative Aussage über die Lärmbelastung zulassen (vgl. Ziffer 2.5.2 und 2.5.3).

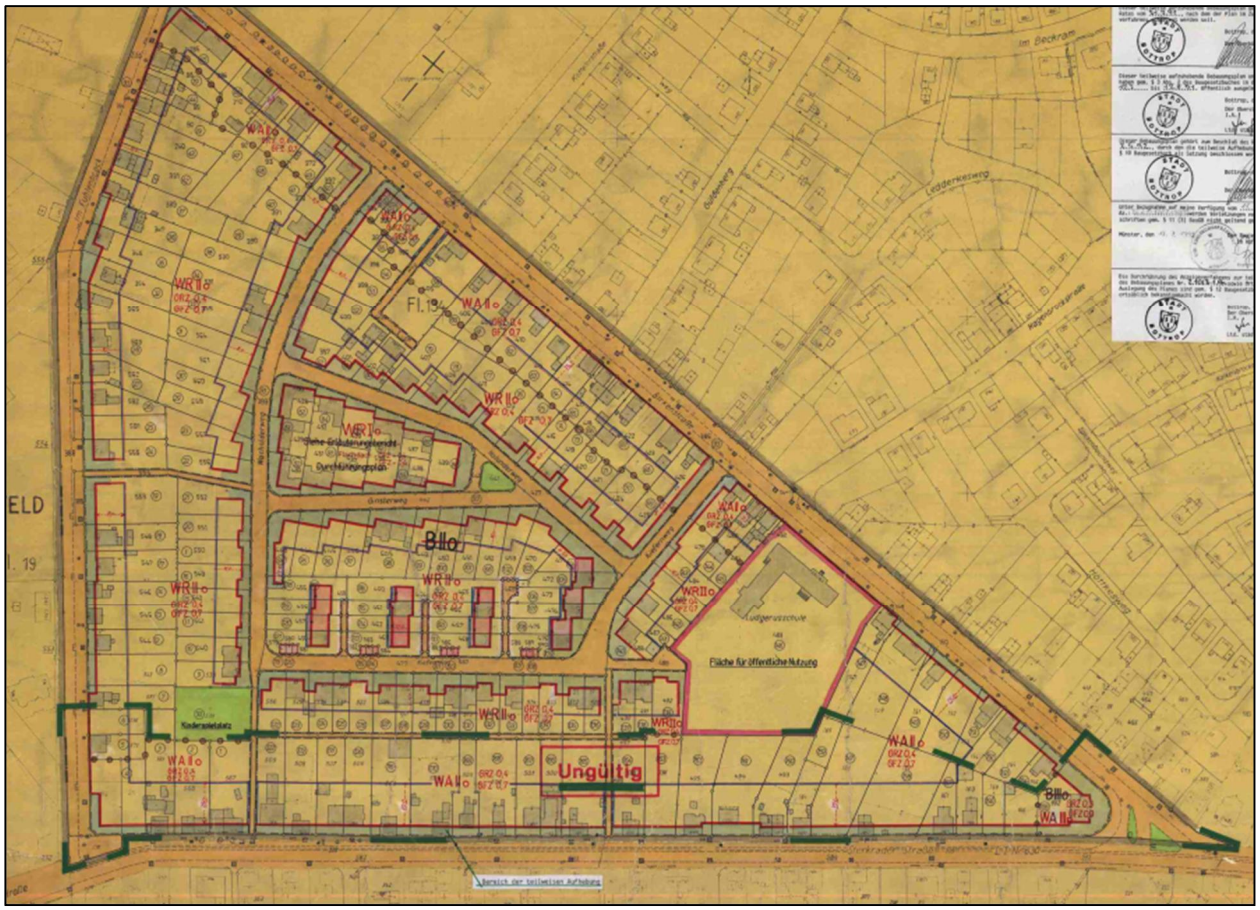


Abbildung 3: Auszug aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 2.10/3, der Stadt Bottrop

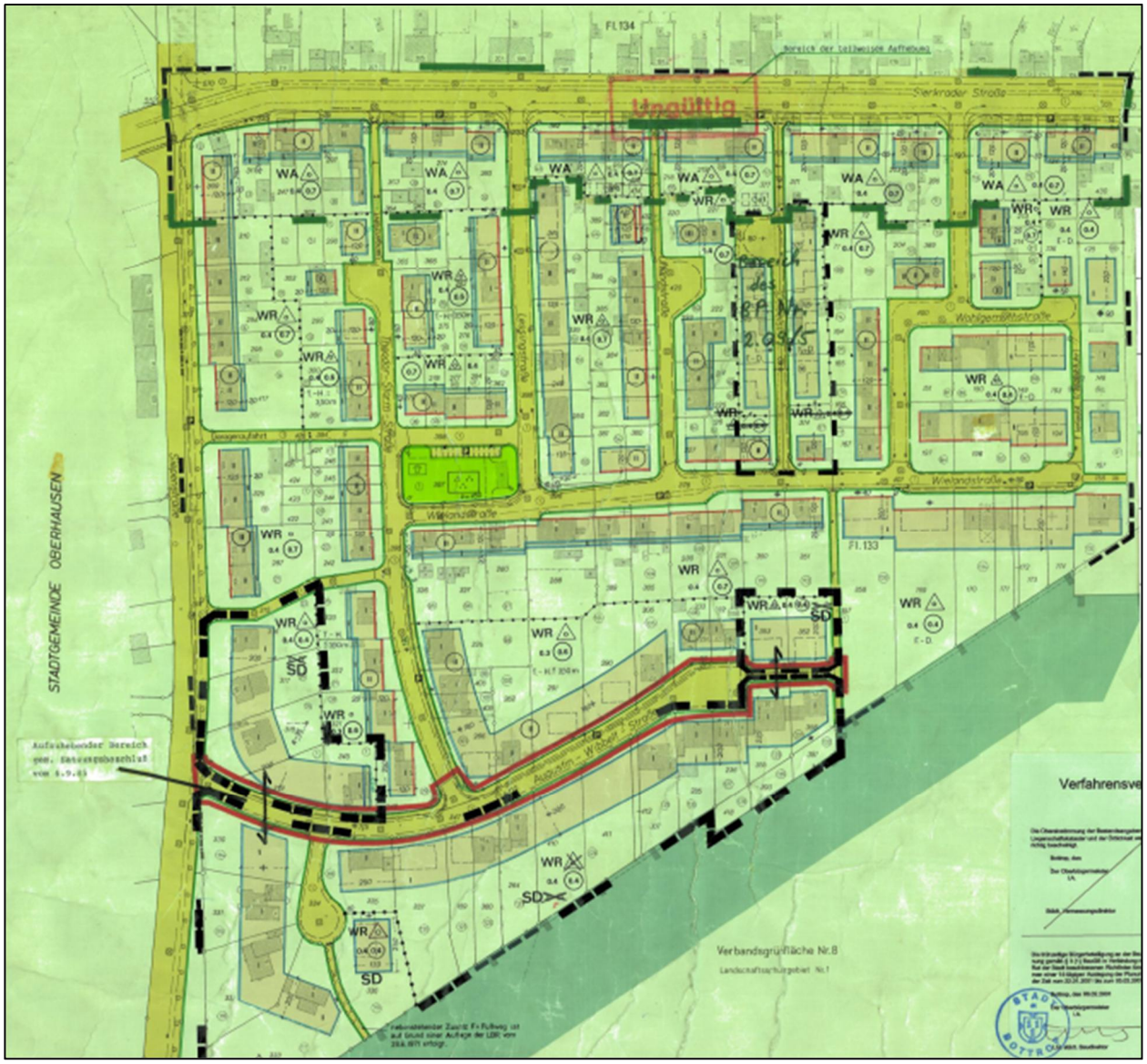


Abbildung 4: Auszug aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 2.09/1, 1. Änderung, der Stadt Bottrop

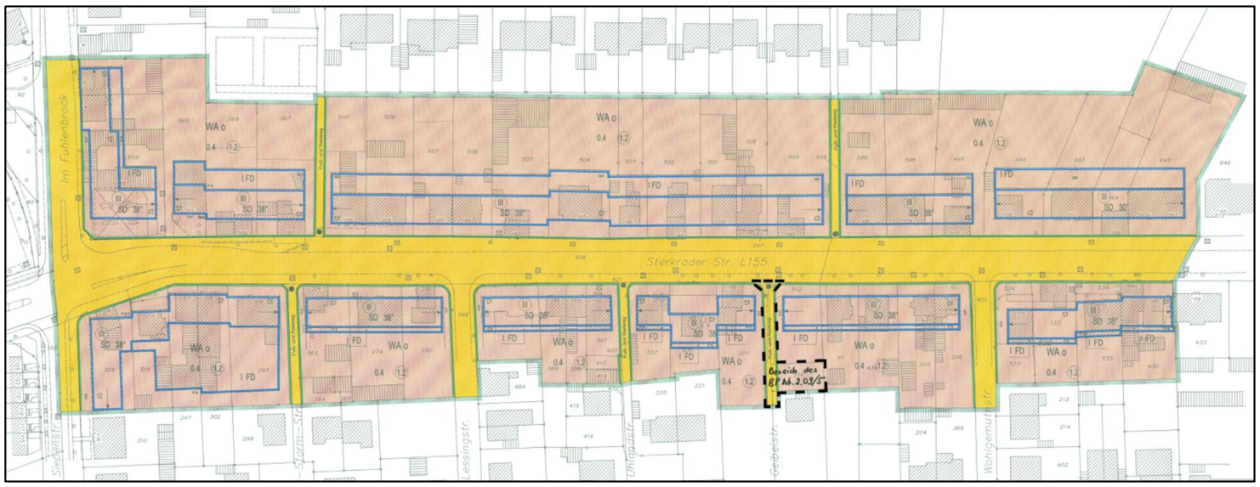


Abbildung 5: Auszug aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 2.09/3, 2. Abschnitt, 1. Änderung, der Stadt Bottrop

2.5.2 Verkehrsgeräusche - städtebauliche Untersuchung

Die Berechnung der Beurteilungspegel im Untersuchungsraum erfolgte an mehreren repräsentativen Immissionsorten, an denen aufgrund des zusätzlichen Verkehrsaufkommens im Prognose-Planfall eine wesentliche Änderung der Geräuschbelastung am ehesten zu erwarten ist. Die schützenswerten Gebäude befinden sich entlang der betrachteten Straßen im Bereich des Vorhabens.

Dabei sind die Gebäude auf Bottroper Stadtgebiet im Verlauf der Sterkrader Straße als Allgemeines Wohnen (WA) festgesetzt. In den Nebenstraßen nördlich und südlich der Ost-West-Achse sind die Gebäude als Reines Wohnen (WR) nach den vorliegenden Bebauungsplänen anzusehen.

Auf Oberhausener Stadtgebiet wurde diese Einteilung entsprechend § 34 BauGB [1] nach den Erkenntnissen einer Ortsbesichtigung übernommen.

2.5.3 Anlagengeräusche

Die Berechnung der Beurteilungspegel durch Geräuschquellen im Plangebiet erfolgte an mehreren repräsentativen Immissionsorten im Umfeld und innerhalb des Plangebietes.

Für die nächstgelegenen Gebäude nördlich und westlich des Grundstücks an der Turnplatzstraße, der Huyssenstraße und der Jacobistraße wird das Schutzniveau in Abstimmung mit der Stadt Oberhausen als Reines Wohnen (WR) angesetzt. Die nächstgelegenen Gebäude an der Straße Im Fuhlenbrock und südlich der Teutoburger Straße werden als Allgemeines Wohnen (WA) angesetzt.



3 Technische Geräusche (TA Lärm)

3.1 Geräuschemissionen der geplanten gewerblichen Nutzungen

3.1.1 Grundsätzliches und Bewegungshäufigkeiten

Wesentliche Schallquelle der geplanten Nutzung ist das Verkehrsaufkommen durch Beschäftigte und Kunden. In der Verkehrsuntersuchung [3] wurde ein Gesamtverkehrsaufkommen von 2.650 Kfz-Fahrten/24h ermittelt. Davon sind 10 Kfz-Fahrten als Güterverkehr anzusehen, sodass ein Aufkommen von 2.640 Pkw-Fahrten/24h zu erwarten ist.

Für Kunden und Mitarbeiter sieht die Planung eine Zu- und Ausfahrt für den Parkplatz an der Straße Im Fuhlenbrock vor. Auf dem Grundstück sind insgesamt 77 Stellplätze geplant, von denen 40 auf einem offenen Parkplatz im östlichen Teil des Grundstücks realisiert werden, an derselben Stelle wie auch schon im Bestand. Die restlichen 37 Stellplätze werden unter dem aufgeständerten Gebäude errichtet und sind vom Parkplatz aus durch eine Öffnung in der östlichen Fassade zu erreichen. Zusätzlich wird geprüft, welche Auswirkungen eine Ausfahrt aus der Parkgarage zur Teutoburger Straße hat.

Die Anfahrt der Anlieferung ist über die derzeit bestehende Zufahrt im Norden des Grundstücks, über die Huyssenstraße geplant. Die Abfahrt erfolgt über die neu geplante Zufahrt auf die Straße Im Fuhlenbrock.

Die Abbildung 6 zeigt einen Auszug aus dem dreidimensionalen Berechnungsmodell für Gewerbelärm.

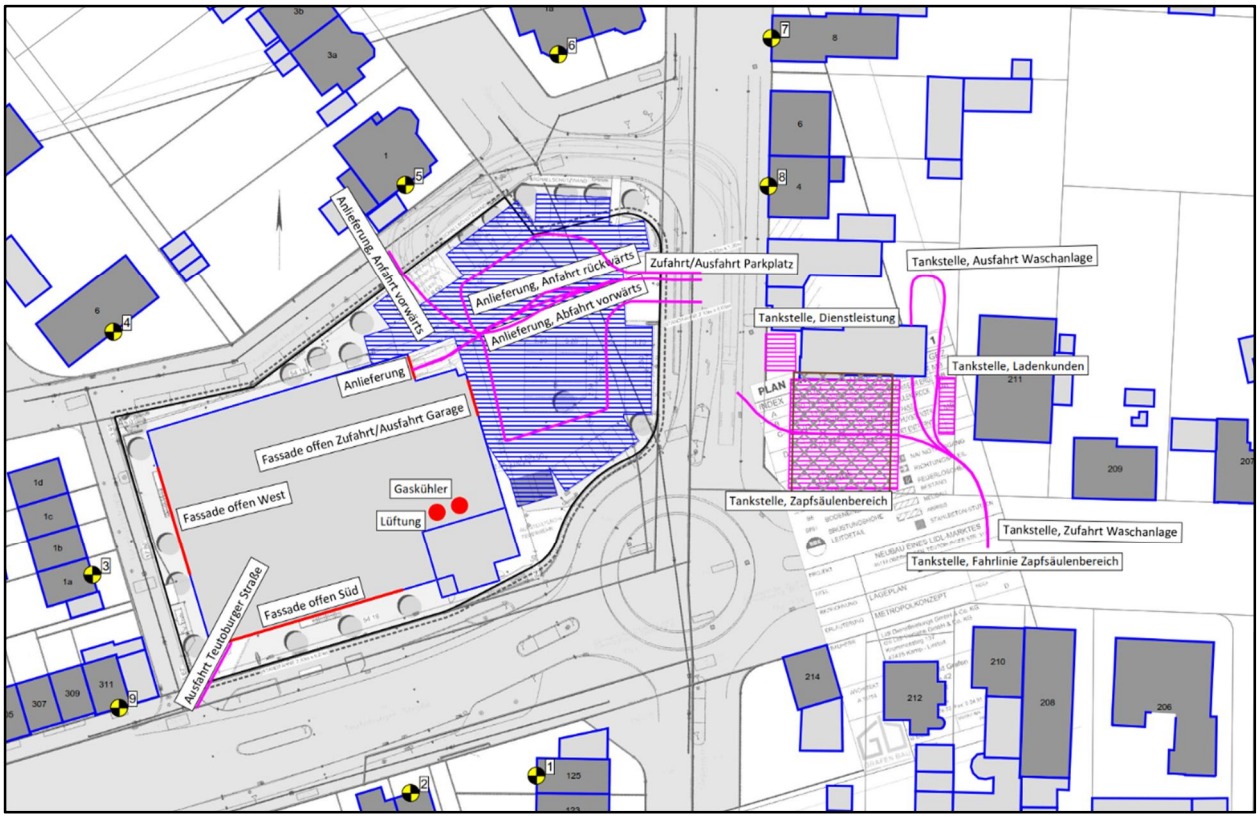


Abbildung 6: Auszug aus dem dreidimensionalen Berechnungsmodell für Gewerbelärm

Die Emissionsansätze für die Geräuschquellen im Plangebiet sind in den Anlagen 1 und 2 tabellarisch dargestellt.

Die Schallemission des Parkplatzes und der dazugehörigen Fahrlinien, der Einkaufswagen und der Anlieferung ergibt sich im Wesentlichen aus der Anzahl der Fahrbewegungen je Stunde.

Für die Berechnungen werden die Ganglinien der Beschäftigten, der Kunden und des Güterverkehrs aus der Verkehrsuntersuchung [3] verwendet. Dabei wird eine Betriebszeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr angesetzt. Dies entspricht einer Öffnungszeit von 7:00 bis 21:30 Uhr zzgl. Des zu- und abfließenden Verkehrs bis maximal 22:00 Uhr. Die Ganglinie berücksichtigt, dass die Beschäftigten vor 7 Uhr anreisen und gemeinsam mit den letzten Kunden vor 22 Uhr abreisen.

Die Werte sind im Einzelnen in Tabelle 3 zusammengefasst. Die Spalte Pkw/h zeigt die Summe von Zu- und Abfahrten je Stunde.

Tabelle 3: Grundwerte der Bewegungshäufigkeit für die Geräuschemission vom Parkplatz

Zeitraum	Pkw/h	Pkw-Bewegungen je Stellplatz und Stunde
6 - 7 Uhr	2,6	0,03
7 - 8 Uhr	88,8	1,15
8 - 9 Uhr	124,5	1,62
9 - 10 Uhr	129,7	1,68
10 - 11 Uhr	146,0	1,90
11 - 12 Uhr	202,1	2,62
12 - 13 Uhr	198,1	2,57
13 - 14 Uhr	165,4	2,15
14 - 15 Uhr	164,4	2,14
15 - 16 Uhr	186,8	2,43
16 - 17 Uhr	239,9	3,12
17 - 18 Uhr	274,6	3,57
18 - 19 Uhr	298,5	3,88
19 - 20 Uhr	186,8	2,43
20 - 21 Uhr	137,8	1,79
21 - 22 Uhr	93,9	1,22

3.1.2 Parkplatzgeräusche (außen)

Die Berechnung der Schallemissionen vom Parkplatz erfolgt nach dem getrennten Verfahren der Bayerischen Parkplatzlärmstudie [2]. Dabei erfolgt die Modellierung der Fahrgassen unabhängig von den Fahrbewegungen beim Ein- und Ausparken.

Bei der Parkplatzart handelt es sich im Sinne des Berechnungsverfahrens um einen Discountmarkt-Parkplatz. Bei Parkplätzen von Einkaufsmärkten wird die Oberfläche nur bei den Klappergeräuschen der Einkaufswagen relevant (Zuschlag K_{PA}). Für die Fahrgeräusche der Pkw wird der Zuschlag D_{StrO} mit 0 dB(A) angesetzt.

Die Berechnung des Schallleistungspegels erfolgt nach der Formel

$L_W = L_{W0} + K_{PA} + K_I + 10 \log (B \times N)$. [dB(A)]

mit:	L_{W0}	[dB(A)]	Ausgangsschallleistungspegel für eine Bewegung pro Stunde auf einem P+R-Parkplatz
	K_{PA}	[dB(A)]	Zuschlag für die Parkplatzart
	K_I	[dB(A)]	Zuschlag für die Impulshaltigkeit (Taktmaximalpegelverfahren)
	B	[-]	Bezugsgröße (hier: Stellplatzanzahl (Stpl.))
	N	[Pkw-Bew./(Stpl. x h)]	Bewegungshäufigkeit

Die Schallleistung des geplanten Parkplatzes errechnet sich mit

L_{W0}	= 63	dB(A)	für Pkw
K_{PA}	= 3	dB(A)	für Discountmarkt-Parkplätze, asphaltierte Fahrgassen
K_I	= 4	dB(A)	für Discountmarkt-Parkplätze
B	= 40	Stellplätze	
N	= 2,14	gemittelt von 6 bis 22 Uhr	
N	= 3,88	Spitzenwert von 18 bis 19 Uhr	

Daraus ergibt sich in den Stunden von 6 bis 22 Uhr eine gemittelte Schallleistung von L_W = 89,32 dB(A). In der Stunde mit dem stärksten Verkehrsaufkommen im Zeitraum von 18 bis 19 Uhr ergibt sich eine Schalleistung von Lw = 91,91 dB(A).

Kurzfristige Schallereignisse im Sinne des Maximalpegelkriteriums sind durch das Türenschlagen zu erwarten. Dafür wird ein Schallleistungspegel von 99,5 dB(A) für das Schließen des Kofferraums in Ansatz gebracht.

3.1.3 Parkplatzgeräusche (innen)

Unter dem aufgeständerten Gebäude ist eine Parkgarage mit 37 Stellplätzen geplant. Die Zufahrt erfolgt von Osten über den Parkplatz. Für die innerhalb der Parkgarage auftretenden Geräusche wird ein Innenschallpegel berechnet. Dieser wird zur Berücksichtigung der Fassadenöffnungen im Westen und Süden und an der Einfahrt in eine Flächenschallquelle umgerechnet (Siehe Abbildung 6).

Die Berechnung des Innenschallpegels erfolgt nach der VDI-Richtlinie 2571 (1976). Dabei sind die Absorptions- bzw. Reflexionseigenschaften der Umfassungsbauteile zu berücksichtigen. Für die geschlossenen Fassaden wurde eine weitgehend schallharte Oberflächengestaltung mit einem Absorptionskoeffizienten von α = 0,03 angesetzt (entsprechend einer massiven Wandausführung mit Mauerwerk oder Beton und Boden in Betonbauweise). Für die offenen Fassadenabschnitte ist α = 1,0 anzusetzen.

Der Innenschallpegel für die Parkgarage ergibt sich nach der Formel

$L_I = L_{W,ges} + 14 + 10 \log(0,16 / A)$ in dB(A)

mit $A = A_i \times \alpha$.

Die verfügbare Grundfläche beträgt etwa 1.450 m^2. Mit der lichten Innenhöhe von etwa 3 m und Öffnung in einer Größenordnung von ca. 160 m² errechnet sich die energieäquivalente Absorptionsfläche A zu 255 m².

Der Innenschallpegel L_I errechnet sich damit zu 71,28 dB(A) für eine Bewegungshäufigkeit von 1,0 je Stellplatz und Stunde. Für den tageszeitlichen Verlauf wird die Bewegungshäufigkeit aus Tabelle 3 in Ansatz gebracht, analog zum offenen Parkplatz.

Die nach außen über die Öffnungen in der Fassade abgestrahlte Schallleistung errechnet sich nach der Formel

$L_W'' = L_I - R_W' - 4$ in dB(A)/m^2 zu 67,28 dB(A)/m²

Für die Öffnung ist das Schalldämm-Maß R_W' = 0 zu setzen.

3.1.4 Fahrgeräusche von und zu den Stellplätzen

Für die Fahrbewegungen über den Parkplatz und die Zu- und Ausfahrt über die Straße Im Fuhlenbrock im Osten wird eine Linienschallquelle modelliert mit einer Ereignishäufigkeit entsprechend der Tabelle 3 modelliert. Es wird unterstellt, dass jeder Pkw den gesamten Parkplatz befährt. Da Zu- und Abfahrt in einem Element modelliert werden, wird die Ereignishäufigkeit aus Tabelle 3 zur Hälfte angesetzt.

Für die geplante Ausfahrt zur Teutoburger Straße ist eine exakte Verkehrsmenge kaum vorhersagbar. Zur sicheren Seite wird unterstellt, dass ein Viertel aller Kunden diese Ausfahrt nutzt, was eine Überschätzung der tatsächlichen Nutzungsfrequenz bedeuten dürfte.

Die Berechnung des Schallleistungspegels erfolgt nach der Formel

$L_{WA} = L_{m25} + D_V + D_{StrO} + D_{Stg} + D_E + 10 \log (B \times N)$ [dB(A)]

mit:	L_{m25}	[dB(A)]	Mittelungspegel *2
	D_v	[dB(A)]	Korrektur für die Geschwindigkeit *3
	D_{StrO}	[dB(A)]	Korrektur für die Straßenoberfläche
	D_{Stg}	[dB(A)]	Korrektur für die Steigungen und Gefälle *4

D_E [dB(A)] Korrektur für die Absorptionseigenschaften von reflektierenden Flächen

*2 $L_{m25} = 37{,}3 + 10 \log [M (1 + 0{,}082\ p)]$

mit: M …maßgebende stündliche Verkehrsstärke

p …maßgebender Lkw-Anteil in %, im vorliegenden Fall = 0

*3 $D_v = L_{Pkw} - 37{,}3 + 10 \log ([100 + (10^{0{,}1D} - 1)\ p] / [100 + 8{,}23\ p])$

mit: $L_{Pkw} = 27{,}7 + 10 \log [1 + (0{,}02\ v_{Pkw})^3]$

$D = L_{Lkw} - L_{Pkw}$

$L_{Lkw} = 23{,}1 + 12{,}5 \log (v_{Lkw})$

p …maßgebender Lkw-Anteil in %, im vorliegenden Fall = 0

*4 $D_{Stg} = 0{,}6\ |g| - 3$ für $|g| > 5$ %, sonst $D_{Stg} = 0$ dB(A)

Die Schallleistung der Fahrlinie für den geplanten Parkplatz errechnet sich mit

L_{m25}	= 37,3	dB(A)	für p = 0 %
D_v	= -8,8	dB(A)	für v_{Pkw} = 30 km/h und p = 0 %
D_{StrO}	= 0	dB(A)	für Asphaltoberfläche
D_{Stg}	= 0	dB(A)	für $\|g\| \leq 5$ %
D_E	= *5	dB(A)	

*5 Reflexionen werden im Rahmen der Ausbreitungsberechnung durch das Programmsystem ausgewertet. Insofern wird der Parameter D_E für Einfachreflexionen nicht separat angesetzt.

Daraus ergibt sich L_{WA} zu 37,3 - 8,8 + 0,5 + 0 + 19 = 47,5 dB(A)/m je Pkw.

3.1.5 Geräusche durch die Nutzung der Einkaufswagenbox

Die Geräuschemissionen durch Bewegen der Einkaufswagen auf den Parkplatzflächen sind bereits im Emissionsansatz für die Parkplatzflächen nach der Bayerischen Parkplatzlärmstudie [2] berücksichtigt. Die Einkaufswagenbox befindet sich im Inneren des Gebäudes. Daher kann davon ausgegangen werden, dass keine relevante Geräuschentwicklung durch das Ein- und Ausstapeln von Einkaufswagen außerhalb des Gebäudes entsteht.

3.1.6 Geräusche durch die Anlieferung

Dabei ist maßgeblich der Anlieferungsvorgang durch Lkw zu berücksichtigen. Der Ladebereich des Lebensmittel-Discountmarktes ist an der Nordseite des Gebäudes vorgesehen. Die Zu- und Ausfahrt erfolgt von der Huyssenstraße über die Zufahrt zum Parkplatz.

In der Verkehrsuntersuchung [3] ist für den Lebensmittelmarkt ein mittleres Aufkommen von 10 Fahrten im Güterverkehr entsprechend 5 Fahrzeugen ermittelt worden. Erfahrungsgemäß handelt es sich dabei im

Lebensmittelhandel um Schwerverkehrsfahrzeuge. Eine gelegentliche Müllentsorgung ist dabei berücksichtigt.

Der Rangiervorgang durch die anliefernden Fahrzeuge wurde durch die Modellierung der Fahrlinien berücksichtigt. Die Fahrlinien wurden als Linienschallquelle mit einer Schallleistung von 63 dB(A)/m je Anlieferungsvorgang modelliert. Dabei wurden Anfahrt und Abfahrt getrennt modelliert. Für die Fahrbewegung rückwärts vor die Laderampe wurde die Schallleistung auf 68 dB(A)/m erhöht, um die zusätzliche Emission durch den Rückfahrwarner zu berücksichtigen.

Die Ereignisse wurden im Tagesverlauf angesetzt, wobei ein Vorgang in der morgendlichen Ruhezeit von 6 bis 7 Uhr liegt.

Zur Berücksichtigung von Pegelspitzen wurde ein Wert von 108 dB(A) als Spitzenschallleistung für das Entlüftungsgeräusch der Betriebsbremse angesetzt.

3.1.7 Ladevorgang an der innen liegenden Laderampe

Für den Entladevorgang mit einem Palettenhubwagen über eine außenliegende Überladerampe weist eine im Jahr 2017 veröffentlichte Untersuchung [12] einen Schallleistungspegel von 82,2 dB(A) aus. Dieser Schallleistungspegel wurde für den gesamten Entladevorgang ermittelt. Dieser umfasst die Fahrbewegung mit dem leeren Palettenhubwagen in den Lkw, die Aufnahme der Palette und die Fahrbewegung mit dem beladenen Palettenhubwagen vom Lkw.

Gegenüber den Geräuschemissionen beim Ladevorgang mit einem Palettenhubwagen sind die Geräuschemissionen, die durch die Fahrbewegung eines Rollcontainers über die Überladebrücke hervorgerufen werden, erfahrungsgemäß vernachlässigbar. Im Lebensmitteleinzelhandel erfolgt die Warenanlieferung aber überwiegend mit Rollcontainern. Die Veröffentlichung der Hessischen Landesanstalt zu Ladevorgängen [13] weist für Rollcontainer eine um ca. 10 dB(A) niedrigere Schallleistung auf als für Palettenhubwagen. Der Schallleistungspegel eines beladenen Rollcontainers liegt nach der Untersuchung von 1995 bei 77,4 dB(A). Die Untersuchung von 2017 [12] macht dazu keine neueren Angaben.

Die Entladung eines Lebensmittelmarktes findet hauptsächlich mit Rollcontainern statt, gelegentlich werden Palettenhubwagen verwendet. Für den Ladevorgang eines Lkw wird angenommen, dass 30 Rollcontainer zum Einsatz kommen. Daraus ergibt sich für einen Ladevorgang eine Schallleistung von Lw = 92,2 dB(A). Pegelspitzen verursacht durch Rollcontainer erreichen Werte von bis zu 111 dB(A).

Der Ladebereich liegt vollständig innerhalb des Gebäudes. Es wird angenommen, dass die Ladevorgänge bei geschlossenem Rolltor stattfinden. Relevante Geräuschemissionen können daher ausschließlich durch das geschlossene Rolltor nach außen dringen, welches gegenüber den massiven Wandflächen der Anlieferung eine deutlich geringere Schallminderung aufweist. Das Rolltor wird auf Grund dessen als Flächenschallquelle modelliert.

Nach dem unter Ziffer 3.1.3 beschriebenen Verfahren errechnet sich mit der genannten Schallleistung für Ladevorgänge ein Innenschallpegel von ca. 84,7 dB(A).

Die nach außen über das Rolltor abgestrahlte Schallleistung errechnet sich nach der Formel

$L_W'' = L_I - R_W' - 3 = 61{,}7$ dB(A)/m²

Für das Rolltor kann erfahrungsgemäß ein Schalldämm-Maß R_W' = 20 dB angesetzt werden.

3.1.8 Technische Gebäudeausstattung

Relevante Geräuschbeiträge sind ebenfalls von klima- und lüftungstechnischen Anlagen zu erwarten. Dabei ist von Bedeutung, dass diese Geräte in der Regel Thermostat-gesteuert arbeiten und somit auch im Nachtzeitraum aktiv sein können.

Zum Zeitpunkt der vorliegenden Untersuchung ist die Lage möglicher technischer Geräte nicht im Detail bekannt, ebenso wenig die Schallemission. Nach vorliegenden Informationen kann davon ausgegangen werden, dass ein Gaskühler und ein Lüftungsgerät nördlich des III-geschossigen Gebäudeteils auf dem Dach platziert werden.

Zur Berücksichtigung dieser Schallquellen wurden Punktschallquellen mit einer Schallleistung von jeweils 75 dB(A) in Ansatz gebracht. Dabei wurde Dauerbetrieb unterstellt. Die Punktschallquellen befinden sich in einer Höhe von 1 m über dem Dach.

3.1.9 Vorbelastung durch weitere gewerbliche Nutzungen

Die einzige gewerbliche Nutzung mit Relevanz im Sinne einer Vorbelastung in der näheren Umgebung des Plangebiets ist die östlich benachbarte Tankstelle (Sterkrader Straße 213).

Da die Tankstelle von 6 bis 22 Uhr geöffnet ist, kann der Nachtzeitraum vernachlässigt werden. Somit ist lediglich im Tageszeitraum die Vorbelastung durch die Tankstelle zu berücksichtigen. Für die Berechnung wird ein überschlägiger Emissionsansatz gewählt, um die Gesamtsituation beurteilen zu können.

Für die Geräuschemissionen auf dem Gelände der Tankstelle wurden die Emissionsansätze aus der Tankstellenstudie der Hessischen Landesanstalt für Umwelt [14] angesetzt. Dort finden sich Angaben zu den relevanten Geräuschemissionen aus dem Betrieb von Tankstellen. Die Emissionsansätze unterscheiden sich nach Art der Tätigkeiten auf dem Tankstellengrundstück und sind somit einfach einzelnen Bereichen zuzuordnen.

Maßgebende Geräuschquellen sind der Zapfsäulenbereich, die Stellplätze für Shopkunden, der Servicebereich mit der Luftstation und die Waschanlage, sowie die Zufahrt- und Ausfahrtbereiche.

Zur Frequentierung der Tankstellen macht die Tankstellenstudie ebenfalls Angaben. Demnach finden sich in Tabelle 7 der Studie [14] Anhaltswerte, die als Basiswerte für Lärmprognosen herangezogen werden können. Im Tageszeitraum ist mit bis zu 42 Pkw/h zu rechnen. Für die überschlägige Berechnung wird im Tageszeitraum ein Wert von 50 Pkw/h angesetzt.

Eine detaillierte Erhebung der vorhandenen Verkehrsbelastung der Tankstelle war nicht verfügbar. Unter der Annahme einer mittleren Dauer von ca. 10 Minuten für einen Tankvorgang inklusive Bezahlung können an einer Zapfposition bis zu 6 Pkw je Stunde abgefertigt werden. Bei einer Frequenz von 50 Pkw/h wären somit 8 Zapfpositionen ständig belegt. Im vorliegenden Fall wird angenommen, dass diese Situation während der gesamten Tageszeit von 6 bis 22 Uhr vorliegt. Erfahrungsgemäß ist eine vollständige Auslastung einer Tankstelle über den gesamten Tageszeitraum unrealistisch. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass dieser Ansatz eine Schätzung zur sicheren Seite darstellt.

Der Zapfsäulenbereich wird mit einer Flächenschallquelle mit einer anlagenbezogenen Schallleistung von 74,7 dB(A) modelliert. Im gesamten Tageszeitraum werden 50 Pkw-Bewegungen je Stunde angesetzt. Die Zu- und Ausfahrt zum Zapfsäulenbereich wurde mit einer Linienschallquelle modelliert, mit einem längenbezogenen Schallleistungspegel von 49,5 dB(A)/m je Pkw. Dieser errechnet sich nach der Formel

$L_{W'} = L_{m25} + D_V + D_{StrO} + D_{Stg} + D_E + 19$

mit Ansätzen analog zu Ziffer 3.1.4, wobei eine Pflasteroberfläche mit D_{StrO} = 2 dB(A) berücksichtigt wurde.

Der Parkbereich für die Shopkunden wird zwischen dem Zapfsäulenbereichs und dem Gebäude Sterkrader Straße 211 mit einer Flächenschallquelle mit einer anlagenbezogenen Schallleistung von 72,1 dB(A) berücksichtigt. Im gesamten Tageszeitraum werden 3 Pkw-Bewegungen je Stunde angesetzt.

Der Servicebereich im nordwestlichen Teil des Grundstücks erhält eine Flächenschallquelle mit einer anlagenbezogenen Schallleistung von 66,3 dB(A) repräsentativ für die Luftstation. Im gesamten Tageszeitraum werden 3 Pkw-Bewegungen je Stunde angesetzt.

Die Zu- und Ausfahrt der Waschanlage wurde mit einer Linienschallquelle modelliert, welche im östlichen Teil des Geländes verläuft. Die längenbezogene Schallleistung ergibt sich ebenfalls zu 49,5 dB(A)/m. Im gesamten Tageszeitraum werden 3 Pkw-Bewegungen je Stunde angesetzt.

3.2 Berechnung der Geräuschimmissionen

Im Rahmen von Einzelpunktberechnungen für beispielhafte Gebäude wird der Umfang möglicher Schallschutzmaßnahmen ermittelt.

Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgte an mehreren repräsentativen Immissionsorten, an denen aufgrund der Anlagengeräusche im Prognose-Planfall am ehesten ein Konflikt zu erwarten ist.

Die Ermittlung der zu erwartenden Schallimmissionen an den einzelnen Immissionsorten erfolgt mit Hilfe des Programms SoundPLAN, Version 8.1 unter Anwendung von Ausbreitungsrechnungen nach DIN ISO 9613 [9]. Als Basis diente ein digitales dreidimensionales Geländemodell mit den relevanten Geräuschquellen, Hindernissen und Gebäuden. Für den Aufbau dieses Berechnungsmodells wurden außerdem Daten aus dem Bestand der Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW (Land NRW (2019) – Lizenz dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) verwendet.

3.3 Berechnungsergebnisse nach TA Lärm

3.3.1 Berechnungsergebnisse

Die Beurteilungspegel der Betriebsgeräusche durch die gewerbliche Nutzung sind in den Anlagen 3 bis 5 tabellarisch und in Anlage 6 im Lageplan dargestellt. Anlage 3 zeigt die Beurteilungspegel, Anlage 4 zeigt die Teilpegel aller Schallquellen für ausgewählte Immissionsorte, absteigend sortiert nach dem Pegelbeitrag zum Gesamtbeurteilungspegel im Tageszeitraum und Anlage 5 zeigt die mittlere Ausbreitungsberechnung für die gleichen ausgewählten Immissionsorte im Tageszeitraum.

Unter Berücksichtigung der Vorbelastung ist festzustellen, dass die Immissionsrichtwerte an drei Immissionsorten überschritten werden (siehe Anlage 6). Dazu gehören die Immissionsorte 3 (Turnplatzstraße 1a), 4 (Turnplatzstraße 6) und 5 (Jacobistraße 1). Dabei ist die höchste Überschreitung mit 2,5 dB(A) am Immissionsort 5 (Jacobistraße 1) im Tageszeitraum zu erwarten.

Anlage 4, Seite 9, zeigt, dass die Ausfahrt zur Teutoburger Straße keinen relevanten Anteil am Beurteilungspegel der benachbarten Wohngebäude hat. Maßgebend ist weniger die Ausfahrt der Fahrzeuge, sondern vielmehr die zu Belüftungszwecken offenen Fassadenflächen.

Pegelspitzen durch Einzelgeräusche überschreiten das zulässige Höchstmaß lediglich am Immissionsort 5 (Jacobistraße 1) und liegen mit bis zu 83 dB(A) um maximal 3 dB(A) über dem zulässigen Höchstwert.

Im Nachtzeitraum ist vom Plangebiet aus keine Geräuschentwicklung zu erwarten, da angenommen wurde, dass die Öffnungszeit entsprechend gewählt wird und keine Anlieferungen durchgeführt werden. Dazu ist auch aus der Auswertung der Ergebnisse für den Tageszeitraum in Anlage 4 festzustellen, dass Spitzenpegel durch Einzelgeräusche durch die Betriebsbremse des Lkw bei der Anlieferung oder durch das Türenschlagen auf dem Parkplatz das zulässige Höchstmaß im Nachtzeitraum von 60 dB(A) am Haus Jacobistraße 1 deutlich überschreiten würden.

3.3.2 Entwicklung von Lärmminderungsmaßnahmen

Die Auswertung der Anlage 4 zeigt für die Immissionsorte an der Turnplatzstraße und an der Jacobistraße, dass die Öffnung der Parkgarage und der offene Parkplatz maßgebend für die Überschreitung der Immissionsrichtwerte im Tageszeitraum sind.

In umfangreichen Rechenläufen wurden Maßnahmen geprüft, um die Immissionsrichtwerte der TA Lärm [16] durch die Betriebsgeräusche der Einzelhandelsnutzung einzuhalten.

In der Parkgarage und in der Anlieferung wurde eine schallabsorbierende Deckenverkleidung angenommen, um den Innenschallpegel zu reduzieren.

Für die Anlieferung wurde angenommen, dass das Tor des Ladebereichs während der Ladevorgänge geschlossen ist.

Zur Minderung der Emissionen in Richtung Jacobistraße wurde angrenzend an die Huyssenstraße im nördlichen Bereich des Parkplatzes eine Lärmschutzwand modelliert. Dabei wurde zunächst versucht, eine Höhe zu ermitteln, mit der der Immissionsrichtwert von 50 dB(A) am Haus Jacobistraße 1 vollständig eingehalten wird.

Anlage 7 zeigt die Ergebnisse einer Berechnung mit einer Wandhöhe von 5,50 m zuzüglich einem abgewinkelten Aufsatzelement. Diese Wandhöhe ist aus städtebaulichen Gründen bereits als nicht mehr verträglich anzusehen. Es ist erkennbar, dass selbst mit dieser außergewöhnlichen Wandhöhe im 2.OG der IRW von 50 dB(A) nicht vollständig eingehalten werden kann.

In Absprache mit der Stadt Oberhausen und Anwohnern der näheren Umgebung wurde in einer Abwägung der Möglichkeiten eine Lösung mit einer Wandhöhe von 2 m entwickelt.

Die Ergebnisse der Ausbreitungsberechnung sind in den Anlagen 8 bis 10 tabellarisch und in der Anlage 11 im Lageplan dargestellt. Die Anlage 8 zeigt die Beurteilungspegel, die Anlage 9 zeigt die Teilpegel aller Schallquellen für ausgewählte Immissionsorte, absteigend sortiert nach dem Pegelbeitrag zum Gesamtbeurteilungspegel im Tageszeitraum. Die Anlage 10 zeigt die Ausbreitungsrechnung im Tageszeitraum für dieselben ausgewählten Immissionsorte.

Die Ergebnisse zeigen, dass an Immissionsort 5 (Jacobistraße 1) die Immissionsrichtwerte der TA Lärm im Tageszeitraum bei maximal 51,8 dB(A) im 2. OG liegen. Somit wird der IRW von 50 dB(A) im Tageszeitraum um 1,8 dB(A) überschritten.

Zur Bewertung der Ergebnisse wurde ein Vergleich mit der Bestandssituation (Öffnungszeit von 7:00 bis 21:00 Uhr) durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Berechnung sind in Anlage 12 im Lageplan dargestellt. Dabei zeigt sich, dass im Bestand eine vergleichbare Lärmbelastung bei allen untersuchten Immissionsorten vorliegt. Die Beurteilungspegel der Planung (Öffnungszeit von 7 bis 21:30 Uhr) in Richtung Teutoburger Straße und südlicher Turnplatzstraße liegen um ca. 0,4 bis 2,9 dB(A) niedriger. In Richtung Im Fuhlenbrock bleiben die Beurteilungspegel in etwa gleich mit leichter Besserung. Am Haus Jacobistraße 1 kann mit der



Lärmschutzwand eine Reduktion um ca. 0,9 bis 2,8 dB(A) erreicht werden. Tabelle 4 zeigt den Vergleich der Beurteilungspegel in den einzelnen Situationen.

Tabelle 4: Vergleich der Beurteilungspegel [dB(A)] am Haus Jacobistraße 1 in den einzelnen Berechnungen

Immissionsort	**Planung**		**Bestand**
	Ohne Maßnahme	**LSW H = 2m**	
Jacobistraße 1, 2.OG	52,5	51,8	52,7
Jacobistraße 1, 1.OG	52,3	51,4	52,7
Jacobistraße 1, EG	52,2	49,8	52,6

An allen übrigen Immissionsorten werden die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm teilweise deutlich (um mehrere dB(A)) unterschritten.

3.3.3 Bewertung der Ergebnisse, Fazit

Zusammenfassend ist festzustellen, dass bei Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen die vorliegende Planung die nach TA Lärm [16] zulässige Geräuschbelastung nur an einem Immissionsort überschreitet. Allerdings liegen die Beurteilungspegel unter den Werten in der heutigen Situation. die Grenzwertüberschreitung durch die getroffenen Maßnahmen unter den Werten im Bestand.

Insgesamt ist bei der Abwägung folgendes zu berücksichtigen:

- die Überschreitung des Immissionsrichtwertes für WR-Gebiete am Haus Jacobistraße 1 beträgt maximal 1,8 dB(A).
- die Beurteilungspegel liegen deutlich unter dem Immissionsrichtwert für WA-Gebiete.
- entsprechend dem Stand der Lärmminderungstechnik werden vorgeschlagen:
    - Parkplatzoberfläche in Asphaltbauweise
    - Absorbierende Deckenverkleidung in der Parkgarage und Anlieferung mit einem Absorptionskoeffizienten $\alpha \geq 0,5$
    - Tor der Anlieferung ist während der Ladevorgänge zu schließen
    - Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2 m an der Huyssenstraße
- mit den Maßnahmen wird die Lärmbelastung der Anwohner gegenüber dem Bestand verringert.
- Der Lebensmittelmarkt ist für die Versorgung der Umgebung notwendig. Alternativen sind nicht vorhanden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Umsetzung des Bebauungsplans sinnvoll ist und trotz einer einzelnen Überschreitung des Immissionsrichtwertes der TA-Lärm für WR-Gebiete nicht zu einer unzumutbaren Situation führt.

Mit den gewählten Ansätzen sind die haustechnischen Anlagen unkritisch. Eventuelle Konflikte können im nachgeordneten Baugenehmigungsverfahren gelöst werden, da diese Anlagen erfahrungsgemäß mit technischen Maßnahmen (z.B. Schalldämpfer, Steuerung, Einhausung) beherrschbar sind.

4 Verkehrsgeräusche

4.1 Verkehrsbelastungen

4.1.1 Verkehrsbelastungen Straßenverkehr im Analysefall

Grundlage für die Beurteilung von Verkehrsgeräuschen auf öffentlichen Verkehrswegen ist das Berechnungsverfahren der Richtlinien zum Lärmschutz an Straßen (RLS-90) [10]. Darin ist definiert, dass als Ausgangsgröße mittlere stündliche Verkehrsbelastungen für den Tageszeitraum und den Nachtzeitraum verwendet werden. Dabei ist ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) über alle Tage des Jahres zugrunde zu legen, das mit pauschalierten Faktoren in eine mittlere stündliche Verkehrsstärke umgerechnet wird. Diese Faktoren zur Bestimmung von M_T und M_N entstammen der Tabelle 3 der RLS-90 [10].

Die Abbildung 7 zeigt die angesetzten Verkehrsstärken für den Analysefall.

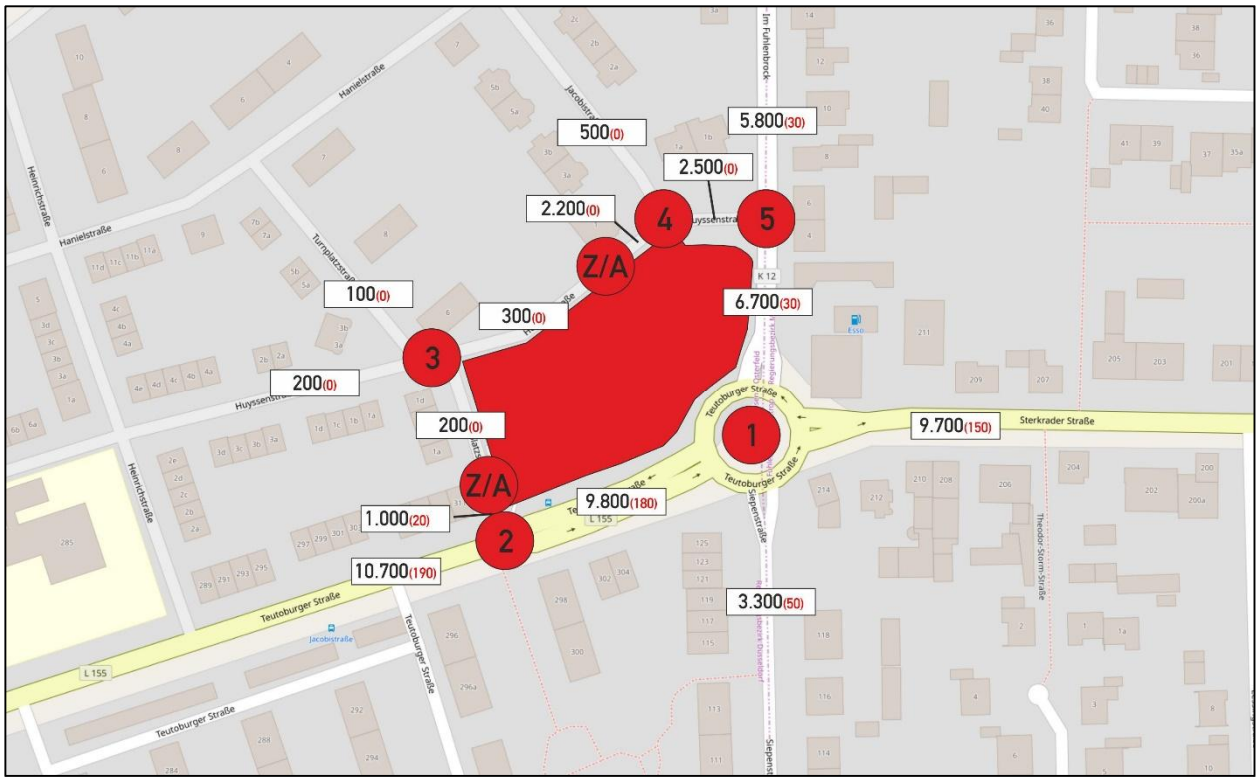


Abbildung 7: Relevante Verkehrsbelastungen für den Analysefall als DTV in Kfz/24h (SV-Kfz/24h)

4.1.2 Verkehrsbelastungen Straßenverkehr im Prognose-Nullfall

In Abbildung 8 sind die DTV-Werte aller Straßenabschnitte einschließlich der Schwerverkehrsanteile (SV) für den Prognose-Nullfall dargestellt. Das Verkehrsaufkommen stammt aus der verkehrstechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 31 [3].

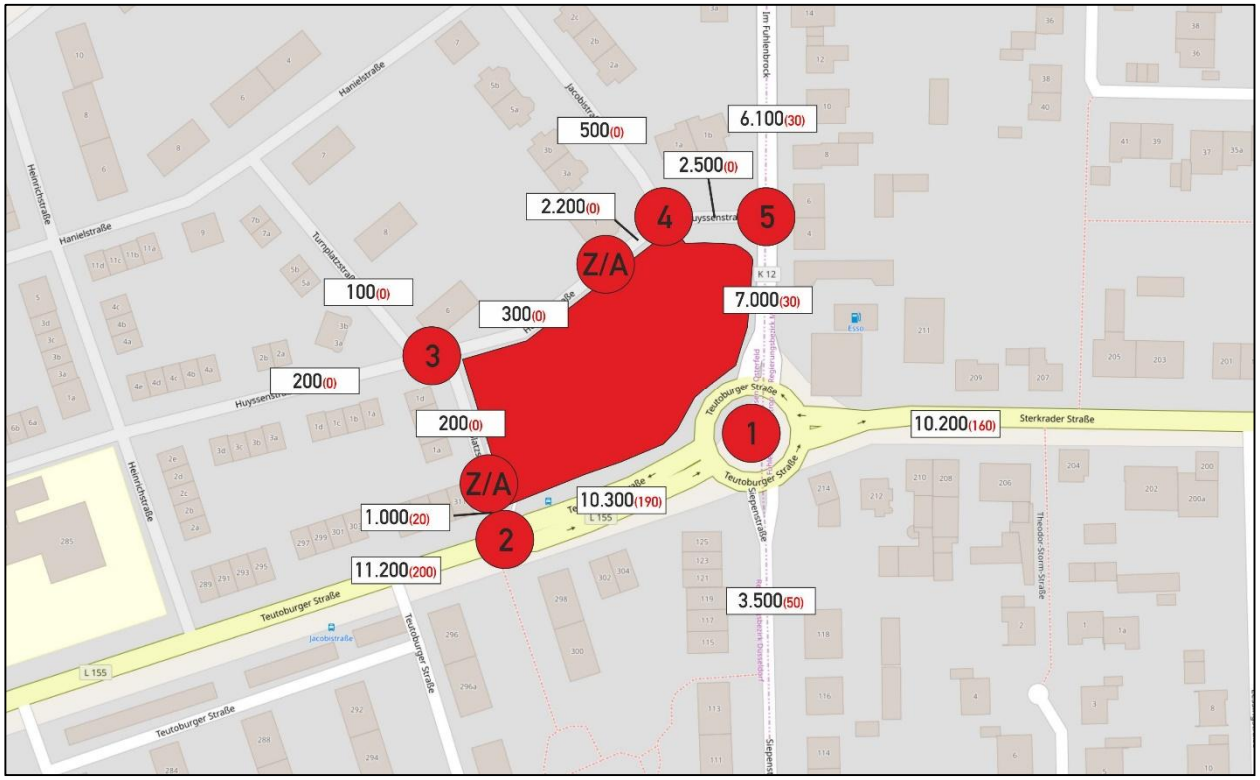


Abbildung 8: Relevante Verkehrsbelastungen für den Prognose-Nullfall als DTV in Kfz/24h (SV-Kfz/24h)

4.1.3 Verkehrsbelastungen Straßenverkehr im Prognose-Planfall

In Abbildung 9 sind die DTV-Werte aller Straßenabschnitte einschließlich der Schwerverkehrsanteile (SV) für den Prognose-Planfall dargestellt. Das Verkehrsaufkommen stammt aus der verkehrstechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 31 [3].

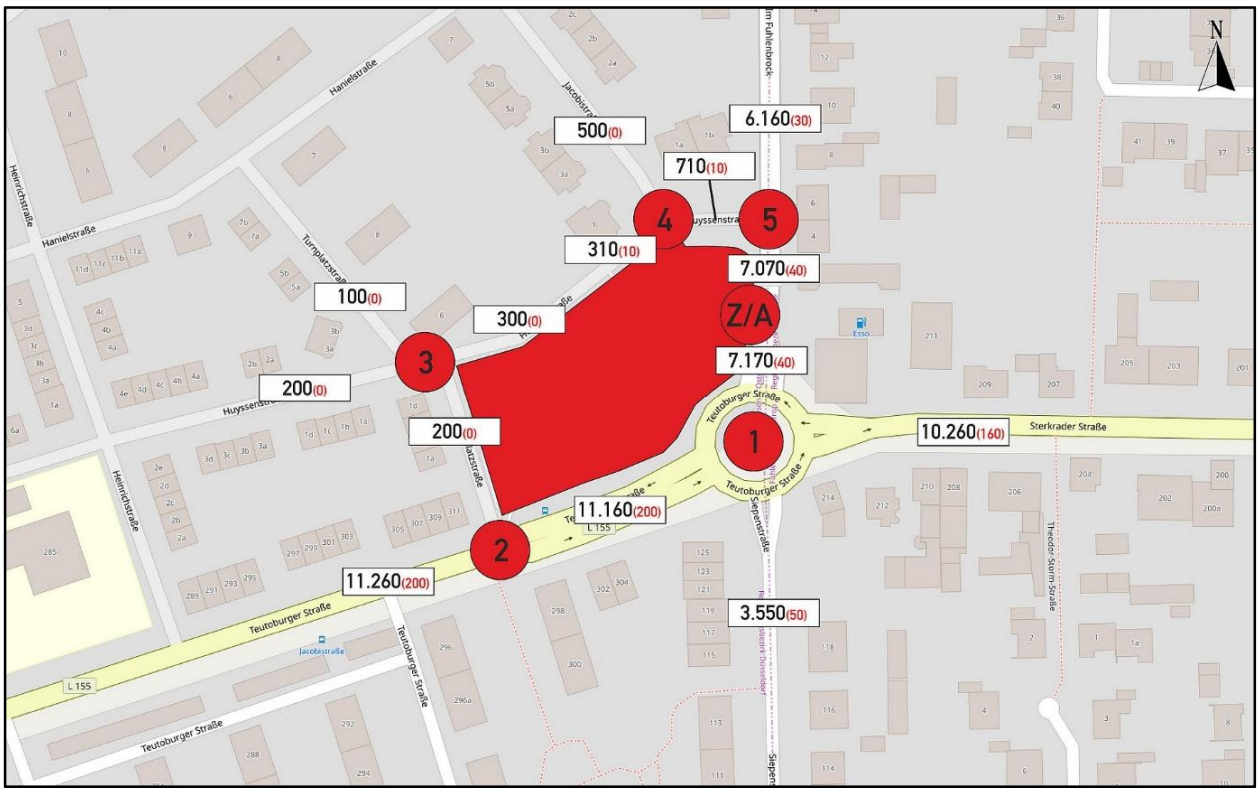


Abbildung 9: Relevante Verkehrsbelastungen für den Prognose-Planfall als DTV in Kfz/24h (SV-Kfz/24h)

4.2 Geräuschemissionen von öffentlichen Straßen

Im Rahmen des Berechnungsverfahrens nach RLS-90 [10] ergeben sich die Geräuschemissionen des Straßenverkehrs im Wesentlichen aus der Verkehrsstärke und dem SV-Anteil, ergänzt um einzelne Korrekturfaktoren für die zulässige Geschwindigkeit, die Straßenoberfläche und die Längsneigung.

Die Berechnung der Geräuschemissionen basiert auf dem unter Ziffer 4.1.1, 4.1.2 und 4.1.3 dargestellten täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) über alle Tage des Jahres. Dieses ist für den Tages- und Nachtzeitraum in eine mittlere stündliche Belastung umzurechnen.

Die Berechnung der Geräuschemission von einem Straßenabschnitt $L_{m,E}$ erfolgt nach der Formel

$L_{m,E} = L_{m(25)} + D_v + D_{StrO} + D_{Stg} + D_E$. [dB(A)]

mit:
- $L_{m(25)}$ [dB(A)] Mittelungspegel *6
- D_v [dB(A)] Korrektur für die zulässige Höchstgeschwindigkeit *7
- D_{StrO} [dB(A)] Korrektur für die Straßenoberfläche
- D_{Stg} [dB(A)] Korrektur für die Steigungen und Gefälle *8
- D_E [dB(A)] Korrektur für die Absorptionseigenschaften von reflektierenden Flächen

*6 $L_{m(25)} = 37{,}3 + 10 \log [M (1 + 0{,}082\ p)]$

mit: M …maßgebende stündliche Verkehrsstärke nach Tabelle 3 der RLS-90

p …maßgebender Lkw-Anteil in %

*7 $D_v = L_{Pkw} - 37{,}3 + 10 \log ([100 + (10^{0{,}1D}-1)\ p] / [100 + 8{,}23\ p])$

mit: $L_{Pkw} = 27{,}7 + 10 \log [1 + (0{,}02\ v_{Pkw})^3]$

$D = L_{Lkw} - L_{Pkw}$

$L_{Lkw} = 23{,}1 + 12{,}5 \log (v_{Lkw})$

*8 $D_{Stg} = 0{,}6\ |g| - 3$ für $|g| > 5$ %, sonst $D_{Stg} = 0$ dB(A)

Für die Berechnung der Parameter M_T, M_N (mittlere stündliche Verkehrsstärke) wurde auf die Faktoren der Tabelle 3 der RLS-90 [10] zurückgegriffen. Da es sich bei der Huyssenstraße, der Turnplatzstraße, der Jacobistraße und der Siepenstraße um nicht klassifizierte Gemeindestraßen handelt, errechnet sich M_T zu 0,06 DTV und M_N zu 0,011 DTV. Die restlichen untersuchten Straßen sind entweder klassifizierte Kreis- oder Landesstraßen, sodass sich hierfür M_T zu 0,06 DTV und M_N zu 0,008 DTV ergibt. Die Schwerverkehrsanteile P_T und P_N (maßgebender LKW-Anteil) wurden aus den ermittelten Verkehrsmengen errechnet (vgl. Abbildung 7, Abbildung 8 und Abbildung 9).

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die geplante Einzelhandelsnutzung (auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse unter den Ziffern 4.1.1, 4.1.2 und 4.1.3) ausschließlich im Tageszeitraum eine Erhöhung der Verkehrsgeräusche bewirkt. Im Nachtzeitraum ist eine Veränderung ausgeschlossen, da der Markt geschlossen ist.

Entsprechend den Vorgaben des Rechenverfahrens ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den einzelnen Abschnitten zu berücksichtigen unabhängig von den real gefahrenen Geschwindigkeiten. Auf der

Sterkrader Straße, der Teutoburger Straße und Im Fuhlenbrock liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h. Eine Ausnahme bildet dabei ein Abschnitt auf der Teutoburger Straße von ca. 200 m Länge im Bereich der Jacobischule. Hier gilt werktags zwischen 7.00 – 19.00 Uhr eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Da eine zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbeschränkung im Rechenverfahren nicht vorgesehen ist wird auf diesem Abschnitt im Modell während des gesamten Tageszeitraums 30 km/h angenommen. Außerdem beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Straße Im Fuhlenbrock nördlich der Hausnummer 22 40 km/h. Auf allen anderen Straßen ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet. Diese wird gemäß RLS-90 [10] auch in verkehrsberuhigten Bereichen angenommen.

Für die Straßenoberfläche wurde auf den meisten Straßen Asphaltbeton (o.ä.) angesetzt, wodurch D_{StrO} für diese Abschnitte einen Wert von 0 dB(A) annimmt. Die Huyssenstraße weist eine gepflasterte ebene Oberfläche auf, sodass D_{StrO} unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gemäß RLS-90 [10] einen Wert von 2 dB(A) annimmt.

Schalltechnisch relevante Längsneigungen von mehr als 5 % sind im Untersuchungsbereich nicht vorhanden. Die Auswertung und die Wahl des entsprechenden Wertes für den Parameter D_{Stg} erfolgt durch das Programmsystem automatisch auf der Basis des dreidimensionalen Geländemodells.

Die Berechnung der Emissionspegel nach RLS-90 [10] ist detailliert in den Anlagen 13 (Analysefall), 14 (Prognose-Nullfall) und 15 (Prognose-Planfall) dargestellt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese Emissionspegel $L_{m,E}$ in einer Entfernung von 25 m von der Straßenachse gelten.

Signalgeregelte Knotenpunkte sind im Untersuchungsbereich nicht vorhanden. Insofern wird der gemäß RLS-90 [10] erforderliche Zuschlag K zur Berücksichtigung der erhöhten Störwirkung von Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen nicht berücksichtigt.

4.3 Berechnung der Geräuschimmissionen

Im Rahmen von Einzelpunktberechnungen für beispielhafte Gebäude werden die Beurteilungspegel durch Verkehrsgeräusche errechnet.

Um die Wirkung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens bewerten zu können, wurden die Berechnungen sowohl für den Analysefall, für den Prognose-Nullfall (mit einer allgemeinen Verkehrsentwicklung) als auch für den Prognose-Planfall (unter Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch das Plangebiet) durchgeführt.

Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgte an mehreren repräsentativen Immissionsorten, an denen aufgrund des zusätzlichen Verkehrsaufkommens im Prognose-Planfall eine wesentliche Änderung der Geräuschbelastung am ehesten zu erwarten ist.

Die Ermittlung der zu erwartenden Schallimmissionen an den einzelnen Immissionsorten erfolgt mit Hilfe des Programms SoundPLAN, Version 8.1 unter Anwendung von Ausbreitungsrechnungen nach RLS-90 [10]. Als Basis diente ein digitales dreidimensionales Geländemodell mit den relevanten Geräuschquellen, Hindernissen und Gebäuden. Für den Aufbau dieses Berechnungsmodells wurden außerdem Daten aus dem Bestand der Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW (Land NRW (2019) – Lizenz dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) verwendet.

4.4 Berechnungsergebnisse der Verkehrsgeräusche im öffentlichen Straßennetz

Die Berechnungsergebnisse sind in den Anlagen 16 und 17 tabellarisch und in den Anlagen 18 bis 20 im Lageplan dargestellt. Die Darstellung in Anlage 16 zeigt die Veränderung vom Analysefall zum Prognose-Nullfall. Die Spalten 8 und 9 zeigen die Beurteilungspegel nach RLS-90 [10] für Tag und Nacht im Analysefall. Die Spalten 10 und 11 zeigen die entsprechenden Werte für den Prognose-Nullfall. Die Spalten 12 und 13 zeigen die Differenz. Die Darstellung in Anlage 17 zeigt die Veränderung vom Prognose-Nullfall zum Prognose-Planfall mit vollständiger Umsetzung der festgesetzten Nutzungen. Die Spalten 8 und 9 zeigen die Beurteilungspegel nach RLS-90 [10] für Tag und Nacht im Prognose-Nullfall. Die Spalten 10 und 11 zeigen die entsprechenden Werte für den Prognose-Planfall. Die Spalten 12 und 13 zeigen die Differenz.

Die Anlage 18 zeigt die Beurteilungspegel durch Straßenverkehr im Analysefall und Anlage 19 im Prognose-Nullfall unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung. Die Anlage 20 zeigt die Beurteilungspegel durch Straßenverkehr im Prognose-Planfall unter Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch das Vorhaben.

Wie sich in Anlage 18 erkennen lässt, werden bereits im Analysefall die Orientierungswerte der DIN 18005 [8] für WA- und WR-Nutzungen an den untersuchten Immissionsorten im Verlauf der untersuchten Straßen teilweise deutlich überschritten. Die höchsten Beurteilungspegel liegen an den Häusern Teutoburger Straße 311, Sterkrader Straße 200, 207 und 214 mit 66/57 dB(A) tags/nachts vor. Damit ist die Grenze der potenziellen Gesundheitsbeeinträchtigung von 70/60 dB(A) noch deutlich unterschritten.

Durch die allgemeine Verkehrsentwicklung im Prognose-Nullfall im Verlauf der untersuchten Straßen sind Veränderungen zwischen +0,1 und +0,3 dB(A) zu erwarten (vgl. Anlage 16). Das menschliche Gehör nimmt Veränderungen der Schalldruckpegel ab etwa 2 bis 3 dB(A) als Veränderung wahr [4]. Insofern liegt die Veränderung durch die allgemeine Verkehrszunahme im Verlauf der untersuchten Straßen deutlich unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Bei den am stärksten belasteten Häusern Teutoburger Straße 311, Sterkrader Straße 200, 207 und 214 steigt der Beurteilungspegel um 0,2 bis 0,3 dB(A) tags und nachts in allen Etagen. Aufgrund der Rundungsregeln bleibt der Beurteilungspegel bei allen Häusern gleich, lediglich beim Haus Sterkrader Straße 207 steigt der Beurteilungspegel tags auf 67 dB(A). Insgesamt ist die Veränderung an diesem Immissionsort marginal, sodass die Grenze der potenziellen Gesundheitsbeeinträchtigung von 70/60 dB(A) weiterhin deutlich unterschritten bleibt.

Die Veränderung der Geräuschimmission durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen der Planung zum Prognose-Nullfall liegt in den meisten Fällen zwischen -0,9 bis +0,4 dB(A) im Tageszeitraum (vgl. Anlage 17) und -1,0 bis +0,1 dB(A) im Nachtzeitraum. Lediglich im Bereich des Hauses Jacobistraße 1 ist im Tageszeitraum durch die Verlegung der Zufahrt an die Straße Im Fuhlenbrock ein deutlich wahrnehmbarer Rückgang der Beurteilungspegel um bis zu 3,4 dB(A) zu erwarten. Am Haus Im Fuhlenbrock 1b, an der ebenfalls zur Jacobistraße ausgerichteten Fassade fällt der Rückgang mit 0,4 dB(A) deutlich geringer aus, weil der Einfluss der Straße Im Fuhlenbrock deutlich größer ist.

Die Änderung im Nachtzeitraum ist auf die geänderten Ausbreitungsbedingungen durch den größeren und anders positionierten Baukörper des Marktes zurückzuführen. Eine Zunahme des Verkehrs im Nachtzeitraum findet nicht statt. Die Höhe der Änderungen befindet sich, analog zur Veränderung zwischen Analyse zum Prognose-Nullfall, in einem Bereich, den das menschliche Gehör nicht als Veränderung wahrnimmt. [4]

Die höchsten Beurteilungspegel mit 66/57 dB(A) tags/nachts sind weiterhin an den Häusern Teutoburger Straße 311, Sterkrader Straße 200, 207 und 214 zu erwarten. Insofern ist festzustellen, dass städtebauliche Missstände durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen nicht zu erwarten sind, da die Grenze der potenziellen Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts in keinem Fall überschritten wird.

5 Zusammenfassung und gutachterliche Stellungnahme

Die Stadt Oberhausen stellt den Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)“ auf. Ziel des Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Erweiterungsneubau eines Lebensmittel-Discountmarktes.

Im Rahmen des schalltechnischen Fachbeitrags waren die zu erwartenden Geräuschimmissionen zu ermitteln und zu bewerten. Das durch die Planung induzierte Verkehrsaufkommen wurde aus der Verkehrsuntersuchung [3] zum Vorhaben übernommen.

Für das vorliegende Bebauungskonzept wurden die Geräuschimmissionen an den schützenswerten Nutzungen in der Umgebung nach den Vorgaben der TA Lärm [16] errechnet und bewertet. Außerdem wurde die Veränderung des Verkehrslärms durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen ermittelt und bewertet.

Die Untersuchung kommt zu den folgenden Ergebnissen:

Gewerbelärm

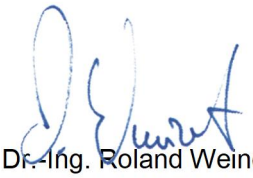
- Die Öffnungszeit ist rechtzeitig vor 22 Uhr zu beenden, sodass bis 22 Uhr alle Kunden und Beschäftigte den Parkplatz verlassen haben. Die Öffnungszeit ist so zu wählen, dass vor 6 Uhr keine Kunden und Beschäftigten den Parkplatz befahren. Im Nachtzeitraum von 22 bis 6 Uhr führt eine Nutzung des Parkplatzes und Anlieferungsvorgänge zu höheren Mittelungs- und Spitzenpegeln als zulässig.
- Zur Begrenzung der Geräuschimmission sind folgende Minderungsmaßnahmen umzusetzen:
    - Der Parkplatz ist mit einer Asphaltoberfläche herzustellen
    - Die Deckenunterseite der Parkgarage und der Anlieferung sind mit absorbierenden Materialien mit einem Absorptionskoeffizienten $\alpha \geq 0{,}5$ zu verkleiden
    - Das Tor der Anlieferung ist während der Ladevorgänge zu schließen
    - Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2 m an der Huyssenstraße
- Mit den genannten betrieblichen Maßnahmen können die Immissionsrichtwerte der TA Lärm [16] auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch andere gewerbliche Betriebe an den vorhandenen Wohnnutzungen mit einer Ausnahme eingehalten werden.
- Am Immissionsort 5 (Jacobistraße 1) verringert sich die Lärmbelastung durch die genannten Maßnahmen im Vergleich zum Bestand um 0,9 bis 2,8 dB(A). Die Beurteilungspegel liegen deutlich unter dem IRW für WA-Nutzungen.
- Die Geräuschemissionen der haustechnischen Anlagen (Lüftung/Klima) des Lebensmittelmarktes sind mit dem gewählten Ansatz unkritisch. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist eine erneute Prüfung erforderlich, wenn die Detailplanung der Anlagen vorliegt.

Verkehrslärm

- Das zusätzliche Verkehrsaufkommen im Prognose-Planfall führt im Verlauf der untersuchten Straßen zu keiner wahrnehmbaren Steigerung der Lärmbelastung. Der Anstieg zum Prognose-Nullfall beträgt in den meisten Fällen zwischen 0 bis 0,2 dB(A) und maximal 0,4 dB(A). Im Bereich der Turnplatzstraße sinkt die Belastung an einzelnen Immissionsorten um bis zu 1,0 dB(A). Am Haus Jacobistraße 1 ist durch die Verlegung der Zufahrt im Tageszeitraum ein Rückgang um bis zu 3,4 dB(A) zu erwarten.
- Die höchsten Beurteilungspegel mit 66/57 dB(A) tags/nachts sind weiterhin an den Häusern Teutoburger Straße 311, Sterkrader Straße 200, 207 und 214 zu erwarten.

- Städtebauliche Missstände sind nicht zu erwarten. Die Grenze der potenziellen Gesundheitsbeeinträchtigung von 70/60 dB(A) wird an keinem Immissionsort erreicht oder überschritten.

Insgesamt ist festzustellen, dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit den genannten Maßnahmen realisierbar ist. Mögliche Konflikte durch die haustechnischen Anlagen können im nachgeordneten Baugenehmigungsverfahren gelöst werden.



Dr.-Ing. Roland Weinert

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen
Bochum, Februar 2021

Literaturverzeichnis

[1] BauGB (1960):

Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634)

[2] Bayerisches Landesamt für Umweltschutz (Hrsg.) (2007):

Parkplatzlärmstudie. Heft 89 der Schriftenreihe des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz. 6. Auflage, Augsburg.

[3] Brilon Bondzio Weiser (2021):

Verkehrstechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)“ in Oberhausen. Bochum, 2021.

[4] Brüel & Kjaer (2001):

Umweltlärm. Brüel & Kjaer Sound & Vibration Measurement A/S, Naerum, 2001.

[5] BVerwG (1990):

Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 18.12.1990 – 4 N 6.88

[6] BVerwG (2007):

Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 22.03.2007 – 4 CN 2.06

[7] Bundesimmissionsschutzgesetz – BImSchG vom 15. März 1974.

Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge.

[8] DIN 18005 (2002):

Schallschutz im Städtebau, Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung. Berlin, 2002.

[9] DIN ISO 9613 (1999):

Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien, Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren. Köln, 1999.

[10] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (1990):

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS 90. Köln.

[11] GEOBASIS NRW

Land NRW (2018), Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0) Datensatz (URI): https://registry.gdi-de.org/id/de.nw

[12] Heroldt, M., Brun, M., Kunz, F. (2017):

Schallpegelanalyse von Be- und Entladevorgängen mit Palettenhubwagen und beladener Palette bei Lkw in Logistikzentren. Fachbeitrag erschienen in Immissionsschutz 22. Jahrgang 02.17, S.60 ff.; Erich Schmidt Verlag GmbH & Co. KG, Berlin.

[13] Hessische Landesanstalt für Umwelt (Hrsg.) (1995):

Technischer Bericht zur Untersuchung der LKW- und Ladegeräusche auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungslagern und Speditionen. Umweltplanung, Arbeits- und Umweltschutz, Schriftenreihe Heft 192. Wiesbaden.

[14] Hessische Landesanstalt für Umwelt (Hrsg.) (1999):

Technischer Bericht Nr. L 4054 zur Untersuchung der Geräuschemissionen und -immissionen von Tank-stellen. Umweltplanung, Arbeits- und Umweltschutz, Schriftenreihe Heft 275. Wiesbaden, 1999.

[15] Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie (Hrsg.) (2005):

Technischer Bericht zur Untersuchung der Geräuschemissionen durch Lastkraftwagen auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungslagern, Speditionen und Verbrauchermärkten sowie weiterer typischer Geräusche insbesondere von Verbrauchermärkten. Umwelt und Geologie, Lärmschutz in Hessen, Heft 3. Wiesbaden.

[16] Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz

Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm, vom 26. August 1998 (GMBl. S. 503), zuletzt geändert durch die Verwaltungsvorschrift vom 1. Juni 2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)

[17] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BimSchV) (2014):

Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. S. 2269) geändert worden ist.



Anlagenverzeichnis

Geräusche technischer Anlagen

Emissionsberechnung

Anlage 1: Schallleistungen und Oktavspektren der Emittenten in dB(A)

Anlage 2: Stundenwerte der Schallleistungspegel in dB(A)

Immissionsberechnung

Anlage 3: Beurteilungspegel, Bewertung gemäß TA Lärm

Anlage 4: Teilbeurteilungspegel für ausgewählte Immissionsorte

Anlage 5: Teilpegel je Stunde für ausgewählte Immissionsorte

Anlage 6: Lageplan zu Anlage 3, Beurteilungspegel, Bewertung nach TA Lärm

Anlage 7: Lageplan, Beurteilungspegel mit einer LSW H=5m, Bewertung nach TA Lärm

Anlage 8: Beurteilungspegel mit Minderungsmaßnahmen, Bewertung gemäß TA Lärm

Anlage 9: Teilbeurteilungspegel für ausgewählte Immissionsorte mit Minderungsmaßnahmen

Anlage 10: Mittlere Ausbreitung für ausgewählte Immissionsorte mit Minderungsmaßnahmen

Anlage 11: Lageplan zu Anlage 8, Beurteilungspegel mit Minderungsmaßnahmen, Bewertung nach TA Lärm

Anlage 12 Lageplan, Beurteilungspegel Bestandsituation, Bewertung nach TA Lärm

Verkehrsgeräusche von öffentlichen Straßen außerhalb des Plangebietes

Emissionsberechnung

Anlage 13: Emissionsberechnung Straße, Analysefall

Anlage 14: Emissionsberechnung Straße, Prognose-Nullfall

Anlage 15: Emissionsberechnung Straße, Prognose-Planfall

Immissionsberechnung

Anlage 16: Beurteilungspegel durch öffentliche Straßen, Veränderung Prognose-Nullfall zum Analysefall, Bewertung gemäß DIN 18005

Anlage 17: Beurteilungspegel durch öffentliche Straßen, Veränderung Prognose-Planfall zum Prognose-Nullfall, Bewertung gemäß DIN 18005

Anlage 18: Lageplan zu Anlage 16, Beurteilungspegel im Analysefall, Bewertung nach DIN 18005

Anlage 19: Lageplan zu Anlage 16 und 17, Beurteilungspegel im Prognose-Nullfall, Bewertung nach DIN 18005

Anlage 20: Lageplan zu Anlage 17, Beurteilungspegel im Prognose-Planfall, Bewertung nach DIN 18005

Anlagen

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 "Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)" in Oberhausen

Schallleistungen und Oktavspektren der Emittenten in dB(A)

Schallquelle	Quelltyp	l oder S	Lw	L´w	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz	16kHz	
Anlieferung	Fläche	17,55	67,34	54,9				67,34						
Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie	52,33	80,19	63,0	60,53	63,53	69,53	72,53	76,53	73,53	67,53	59,53		
Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie	38,17	83,82	68,0	64,16	67,16	73,16	76,16	80,16	77,16	71,16	63,16		
Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie	45,97	79,62	63,0	59,97	62,97	68,97	71,97	75,97	72,97	66,97	58,97		
Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie	12,55	58,49	47,5	43,38	47,38	49,38	51,38	53,38	51,38	46,38	38,38		
Fassade offen Süd	Fläche	94,64	82,23	62,5	64,58	64,58	69,48	73,58	76,98	77,68	72,88	62,68		
Fassade offen West	Fläche	53,48	79,75	62,5	62,10	62,10	67,00	71,10	74,50	75,20	70,40	60,20		
Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	17,92	75,00	62,5	57,35	57,35	62,25	66,35	69,75	70,45	65,65	55,45		
Gaskühler	Punkt		75,00	75,0	53,84	65,44	64,84	65,74	68,54	68,84	66,74	61,84		
Lüftung	Punkt		75,00	75,0	50,29	56,99	66,29	68,19	68,49	68,69	67,19	56,49		
Parkplatz	Parkplatz	1430,71	86,02	54,5	69,37	80,97	73,47	77,97	78,07	78,47	75,77	69,57	56,8	
Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie	33,53	64,75	49,5				64,75						
Tankstelle, Dienstleistung	Fläche	31,07	66,30	51,4				66,30						
Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie	57,08	67,06	49,5				67,06						
Tankstelle, Ladenkunden	Fläche	24,90	72,10	58,1				72,10						
Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche	336,67	74,70	49,4				74,70						
Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie	61,18	67,37	49,5				67,37						
Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie	122,85	68,39	47,5	53,29	57,29	59,29	61,29	63,29	61,29	56,29	48,29		

Legende

Schallquelle		Name der Schallquelle
Quelltyp		Typ der Quelle (Punkt, Linie, Fläche)
l oder S	m,m²	Größe der Quelle (Länge oder Fläche)
Lw	dB(A)	Anlagenleistung
L´w	dB(A)	Leistung pro m, m²
63 Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
125 Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
250 Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
500 Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
1 kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
2 kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
4 kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
8 kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
16kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 "Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)" in Oberhausen

Stundenwerte der Schallleistungspegel in dB(A)

Schallquelle	00-01 Uhr	01-02 Uhr	02-03 Uhr	03-04 Uhr	04-05 Uhr	05-06 Uhr	06-07 Uhr	07-08 Uhr	08-09 Uhr	09-10 Uhr	10-11 Uhr	11-12 Uhr	12-13 Uhr	13-14 Uhr	14-15 Uhr	15-16 Uhr	16-17 Uhr	17-18 Uhr	18-19 Uhr	19-20 Uhr	20-21 Uhr	21-22 Uhr	22-23 Uhr	23-24 Uhr
Anlieferung							67,3			67,3			67,3			67,3			67,3					
Anlieferung, Abfahrt vorwärts							80,2			80,2			80,2			80,2			80,2					
Anlieferung, Anfahrt rückwärts							83,8			83,8			83,8			83,8			83,8					
Anlieferung, Anfahrt vorwärts							79,6			79,6			79,6			79,6			79,6					
Ausfahrt Teutoburger Straße							53,7	68,9	70,4	70,6	71,1	72,5	72,4	71,6	71,6	72,2	73,3	73,8	74,2	72,2	70,8	69,2		
Fassade offen Süd							67,8	83,0	84,5	84,7	85,2	86,6	86,5	85,7	85,7	86,3	87,3	87,9	88,3	86,3	84,9	83,3		
Fassade offen West							65,3	80,5	82,0	82,2	82,7	84,1	84,0	83,2	83,2	83,8	84,9	85,4	85,8	83,8	82,5	80,8		
Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage							60,5	75,8	77,3	77,4	78,0	79,4	79,3	78,5	78,5	79,0	80,1	80,7	81,1	79,0	77,7	76,0		
Gaskühler	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0
Lüftung	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0
Parkplatz							71,4	86,6	88,1	88,3	88,8	90,2	90,1	89,3	89,3	89,9	91,0	91,5	91,9	89,9	88,5	86,9		
Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage							69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5		
Tankstelle, Dienstleistung							71,1	71,1	71,1	71,1	71,1	71,1	71,1	71,1	71,1	71,1	71,1	71,1	71,1	71,1	71,1	71,1		
Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich							84,1	84,1	84,1	84,1	84,1	84,1	84,1	84,1	84,1	84,1	84,1	84,1	84,1	84,1	84,1	84,1		
Tankstelle, Ladenkunden							76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9		
Tankstelle, Zapfsäulenbereich							91,7	91,7	91,7	91,7	91,7	91,7	91,7	91,7	91,7	91,7	91,7	91,7	91,7	91,7	91,7	91,7		
Tankstelle, Zufahrt Waschanlage							72,1	72,1	72,1	72,1	72,1	72,1	72,1	72,1	72,1	72,1	72,1	72,1	72,1	72,1	72,1	72,1		
Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz							69,6	84,9	86,3	86,5	87,0	88,4	88,4	87,6	87,5	88,1	89,2	89,8	90,1	88,1	86,8	85,1		

Legende

Schallquelle		Name der Schallquelle
00-01 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
01-02 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
02-03 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
03-04 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
04-05 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
05-06 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
06-07 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
07-08 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
08-09 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
09-10 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
10-11 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
11-12 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
12-13 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
13-14 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
14-15 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
15-16 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
16-17 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
17-18 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
18-19 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
19-20 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
20-21 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
21-22 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
22-23 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)
23-24 Uhr	dB(A)	Schallleistungspegel in dieser Stunde (Anlagenleistung)

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 "Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)" in Oberhausen

Beurteilungspegel, Bewertung gemäß TA Lärm

Obj.-Nr.	Immissionsort	Nutzung	SW	HR	RW,T dB(A)	RW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT,diff dB(A)	LrN,diff dB(A)	RW,T,max dB(A)	RW,N,max dB(A)	LT,max dB(A)	LN,max dB(A)	LT,max,diff dB(A)	LN,max,diff dB(A)
1	Siepenstr. 125	WA	EG	W	55	40	49,7	15,4	---	---	85	60	57,8		---	
1	Siepenstr. 125	WA	1.OG	W	55	40	50,0	16,4	---	---	85	60	58,1		---	
2	Teutoburger Str. 304	WA	EG	N	55	40	52,7	16,1	---	---	85	60	60,6		---	
2	Teutoburger Str. 304	WA	1.OG	N	55	40	52,9	17,0	---	---	85	60	60,7		---	
3	Turnplatzstraße 1a	WA	EG	O	55	40	57,0	19,2	2,0	---	85	60	65,5		---	
3	Turnplatzstraße 1a	WA	1.OG	O	55	40	56,9	23,1	1,9	---	85	60	65,4		---	
4	Turnplatzstraße 6	WR	EG	SO	50	35	52,1	23,0	2,1	---	80	55	62,2		---	
4	Turnplatzstraße 6	WR	1.OG	SO	50	35	52,2	27,3	2,2	---	80	55	62,3		---	
5	Jacobistraße 1	WR	EG	SO	50	35	52,2	26,7	2,2	---	80	55	80,5		0,5	
5	Jacobistraße 1	WR	1.OG	SO	50	35	52,3	29,4	2,3	---	80	55	83,0		3,0	
5	Jacobistraße 1	WR	2.OG	SO	50	35	52,5	32,5	2,5	---	80	55	82,9		2,9	
6	Im Fuhlenbrock 1a	WA	EG	S	55	40	49,5	25,9	---	---	85	60	75,4		---	
6	Im Fuhlenbrock 1a	WA	1.OG	S	55	40	49,7	27,0	---	---	85	60	76,4		---	
6	Im Fuhlenbrock 1a	WA	2.OG	S	55	40	50,1	29,6	---	---	85	60	77,3		---	
7	Im Fuhlenbrock 8	WR	EG	W	50	35	45,2	25,1	---	---	80	55	71,2		---	
8	Im Fuhlenbrock 4	WA	EG	W	55	40	49,7	27,1	---	---	85	60	71,0		---	
8	Im Fuhlenbrock 4	WA	1.OG	W	55	40	49,9	29,1	---	---	85	60	71,9		---	
8	Im Fuhlenbrock 4	WA	2.OG	W	55	40	50,3	30,5	---	---	85	60	72,7		---	
9	Teutoburger Str. 311	WA	EG	S	55	40	45,4	11,2	---	---	85	60	53,1		---	
9	Teutoburger Str. 311	WA	1.OG	S	55	40	45,6	11,8	---	---	85	60	53,3		---	
9	Teutoburger Str. 311	WA	2.OG	S	55	40	46,9	13,0	---	---	85	60	54,8		---	

Legende

Obj.-Nr.		Objektnummer
Immissionsort		Name des Immissionsorts
Nutzung		Gebietsnutzung
SW		Stockwerk
HR		Himmelsrichtung
RW,T	dB(A)	Richtwert Tag
RW,N	dB(A)	Richtwert Nacht
LrT	dB(A)	Beurteilungspegel Tag
LrN	dB(A)	Beurteilungspegel Nacht
LrT,diff	dB(A)	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LrT
LrN,diff	dB(A)	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LrN
RW,T,max	dB(A)	Richtwert Maximalpegel Tag
RW,N,max	dB(A)	Richtwert Maximalpegel Nacht
LT,max	dB(A)	Maximalpegel Tag
LN,max	dB(A)	Maximalpegel Nacht
LT,max,diff	dB(A)	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LT,max
LN,max,diff	dB(A)	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LN,max

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 "Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)" in Oberhausen

Teilbeurteilungspegel, ausgewählte Immissionsorte

Schallquelle	Quelltyp	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LT,max dB(A)	LN,max dB(A)	
1 Siepenstr. 125 1.OG W RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 50,0 dB(A) LrN 16,4 dB(A) LT,max 58,1 dB(A) LN,max dB(A)						
Fassade offen Süd	Fläche	49,6		58,1		
Parkplatz	Parkplatz	35,7		52,4		
Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie	32,1				
Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche	31,5				
Fassade offen West	Fläche	27,8		36,3		
Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	26,9		35,4		
Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie	25,7				
Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie	25,6				
Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie	24,0		55,9		
Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie	19,4		55,9		
Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie	19,1		56,1		
Gaskühler	Punkt	16,2	14,3			
Tankstelle, Ladenkunden	Fläche	14,4				
Lüftung	Punkt	14,3	12,3			
Tankstelle, Dienstleistung	Fläche	12,2				
Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie	11,6				
Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie	11,6				
Anlieferung	Fläche	5,7		50,5		

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 "Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)" in Oberhausen

Teilbeurteilungspegel, ausgewählte Immissionsorte

Schallquelle	Quelltyp	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LT,max dB(A)	LN,max dB(A)	
2 Teutoburger Str. 304 1.OG N RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 52,9 dB(A) LrN 17,0 dB(A) LT,max 60,7 dB(A) LN,max dB(A)						
Fassade offen Süd	Fläche	52,2		60,7		
Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche	43,0				
Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie	34,6				
Parkplatz	Parkplatz	32,5		50,6		
Fassade offen West	Fläche	32,3		40,9		
Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie	30,7				
Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie	29,2				
Tankstelle, Ladenkunden	Fläche	28,5				
Tankstelle, Dienstleistung	Fläche	21,9				
Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie	21,0				
Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie	20,3				
Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	19,8		28,4		
Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie	16,5		53,7		
Gaskühler	Punkt	16,4	14,5			
Lüftung	Punkt	15,5	13,6			
Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie	12,9		44,1		
Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie	8,4		44,1		
Anlieferung	Fläche	5,0		49,8		

Schallquelle	Quelltyp	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LT,max dB(A)	LN,max dB(A)	
3 Turnplatzstraße 1a EG O RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 57,0 dB(A) LrN 19,2 dB(A) LT,max 65,5 dB(A) LN,max dB(A)						
Fassade offen West	Fläche	57,0		65,5		
Fassade offen Süd	Fläche	37,7		46,3		
Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche	30,9				
Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie	30,2				
Parkplatz	Parkplatz	27,2		41,8		
Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie	24,6				
Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie	19,6				
Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie	19,5		50,4		
Gaskühler	Punkt	19,3	17,4			
Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	18,2		26,7		
Tankstelle, Ladenkunden	Fläche	17,8				
Lüftung	Punkt	16,5	14,5			
Tankstelle, Dienstleistung	Fläche	15,9				
Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie	15,7		50,6		
Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie	15,0		50,4		
Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie	8,2				
Anlieferung	Fläche	7,7		52,5		
Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie	7,2				

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 "Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)" in Oberhausen

Teilbeurteilungspegel, ausgewählte Immissionsorte

Schallquelle	Quelltyp	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LT,max dB(A)	LN,max dB(A)	
4 Turnplatzstraße 6 1.OG SO RW,T 50 dB(A) RW,N 35 dB(A) RW,T,max 80 dB(A) RW,N,max 55 dB(A) LrT 52,2 dB(A) LrN 27,3 dB(A) LT,max 62,3 dB(A) LN,max dB(A)						
Fassade offen West	Fläche	51,6		60,1		
Parkplatz	Parkplatz	39,3		56,0		
Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie	36,5				
Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche	36,1				
Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie	29,7		59,2		
Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie	28,2		62,3		
Fassade offen Süd	Fläche	27,5		36,0		
Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie	26,5				
Lüftung	Punkt	26,4	24,5			
Gaskühler	Punkt	26,0	24,1			
Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie	25,7		59,1		
Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	23,0		31,6		
Tankstelle, Ladenkunden	Fläche	23,0				
Tankstelle, Dienstleistung	Fläche	22,4				
Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie	22,1				
Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie	15,7				
Anlieferung	Fläche	15,6		60,4		
Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie	12,6				

Schallquelle	Quelltyp	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LT,max dB(A)	LN,max dB(A)	
5 Jacobistraße 1 2.OG SO RW,T 50 dB(A) RW,N 35 dB(A) RW,T,max 80 dB(A) RW,N,max 55 dB(A) LrT 52,5 dB(A) LrN 32,5 dB(A) LT,max 82,9 dB(A) LN,max dB(A)						
Parkplatz	Parkplatz	48,1		64,1		
Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie	45,3				
Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche	44,8				
Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	41,2		49,7		
Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie	38,6		68,5		
Anlieferung	Fläche	38,0		82,9		
Fassade offen West	Fläche	37,4		46,0		
Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie	36,9				
Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie	36,6		73,2		
Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie	34,1		68,4		
Gaskühler	Punkt	31,4	29,5			
Lüftung	Punkt	31,4	29,5			
Fassade offen Süd	Fläche	29,3		37,9		
Tankstelle, Dienstleistung	Fläche	27,3				
Tankstelle, Ladenkunden	Fläche	24,4				
Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie	21,4				
Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie	19,3				
Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie	8,1				

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 "Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)" in Oberhausen

Teilbeurteilungspegel, ausgewählte Immissionsorte

Schallquelle	Quelltyp	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LT,max dB(A)	LN,max dB(A)	
6 Im Fuhlenbrock 1a 2.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 50,1 dB(A) LrN 29,6 dB(A) LT,max 77,3 dB(A) LN,max dB(A)						
Parkplatz	Parkplatz	45,0		59,4		
Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche	43,3				
Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie	43,0				
Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	41,4		50,0		
Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie	36,0				
Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie	35,1		63,5		
Anlieferung	Fläche	32,5		77,3		
Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie	31,6		63,5		
Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie	30,7		63,5		
Gaskühler	Punkt	28,6	26,7			
Lüftung	Punkt	28,4	26,5			
Tankstelle, Dienstleistung	Fläche	26,7				
Fassade offen West	Fläche	26,0		34,6		
Fassade offen Süd	Fläche	25,1		33,6		
Tankstelle, Ladenkunden	Fläche	24,2				
Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie	20,4				
Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie	18,0				
Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie	4,4				

Schallquelle	Quelltyp	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LT,max dB(A)	LN,max dB(A)	
7 Im Fuhlenbrock 8 EG W RW,T 50 dB(A) RW,N 35 dB(A) RW,T,max 80 dB(A) RW,N,max 55 dB(A) LrT 45,2 dB(A) LrN 25,1 dB(A) LT,max 71,2 dB(A) LN,max dB(A)						
Parkplatz	Parkplatz	40,8		53,9		
Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie	39,5				
Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	37,6		46,1		
Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche	31,6				
Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie	31,0		60,2		
Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie	29,8				
Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie	28,4		61,7		
Anlieferung	Fläche	26,4		71,2		
Fassade offen West	Fläche	26,4		34,9		
Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie	26,3		60,2		
Gaskühler	Punkt	24,8	22,9			
Lüftung	Punkt	23,2	21,2			
Fassade offen Süd	Fläche	19,4		27,9		
Tankstelle, Dienstleistung	Fläche	16,8				
Tankstelle, Ladenkunden	Fläche	12,0				
Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie	9,8				
Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie	7,7				
Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie	4,7				

Schallquelle	Quelltyp	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LT,max dB(A)	LN,max dB(A)	
8 Im Fuhlenbrock 4 2.OG W RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 50,3 dB(A) LrN 30,5 dB(A) LT,max 72,7 dB(A) LN,max dB(A)						
Parkplatz	Parkplatz	45,1		60,0		
Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie	44,6				
Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche	42,0				
Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	41,1		49,7		
Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie	38,9				
Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie	34,6		65,0		
Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie	33,4		69,1		
Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie	29,8		65,0		
Gaskühler	Punkt	29,6	27,7			
Lüftung	Punkt	29,1	27,2			
Anlieferung	Fläche	27,9		72,7		
Tankstelle, Dienstleistung	Fläche	26,3				
Fassade offen West	Fläche	25,2		33,7		
Tankstelle, Ladenkunden	Fläche	23,4				
Fassade offen Süd	Fläche	23,3		31,8		
Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie	17,2				
Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie	16,0				
Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie	7,8				

Schallquelle	Quelltyp	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LT,max dB(A)	LN,max dB(A)	
9 Teutoburger Str. 311 2.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 46,9 dB(A) LrN 13,0 dB(A) LT,max 54,8 dB(A) LN,max dB(A)						
Fassade offen Süd	Fläche	46,2		54,8		
Fassade offen West	Fläche	34,4		42,9		
Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie	33,4				
Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche	32,0				
Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie	27,7				
Parkplatz	Parkplatz	20,7		34,7		
Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie	17,8				
Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	17,6		26,2		
Tankstelle, Ladenkunden	Fläche	15,3				
Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie	14,9				
Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie	14,8				
Lüftung	Punkt	12,3	10,4			
Gaskühler	Punkt	11,5	9,6			
Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie	10,5		40,4		
Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie	7,5		40,5		
Anlieferung	Fläche	6,4		51,3		
Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie	6,1		40,5		
Tankstelle, Dienstleistung	Fläche	2,6				

Legende

Schallquelle		Name der Schallquelle
Quelltyp		Typ der Quelle (Punkt, Linie, Fläche)
LrT	dB(A)	Beurteilungspegel Tag
LrN	dB(A)	Beurteilungspegel Nacht
LT,max	dB(A)	Maximalpegel Tag
LN,max	dB(A)	Maximalpegel Nacht

Zeitber.	Schallquelle	Quelltyp	Li	R'w	Lw	Lw'	oder S	KI	KT	Ko	s	Adiv	Agnd	Abar	Aatm	dLrefl	Cmet	Ls	ADI	dLw	ZR	Lr
			dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	m,m²	dB	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB		dB(A)	dB	dB	dB	
1 Siepenstr. 125 1.OG W RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 50,0 dB(A) LrN 16,4 dB(A) LT,max 58,1 dB(A) LN,max dB(A)																						
LrT	Anlieferung	Fläche	84,7	20,0	74,1	61,7	17,5	0	0	6,0	72,04	-48,1	-2,8	-20,9	-0,1	0,6	0,0	8,7	0,0	-5,1	2,0	5,7
LrT	Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie			80,2	63,0	52,3	0	0	0,0	79,51	-49,0	-2,6	-5,6	-0,6	0,0	0,0	22,4	0,0	-5,1	2,0	19,4
LrT	Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie			83,8	68,0	38,2	0	0	0,0	77,43	-48,8	-2,6	-4,8	-0,7	0,0	0,0	27,1	0,0	-5,1	2,0	24,0
LrT	Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie			79,6	63,0	46,0	0	0	0,0	80,42	-49,1	-2,6	-5,2	-0,6	0,0	0,0	22,1	0,0	-5,1	2,0	19,1
LrT	Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie			58,5	47,5	12,6	0	0	0,0	57,20	-46,1	-2,4	-0,1	-0,5	2,0	0,0	11,4	0,0	13,1	1,0	25,6
LrT	Fassade offen Süd	Fläche	71,4	0,0	87,3	68,4	77,3	0	0	3,0	44,85	-44,0	-0,7	-0,1	-0,5	0,0	0,0	45,1	0,0	3,5	1,0	49,6
LrT	Fassade offen West	Fläche	71,4	0,0	85,7	68,4	53,5	0	0	3,0	74,58	-48,4	-0,8	-20,5	-0,4	4,6	0,0	23,3	0,0	3,5	1,0	27,8
LrT	Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	71,4	0,0	81,0	68,4	17,9	0	0	3,0	64,60	-47,2	-0,8	-13,3	-0,3	0,0	0,0	22,4	0,0	3,5	1,0	26,9
LrT	Gaskühler	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	47,71	-44,6	-0,2	-15,8	-0,1	0,0	0,0	14,3	0,0	0,0	1,9	16,2
LrT	Lüftung	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	47,83	-44,6	-0,1	-17,9	-0,1	0,0	0,0	12,3	0,0	0,0	1,9	14,3
LrT	Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie			64,8	49,5	33,5	0	0	3,0	88,49	-49,9	-3,6	-14,5	-0,2	5,3	0,0	4,9	0,0	4,8	1,9	11,6
LrT	Tankstelle, Dienstleistung	Fläche			66,3	51,4	31,1	0	0	3,0	82,40	-49,3	-3,5	-11,0	-0,2	0,2	0,0	5,5	0,0	4,8	1,9	12,2
LrT	Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie			67,1	49,5	57,1	0	0	3,0	80,48	-49,1	-3,4	-13,4	-0,1	2,7	0,0	6,7	0,0	17,0	1,9	25,7
LrT	Tankstelle, Ladenkunden	Fläche			72,1	58,1	24,9	0	0	3,0	93,20	-50,4	-3,7	-13,9	-0,2	0,7	0,0	7,7	0,0	4,8	1,9	14,4
LrT	Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche			74,7	49,4	336,7	0	0	3,0	77,23	-48,7	-3,3	-13,1	-0,1	0,2	0,0	12,5	0,0	17,0	1,9	31,5
LrT	Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie			67,4	49,5	61,2	0	0	3,0	94,90	-50,5	-3,7	-16,8	-0,2	5,7	0,0	4,9	0,0	4,8	1,9	11,6
LrT	Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie			68,4	47,5	122,8	0	0	0,0	74,40	-48,4	-2,5	-5,1	-0,5	0,0	0,0	12,0	0,0	19,2	1,0	32,1
LrT	Parkplatz	Parkplatz			86,0	54,5	1430,7	0	0	0,0	71,26	-48,0	-2,1	-4,0	-0,6	0,0	0,0	31,4	0,0	3,3	1,0	35,7

Zeitber.	Schallquelle	Quelltyp	Li	R'w	Lw	Lw'	oder S	KI	KT	Ko	s	Adiv	Agnd	Abar	Aatm	dLrefl	Cmet	Ls	ADI	dLw	ZR	Lr
			dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	m,m²	dB	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB		dB(A)	dB	dB	dB	
2 Teutoburger Str. 304 1.OG N RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 52,9 dB(A) LrN 17,0 dB(A) LT,max 60,7 dB(A) LN,max dB(A)																						
LrT	Anlieferung	Fläche	84,7	20,0	74,1	61,7	17,5	0	0	6,0	71,83	-48,1	-2,8	-21,5	-0,1	0,5	0,0	8,0	0,0	-5,1	2,0	5,0
LrT	Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie			80,2	63,0	52,3	0	0	0,0	84,70	-49,5	-2,6	-7,8	-0,8	0,0	0,0	19,5	0,0	-5,1	2,0	16,5
LrT	Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie			83,8	68,0	38,2	0	0	0,0	81,47	-49,2	-2,6	-15,8	-0,3	0,0	0,0	16,0	0,0	-5,1	2,0	12,9
LrT	Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie			79,6	63,0	46,0	0	0	0,0	84,30	-49,5	-2,6	-15,8	-0,3	0,1	0,0	11,5	0,0	-5,1	2,0	8,4
LrT	Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie			58,5	47,5	12,6	0	0	0,0	39,07	-42,8	-2,0	0,0	-0,3	1,7	0,0	15,1	0,0	13,1	1,0	29,2
LrT	Fassade offen Süd	Fläche	71,4	0,0	87,3	68,4	77,3	0	0	3,0	34,56	-41,8	-0,6	0,0	-0,4	0,0	0,0	47,6	0,0	3,5	1,0	52,2
LrT	Fassade offen West	Fläche	71,4	0,0	85,7	68,4	53,5	0	0	3,0	60,33	-46,6	-0,8	-18,9	-0,3	5,6	0,0	27,8	0,0	3,5	1,0	32,3
LrT	Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	71,4	0,0	81,0	68,4	17,9	0	0	3,0	67,55	-47,6	-0,8	-19,9	-0,3	0,0	0,0	15,3	0,0	3,5	1,0	19,8
LrT	Gaskühler	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	49,52	-44,9	-0,2	-15,4	-0,1	0,0	0,0	14,5	0,0	0,0	1,9	16,4
LrT	Lüftung	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	47,90	-44,6	-0,1	-16,6	-0,1	0,0	0,0	13,6	0,0	0,0	1,9	15,5
LrT	Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie			64,8	49,5	33,5	0	0	3,0	107,67	-51,6	-3,8	0,0	-0,2	1,4	0,0	13,6	0,0	4,8	1,9	20,3
LrT	Tankstelle, Dienstleistung	Fläche			66,3	51,4	31,1	0	0	3,0	97,10	-50,7	-3,6	0,0	-0,2	0,5	0,0	15,2	0,0	4,8	1,9	21,9
LrT	Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie			67,1	49,5	57,1	0	0	3,0	98,19	-50,8	-3,7	0,0	-0,2	0,3	0,0	15,7	0,0	17,0	1,9	34,6
LrT	Tankstelle, Ladenkunden	Fläche			72,1	58,1	24,9	0	0	3,0	111,92	-52,0	-3,9	-0,1	-0,2	2,8	0,0	21,8	0,0	4,8	1,9	28,5
LrT	Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche			74,7	49,4	336,7	0	0	3,0	94,62	-50,5	-3,6	0,0	-0,2	0,7	0,0	24,1	0,0	17,0	1,9	43,0
LrT	Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie			67,4	49,5	61,2	0	0	3,0	113,33	-52,1	-3,9	-1,8	-0,2	1,9	0,0	14,3	0,0	4,8	1,9	21,0
LrT	Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie			68,4	47,5	122,8	0	0	0,0	81,24	-49,2	-2,5	-5,5	-0,6	0,0	0,0	10,6	0,0	19,2	1,0	30,7
LrT	Parkplatz	Parkplatz			86,0	54,5	1430,7	0	0	0,0	77,81	-48,8	-2,1	-6,3	-0,6	0,0	0,0	28,2	0,0	3,3	1,0	32,5

Zeitber.	Schallquelle	Quelltyp	Li	R'w	Lw	Lw'	oder S	KI	KT	Ko	s	Adiv	Agnd	Abar	Aatm	dLrefl	Cmet	Ls	ADI	dLw	ZR	Lr
			dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	m,m²	dB	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB		dB(A)	dB	dB	dB	
3 Turnplatzstraße 1a EG O RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 57,0 dB(A) LrN 19,2 dB(A) LT,max 65,5 dB(A) LN,max dB(A)																						
LrT	Anlieferung	Fläche	84,7	20,0	74,1	61,7	17,5	0	0	6,0	64,22	-47,1	-3,2	-21,0	-0,1	2,0	0,0	10,7	0,0	-5,1	2,0	7,7
LrT	Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie			80,2	63,0	52,3	0	0	0,0	86,64	-49,7	-2,7	-18,9	-0,3	9,4	0,0	18,0	0,0	-5,1	2,0	15,0
LrT	Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie			83,8	68,0	38,2	0	0	0,0	80,34	-49,1	-2,6	-19,2	-0,3	9,9	0,0	22,5	0,0	-5,1	2,0	19,5
LrT	Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie			79,6	63,0	46,0	0	0	0,0	80,53	-49,1	-2,6	-18,1	-0,3	9,2	0,0	18,8	0,0	-5,1	2,0	15,7
LrT	Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie			58,5	47,5	12,6	0	0	0,0	26,85	-39,6	-1,7	-1,0	-0,2	0,0	0,0	16,0	0,0	13,1	1,0	30,2
LrT	Fassade offen Süd	Fläche	71,4	0,0	87,3	68,4	77,3	0	0	3,0	37,96	-42,6	-0,6	-19,0	-0,2	5,3	0,0	33,2	0,0	3,5	1,0	37,7
LrT	Fassade offen West	Fläche	71,4	0,0	85,7	68,4	53,5	0	0	3,0	17,13	-35,7	-0,4	0,0	-0,2	0,0	0,0	52,5	0,0	3,5	1,0	57,0
LrT	Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	71,4	0,0	81,0	68,4	17,9	0	0	3,0	70,81	-48,0	-0,9	-22,6	-0,5	1,7	0,0	13,7	0,0	3,5	1,0	18,2
LrT	Gaskühler	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	63,39	-47,0	-0,4	-12,7	-0,2	2,8	0,0	17,4	0,0	0,0	1,9	19,3
LrT	Lüftung	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	59,43	-46,5	-0,5	-13,3	-0,2	0,0	0,0	14,5	0,0	0,0	1,9	16,5
LrT	Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie			64,8	49,5	33,5	0	0	3,0	146,31	-54,3	-4,4	-15,9	-0,3	7,6	0,0	0,5	0,0	4,8	1,9	7,2
LrT	Tankstelle, Dienstleistung	Fläche			66,3	51,4	31,1	0	0	3,0	121,98	-52,7	-4,3	-16,1	-0,2	13,2	0,0	9,2	0,0	4,8	1,9	15,9
LrT	Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie			67,1	49,5	57,1	0	0	3,0	132,66	-53,4	-4,4	-16,1	-0,3	4,7	0,0	0,7	0,0	17,0	1,9	19,6
LrT	Tankstelle, Ladenkunden	Fläche			72,1	58,1	24,9	0	0	3,0	146,91	-54,3	-4,4	-15,4	-0,3	10,4	0,0	11,1	0,0	4,8	1,9	17,8
LrT	Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche			74,7	49,4	336,7	0	0	3,0	128,76	-53,2	-4,3	-16,2	-0,2	8,2	0,0	12,0	0,0	17,0	1,9	30,9
LrT	Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie			67,4	49,5	61,2	0	0	3,0	147,92	-54,4	-4,4	-16,3	-0,3	6,5	0,0	1,5	0,0	4,8	1,9	8,2
LrT	Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie			68,4	47,5	122,8	0	0	0,0	88,92	-50,0	-2,6	-16,7	-0,2	5,4	0,0	4,4	0,0	19,2	1,0	24,6
LrT	Parkplatz	Parkplatz			86,0	54,5	1430,7	0	0	0,0	84,39	-49,5	-1,8	-16,1	-0,1	4,5	0,0	22,9	0,0	3,3	1,0	27,2

Zeitber.	Schallquelle	Quelltyp	Li	R'w	Lw	Lw'	oder S	KI	KT	Ko	s	Adiv	Agnd	Abar	Aatm	dLrefl	Cmet	Ls	ADI	dLw	ZR	Lr
			dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	m,m²	dB	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB		dB(A)	dB	dB	dB	
4 Turnplatzstraße 6 1.OG SO RW,T 50 dB(A) RW,N 35 dB(A) RW,T,max 80 dB(A) RW,N,max 55 dB(A) LrT 52,2 dB(A) LrN 27,3 dB(A) LT,max 62,3 dB(A) LN,max dB(A)																						
LrT	Anlieferung	Fläche	84,7	20,0	74,1	61,7	17,5	0	0	6,0	50,77	-45,1	-1,3	-15,8	-0,1	0,8	0,0	18,6	0,0	-5,1	2,0	15,6
LrT	Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie			80,2	63,0	52,3	0	0	0,0	70,40	-47,9	-2,4	-0,9	-0,6	0,5	0,0	28,8	0,0	-5,1	2,0	25,7
LrT	Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie			83,8	68,0	38,2	0	0	0,0	65,60	-47,3	-2,4	-1,1	-0,6	0,4	0,0	32,8	0,0	-5,1	2,0	29,7
LrT	Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie			79,6	63,0	46,0	0	0	0,0	61,39	-46,8	-2,3	0,0	-0,5	1,3	0,0	31,2	0,0	-5,1	2,0	28,2
LrT	Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie			58,5	47,5	12,6	0	0	0,0	60,55	-46,6	-2,4	-2,2	-0,5	1,2	0,0	7,9	0,0	13,1	1,0	22,1
LrT	Fassade offen Süd	Fläche	71,4	0,0	87,3	68,4	77,3	0	0	3,0	59,85	-46,5	-0,7	-21,8	-0,3	2,0	0,0	23,0	0,0	3,5	1,0	27,5
LrT	Fassade offen West	Fläche	71,4	0,0	85,7	68,4	53,5	0	0	3,0	32,55	-41,2	-0,5	0,0	-0,3	0,5	0,0	47,1	0,0	3,5	1,0	51,6
LrT	Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	71,4	0,0	81,0	68,4	17,9	0	0	3,0	61,80	-46,8	-0,8	-19,7	-0,3	2,1	0,0	18,5	0,0	3,5	1,0	23,0
LrT	Gaskühler	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	65,38	-47,3	-0,2	-5,0	-0,6	2,2	0,0	24,1	0,0	0,0	1,9	26,0
LrT	Lüftung	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	62,52	-46,9	-0,1	-5,2	-0,5	2,2	0,0	24,5	0,0	0,0	1,9	26,4
LrT	Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie			64,8	49,5	33,5	0	0	3,0	143,17	-54,1	-4,0	-4,8	-0,3	1,3	0,0	5,9	0,0	4,8	1,9	12,6
LrT	Tankstelle, Dienstleistung	Fläche			66,3	51,4	31,1	0	0	3,0	112,65	-52,0	-3,7	0,0	-0,2	2,3	0,0	15,7	0,0	4,8	1,9	22,4
LrT	Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie			67,1	49,5	57,1	0	0	3,0	128,63	-53,2	-3,8	-6,3	-0,2	1,0	0,0	7,5	0,0	17,0	1,9	26,5
LrT	Tankstelle, Ladenkunden	Fläche			72,1	58,1	24,9	0	0	3,0	141,20	-54,0	-4,0	-2,4	-0,3	1,8	0,0	16,3	0,0	4,8	1,9	23,0
LrT	Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche			74,7	49,4	336,7	0	0	3,0	124,25	-52,9	-3,8	-5,0	-0,2	1,4	0,0	17,2	0,0	17,0	1,9	36,1
LrT	Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie			67,4	49,5	61,2	0	0	3,0	141,28	-54,0	-3,9	-4,4	-0,3	1,3	0,0	9,0	0,0	4,8	1,9	15,7
LrT	Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie			68,4	47,5	122,8	0	0	0,0	74,87	-48,5	-2,5	-1,6	-0,6	1,0	0,0	16,3	0,0	19,2	1,0	36,5
LrT	Parkplatz	Parkplatz			86,0	54,5	1430,7	0	0	0,0	70,49	-48,0	-2,0	-1,5	-0,6	1,1	0,0	35,0	0,0	3,3	1,0	39,3

Zeitber.	Schallquelle	Quelltyp	Li	R'w	Lw	Lw'	oder S	KI	KT	Ko	s	Adiv	Agnd	Abar	Aatm	dLrefl	Cmet	Ls	ADI	dLw	ZR	Lr
			dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	m,m²	dB	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB		dB(A)	dB	dB	dB	
5 Jacobistraße 1 2.OG SO RW,T 50 dB(A) RW,N 35 dB(A) RW,T,max 80 dB(A) RW,N,max 55 dB(A) LrT 52,5 dB(A) LrN 32,5 dB(A) LT,max 82,9 dB(A) LN,max dB(A)																						
LrT	Anlieferung	Fläche	84,7	20,0	74,1	61,7	17,5	0	0	5,9	31,48	-41,0	0,0	0,0	-0,1	2,1	0,0	41,1	0,0	-5,1	2,0	38,0
LrT	Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie			80,2	63,0	52,3	0	0	0,0	34,29	-41,7	-1,7	0,0	-0,3	0,7	0,0	37,2	0,0	-5,1	2,0	34,1
LrT	Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie			83,8	68,0	38,2	0	0	0,0	31,48	-41,0	-1,6	0,0	-0,3	0,6	0,0	41,6	0,0	-5,1	2,0	38,6
LrT	Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie			79,6	63,0	46,0	0	0	0,0	24,58	-38,8	-1,3	0,0	-0,2	0,3	0,0	39,6	0,0	-5,1	2,0	36,6
LrT	Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie			58,5	47,5	12,6	0	0	0,0	89,03	-50,0	-2,5	-14,6	-0,3	2,9	0,0	-6,0	0,0	13,1	1,0	8,1
LrT	Fassade offen Süd	Fläche	71,4	0,0	87,3	68,4	77,3	0	0	3,0	74,01	-48,4	-0,7	-18,5	-0,5	2,7	0,0	24,8	0,0	3,5	1,0	29,3
LrT	Fassade offen West	Fläche	71,4	0,0	85,7	68,4	53,5	0	0	3,0	69,14	-47,8	-0,8	-17,5	-0,4	10,8	0,0	32,9	0,0	3,5	1,0	37,4
LrT	Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	71,4	0,0	81,0	68,4	17,9	0	0	3,0	38,25	-42,6	-0,6	-4,7	-0,4	1,0	0,0	36,7	0,0	3,5	1,0	41,2
LrT	Gaskühler	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	54,91	-45,8	-0,1	-1,2	-0,8	2,4	0,0	29,5	0,0	0,0	1,9	31,4
LrT	Lüftung	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	55,53	-45,9	0,0	-1,4	-0,7	2,4	0,0	29,5	0,0	0,0	1,9	31,4
LrT	Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie			64,8	49,5	33,5	0	0	3,0	103,22	-51,3	-3,1	-1,5	-0,2	0,8	0,0	12,6	0,0	4,8	1,9	19,3
LrT	Tankstelle, Dienstleistung	Fläche			66,3	51,4	31,1	0	0	3,0	70,01	-47,9	-2,1	-0,1	-0,1	1,5	0,0	20,6	0,0	4,8	1,9	27,3
LrT	Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie			67,1	49,5	57,1	0	0	3,0	89,32	-50,0	-2,7	0,0	-0,2	0,8	0,0	18,0	0,0	17,0	1,9	36,9
LrT	Tankstelle, Ladenkunden	Fläche			72,1	58,1	24,9	0	0	3,0	98,98	-50,9	-3,1	-5,6	-0,2	2,4	0,0	17,7	0,0	4,8	1,9	24,4
LrT	Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche			74,7	49,4	336,7	0	0	3,0	85,19	-49,6	-2,6	-0,6	-0,2	1,2	0,0	25,9	0,0	17,0	1,9	44,8
LrT	Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie			67,4	49,5	61,2	0	0	3,0	97,80	-50,8	-3,0	-2,9	-0,2	1,1	0,0	14,7	0,0	4,8	1,9	21,4
LrT	Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie			68,4	47,5	122,8	0	0	0,0	34,18	-41,7	-1,5	0,0	-0,2	0,2	0,0	25,1	0,0	19,2	1,0	45,3
LrT	Parkplatz	Parkplatz			86,0	54,5	1430,7	0	0	0,0	32,36	-41,2	-1,1	0,0	-0,3	0,3	0,0	43,7	0,0	3,3	1,0	48,1

Zeitber.	Schallquelle	Quelltyp	Li	R'w	Lw	Lw'	oder S	KI	KT	Ko	s	Adiv	Agnd	Abar	Aatm	dLrefl	Cmet	Ls	ADI	dLw	ZR	Lr
			dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	m,m²	dB	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB		dB(A)	dB	dB	dB	
6 Im Fuhlenbrock 1a 2.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 50,1 dB(A) LrN 29,6 dB(A) LT,max 77,3 dB(A) LN,max dB(A)																						
LrT	Anlieferung	Fläche	84,7	20,0	74,1	61,7	17,5	0	0	6,0	58,72	-46,4	-0,7	0,0	-0,1	2,5	0,0	35,5	0,0	-5,1	2,0	32,5
LrT	Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie			80,2	63,0	52,3	0	0	0,0	45,03	-44,1	-2,0	0,0	-0,4	0,9	0,0	34,7	0,0	-5,1	2,0	31,6
LrT	Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie			83,8	68,0	38,2	0	0	0,0	45,90	-44,2	-2,0	0,0	-0,4	0,9	0,0	38,1	0,0	-5,1	2,0	35,1
LrT	Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie			79,6	63,0	46,0	0	0	0,0	45,41	-44,1	-2,0	0,0	-0,4	0,6	0,0	33,7	0,0	-5,1	2,0	30,7
LrT	Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie			58,5	47,5	12,6	0	0	0,0	119,82	-52,6	-2,7	-14,2	-0,3	1,5	0,0	-9,8	0,0	13,1	1,0	4,4
LrT	Fassade offen Süd	Fläche	71,4	0,0	87,3	68,4	77,3	0	0	3,0	102,29	-51,2	-0,8	-18,3	-0,7	1,2	0,0	20,6	0,0	3,5	1,0	25,1
LrT	Fassade offen West	Fläche	71,4	0,0	85,7	68,4	53,5	0	0	3,0	102,23	-51,2	-0,9	-17,6	-0,6	3,1	0,0	21,5	0,0	3,5	1,0	26,0
LrT	Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	71,4	0,0	81,0	68,4	17,9	0	0	3,0	60,06	-46,6	-0,7	0,0	-0,6	0,9	0,0	36,9	0,0	3,5	1,0	41,4
LrT	Gaskühler	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	77,86	-48,8	-0,1	-0,7	-1,0	2,3	0,0	26,7	0,0	0,0	1,9	28,6
LrT	Lüftung	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	79,87	-49,0	0,0	-0,9	-0,9	2,3	0,0	26,5	0,0	0,0	1,9	28,4
LrT	Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie			64,8	49,5	33,5	0	0	3,0	94,62	-50,5	-2,9	-4,6	-0,2	1,8	0,0	11,3	0,0	4,8	1,9	18,0
LrT	Tankstelle, Dienstleistung	Fläche			66,3	51,4	31,1	0	0	3,0	63,01	-47,0	-1,7	-1,0	-0,1	0,5	0,0	20,0	0,0	4,8	1,9	26,7
LrT	Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie			67,1	49,5	57,1	0	0	3,0	84,58	-49,5	-2,5	-1,5	-0,2	0,7	0,0	17,1	0,0	17,0	1,9	36,0
LrT	Tankstelle, Ladenkunden	Fläche			72,1	58,1	24,9	0	0	3,0	88,67	-49,9	-2,8	-8,8	-0,2	4,1	0,0	17,5	0,0	4,8	1,9	24,2
LrT	Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche			74,7	49,4	336,7	0	0	3,0	80,24	-49,1	-2,4	-2,2	-0,2	0,6	0,0	24,4	0,0	17,0	1,9	43,3
LrT	Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie			67,4	49,5	61,2	0	0	3,0	85,08	-49,6	-2,6	-8,3	-0,2	4,0	0,0	13,7	0,0	4,8	1,9	20,4
LrT	Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie			68,4	47,5	122,8	0	0	0,0	44,57	-44,0	-1,8	0,0	-0,3	0,5	0,0	22,8	0,0	19,2	1,0	43,0
LrT	Parkplatz	Parkplatz			86,0	54,5	1430,7	0	0	0,0	45,16	-44,1	-1,3	0,0	-0,4	0,4	0,0	40,7	0,0	3,3	1,0	45,0

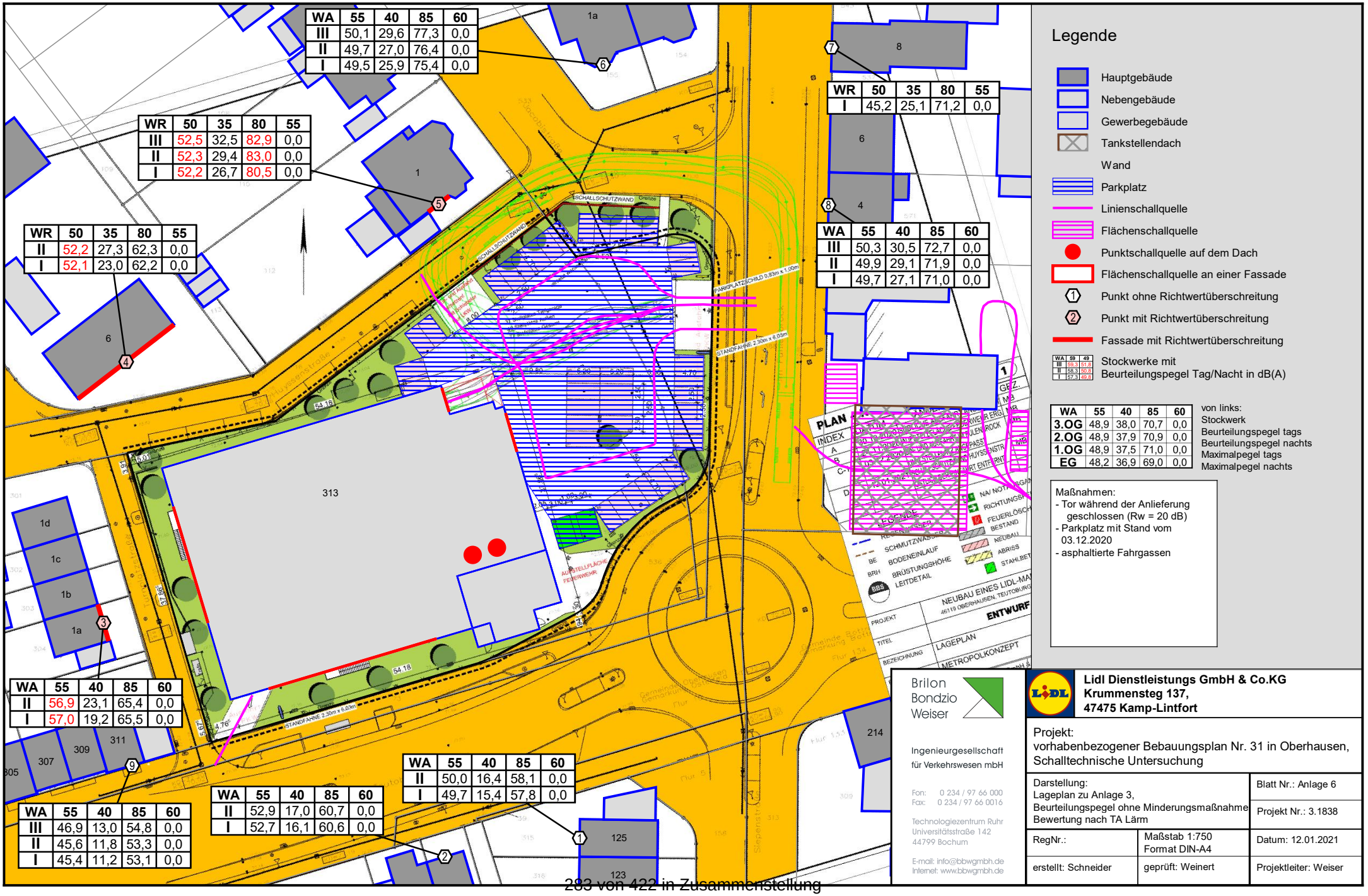
Zeitber.	Schallquelle	Quelltyp	Li	R'w	Lw	Lw'	oder S	KI	KT	Ko	s	Adiv	Agnd	Abar	Aatm	dLrefl	Cmet	Ls	ADI	dLw	ZR	Lr
			dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	m,m²	dB	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB		dB(A)	dB	dB	dB	
7 Im Fuhlenbrock 8 EG W RW,T 50 dB(A) RW,N 35 dB(A) RW,T,max 80 dB(A) RW,N,max 55 dB(A) LrT 45,2 dB(A) LrN 25,1 dB(A) LT,max 71,2 dB(A) LN,max dB(A)																						
LrT	Anlieferung	Fläche	84,7	20,0	74,1	61,7	17,5	0	0	6,0	82,26	-49,3	-3,6	0,0	-0,2	2,3	0,0	29,4	0,0	-5,1	2,0	26,4
LrT	Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie			80,2	63,0	52,3	0	0	0,0	55,66	-45,9	-2,4	-0,2	-0,5	0,2	0,0	31,5	0,0	-5,1	2,0	28,4
LrT	Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie			83,8	68,0	38,2	0	0	0,0	62,48	-46,9	-2,5	-0,2	-0,6	0,4	0,0	34,0	0,0	-5,1	2,0	31,0
LrT	Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie			79,6	63,0	46,0	0	0	0,0	63,82	-47,1	-2,5	-0,2	-0,6	0,0	0,0	29,3	0,0	-5,1	2,0	26,3
LrT	Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie			58,5	47,5	12,6	0	0	0,0	142,58	-54,1	-2,8	-16,3	-0,2	5,5	0,0	-9,5	0,0	13,1	1,0	4,7
LrT	Fassade offen Süd	Fläche	71,4	0,0	87,3	68,4	77,3	0	0	3,0	122,35	-52,7	-1,0	-21,6	-0,6	0,5	0,0	14,9	0,0	3,5	1,0	19,4
LrT	Fassade offen West	Fläche	71,4	0,0	85,7	68,4	53,5	0	0	3,0	129,58	-53,2	-1,0	-21,0	-0,6	9,1	0,0	21,9	0,0	3,5	1,0	26,4
LrT	Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	71,4	0,0	81,0	68,4	17,9	0	0	3,0	78,77	-48,9	-1,0	-0,1	-0,8	0,0	0,0	33,1	0,0	3,5	1,0	37,6
LrT	Gaskühler	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	94,87	-50,5	-0,6	-2,0	-1,5	2,5	0,0	22,9	0,0	0,0	1,9	24,8
LrT	Lüftung	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	97,98	-50,8	-0,8	-3,9	-0,9	2,6	0,0	21,2	0,0	0,0	1,9	23,2
LrT	Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie			64,8	49,5	33,5	0	0	3,0	76,04	-48,6	-4,1	-20,2	-0,1	6,2	0,0	1,0	0,0	4,8	1,9	7,7
LrT	Tankstelle, Dienstleistung	Fläche			66,3	51,4	31,1	0	0	3,0	52,95	-45,5	-3,7	-9,9	-0,1	0,0	0,0	10,1	0,0	4,8	1,9	16,8
LrT	Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie			67,1	49,5	57,1	0	0	3,0	71,80	-48,1	-4,0	-7,2	-0,1	0,3	0,0	10,9	0,0	17,0	1,9	29,8
LrT	Tankstelle, Ladenkunden	Fläche			72,1	58,1	24,9	0	0	3,0	68,55	-47,7	-4,1	-20,3	-0,1	2,4	0,0	5,3	0,0	4,8	1,9	12,0
LrT	Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche			74,7	49,4	336,7	0	0	3,0	67,46	-47,6	-4,0	-17,0	-0,1	3,6	0,0	12,6	0,0	17,0	1,9	31,6
LrT	Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie			67,4	49,5	61,2	0	0	3,0	62,12	-46,9	-3,9	-20,6	-0,1	4,2	0,0	3,1	0,0	4,8	1,9	9,8
LrT	Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie			68,4	47,5	122,8	0	0	0,0	56,65	-46,1	-2,3	-0,5	-0,5	0,3	0,0	19,4	0,0	19,2	1,0	39,5
LrT	Parkplatz	Parkplatz			86,0	54,5	1430,7	0	0	0,0	61,55	-46,8	-1,6	-0,8	-0,7	0,4	0,0	36,5	0,0	3,3	1,0	40,8

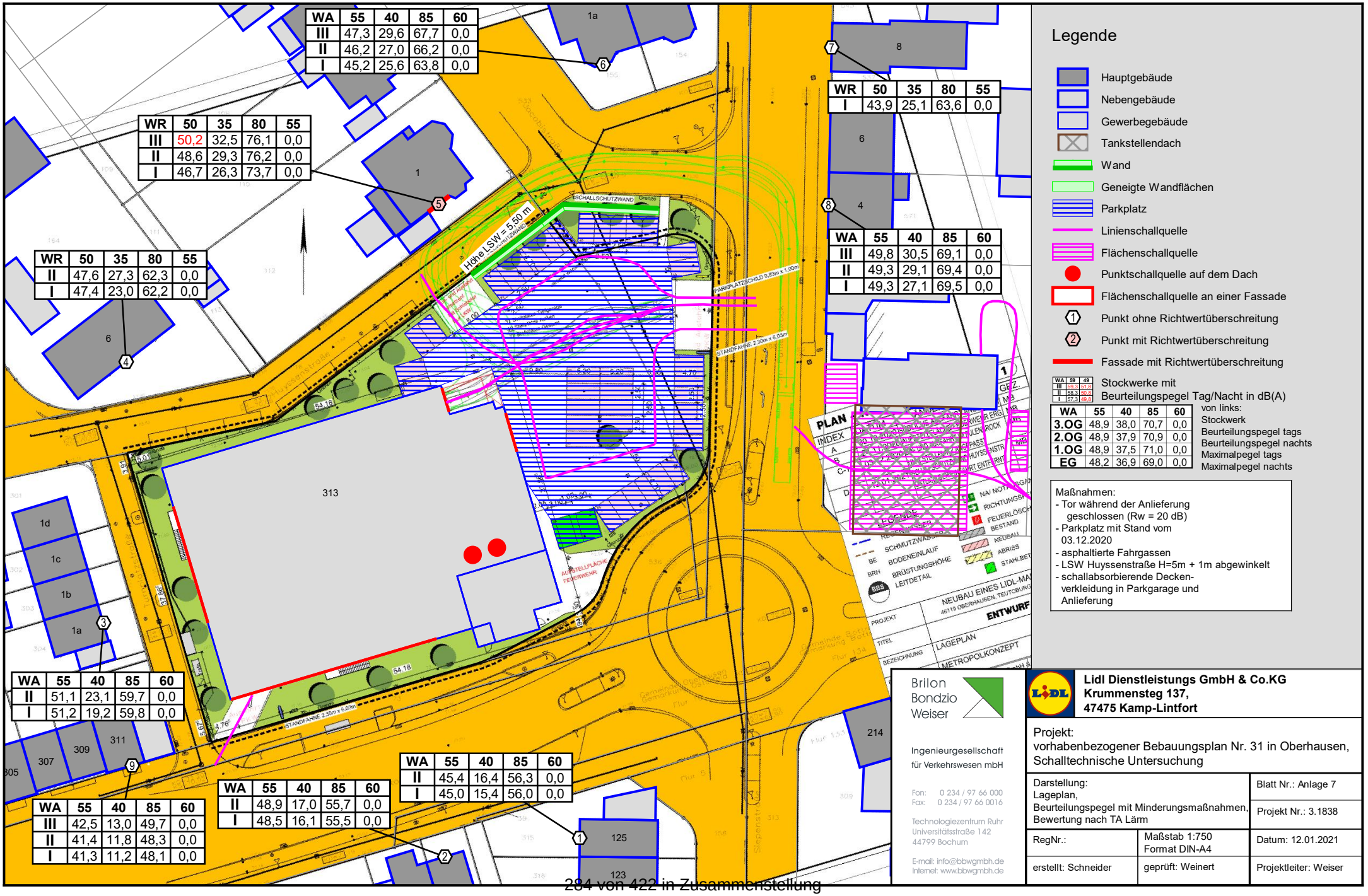
Zeitber.	Schallquelle	Quelltyp	Li	R'w	Lw	Lw'	oder S	KI	KT	Ko	s	Adiv	Agnd	Abar	Aatm	dLrefl	Cmet	Ls	ADI	dLw	ZR	Lr
			dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	m,m²	dB	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB		dB(A)	dB	dB	dB	
8 Im Fuhlenbrock 4 2.OG W RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 50,3 dB(A) LrN 30,5 dB(A) LT,max 72,7 dB(A) LN,max dB(A)																						
LrT	Anlieferung	Fläche	84,7	20,0	74,1	61,7	17,5	0	0	6,0	67,87	-47,6	-1,5	0,0	-0,1	0,0	0,0	30,9	0,0	-5,1	2,0	27,9
LrT	Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie			80,2	63,0	52,3	0	0	0,0	35,75	-42,1	-1,6	0,0	-0,3	0,2	0,0	36,4	0,0	-5,1	2,0	33,4
LrT	Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie			83,8	68,0	38,2	0	0	0,0	46,22	-44,3	-2,0	0,0	-0,4	0,5	0,0	37,6	0,0	-5,1	2,0	34,6
LrT	Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie			79,6	63,0	46,0	0	0	0,0	48,14	-44,6	-2,0	0,0	-0,4	0,2	0,0	32,8	0,0	-5,1	2,0	29,8
LrT	Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie			58,5	47,5	12,6	0	0	0,0	124,83	-52,9	-2,8	-12,9	-0,3	4,0	0,0	-6,4	0,0	13,1	1,0	7,8
LrT	Fassade offen Süd	Fläche	71,4	0,0	87,3	68,4	77,3	0	0	3,0	103,46	-51,3	-0,8	-19,1	-0,6	0,2	0,0	18,8	0,0	3,5	1,0	23,3
LrT	Fassade offen West	Fläche	71,4	0,0	85,7	68,4	53,5	0	0	3,0	115,49	-52,2	-0,9	-17,9	-0,7	3,7	0,0	20,7	0,0	3,5	1,0	25,2
LrT	Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	71,4	0,0	81,0	68,4	17,9	0	0	3,0	61,76	-46,8	-0,8	0,0	-0,6	0,8	0,0	36,6	0,0	3,5	1,0	41,1
LrT	Gaskühler	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	74,98	-48,5	-0,1	-0,6	-0,9	2,8	0,0	27,7	0,0	0,0	1,9	29,6
LrT	Lüftung	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	78,48	-48,9	0,0	-0,9	-0,8	2,8	0,0	27,2	0,0	0,0	1,9	29,1
LrT	Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie			64,8	49,5	33,5	0	0	3,0	54,24	-45,7	-1,0	-21,5	-0,1	9,8	0,0	9,3	0,0	4,8	1,9	16,0
LrT	Tankstelle, Dienstleistung	Fläche			66,3	51,4	31,1	0	0	3,0	29,19	-40,3	0,0	-9,4	-0,1	0,1	0,0	19,6	0,0	4,8	1,9	26,3
LrT	Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie			67,1	49,5	57,1	0	0	3,0	48,19	-44,7	-0,5	-5,6	-0,1	0,8	0,0	20,0	0,0	17,0	1,9	38,9
LrT	Tankstelle, Ladenkunden	Fläche			72,1	58,1	24,9	0	0	3,0	48,35	-44,7	-0,8	-22,8	-0,1	10,0	0,0	16,7	0,0	4,8	1,9	23,4
LrT	Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche			74,7	49,4	336,7	0	0	3,0	43,91	-43,8	-0,3	-13,6	-0,1	3,2	0,0	23,1	0,0	17,0	1,9	42,0
LrT	Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie			67,4	49,5	61,2	0	0	3,0	42,31	-43,5	-0,3	-20,9	-0,1	5,0	0,0	10,5	0,0	4,8	1,9	17,2
LrT	Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie			68,4	47,5	122,8	0	0	0,0	37,16	-42,4	-1,6	0,0	-0,3	0,3	0,0	24,4	0,0	19,2	1,0	44,6
LrT	Parkplatz	Parkplatz			86,0	54,5	1430,7	0	0	0,0	44,86	-44,0	-1,3	0,0	-0,4	0,5	0,0	40,7	0,0	3,3	1,0	45,1

Zeitber.	Schallquelle	Quelltyp	Li	R'w	Lw	Lw'	oder S	KI	KT	Ko	s	Adiv	Agnd	Abar	Aatm	dLrefl	Cmet	Ls	ADI	dLw	ZR	Lr
			dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	m,m²	dB	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB		dB(A)	dB	dB	dB	
9 Teutoburger Str. 311 2.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 46,9 dB(A) LrN 13,0 dB(A) LT,max 54,8 dB(A) LN,max dB(A)																						
LrT	Anlieferung	Fläche	84,7	20,0	74,1	61,7	17,5	0	0	6,0	75,90	-48,6	-2,1	-22,5	-0,1	2,7	0,0	9,5	0,0	-5,1	2,0	6,4
LrT	Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie			80,2	63,0	52,3	0	0	0,0	97,00	-50,7	-2,6	-21,1	-0,4	3,8	0,0	9,1	0,0	-5,1	2,0	6,1
LrT	Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie			83,8	68,0	38,2	0	0	0,0	91,85	-50,3	-2,6	-21,2	-0,4	4,2	0,0	13,5	0,0	-5,1	2,0	10,5
LrT	Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie			79,6	63,0	46,0	0	0	0,0	92,71	-50,3	-2,6	-21,1	-0,4	5,4	0,0	10,5	0,0	-5,1	2,0	7,5
LrT	Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie			58,5	47,5	12,6	0	0	0,0	18,04	-36,1	-1,0	-2,0	-0,1	0,0	0,0	19,2	0,0	13,1	1,0	33,4
LrT	Fassade offen Süd	Fläche	71,4	0,0	87,3	68,4	77,3	0	0	3,0	36,26	-42,2	-0,5	-7,3	-0,3	1,7	0,0	41,7	0,0	3,5	1,0	46,2
LrT	Fassade offen West	Fläche	71,4	0,0	85,7	68,4	53,5	0	0	3,0	32,62	-41,3	-0,5	-17,0	-0,1	0,1	0,0	29,9	0,0	3,5	1,0	34,4
LrT	Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	71,4	0,0	81,0	68,4	17,9	0	0	3,0	79,60	-49,0	-0,8	-23,2	-0,6	2,7	0,0	13,1	0,0	3,5	1,0	17,6
LrT	Gaskühler	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	66,89	-47,5	-0,1	-19,5	-0,2	1,9	0,0	9,6	0,0	0,0	1,9	11,5
LrT	Lüftung	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	63,02	-47,0	0,0	-21,0	-0,3	3,6	0,0	10,4	0,0	0,0	1,9	12,3
LrT	Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie			64,8	49,5	33,5	0	0	3,0	146,98	-54,3	-3,8	-2,2	-0,3	1,1	0,0	8,2	0,0	4,8	1,9	14,9
LrT	Tankstelle, Dienstleistung	Fläche			66,3	51,4	31,1	0	0	3,0	126,85	-53,1	-3,6	-18,9	-0,2	2,4	0,0	-4,1	0,0	4,8	1,9	2,6
LrT	Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie			67,1	49,5	57,1	0	0	3,0	134,94	-53,6	-3,7	-4,8	-0,3	1,1	0,0	8,8	0,0	17,0	1,9	27,7
LrT	Tankstelle, Ladenkunden	Fläche			72,1	58,1	24,9	0	0	3,0	148,80	-54,4	-3,8	-9,1	-0,3	1,1	0,0	8,6	0,0	4,8	1,9	15,3
LrT	Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche			74,7	49,4	336,7	0	0	3,0	130,67	-53,3	-3,6	-7,6	-0,3	0,2	0,0	13,1	0,0	17,0	1,9	32,0
LrT	Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie			67,4	49,5	61,2	0	0	3,0	150,20	-54,5	-3,8	-4,7	-0,3	1,0	0,0	8,1	0,0	4,8	1,9	14,8
LrT	Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie			68,4	47,5	122,8	0	0	0,0	97,86	-50,8	-2,5	-19,5	-0,3	2,3	0,0	-2,4	0,0	19,2	1,0	17,8
LrT	Parkplatz	Parkplatz			86,0	54,5	1430,7	0	0	0,0	93,90	-50,4	-1,7	-19,3	-0,3	2,1	0,0	16,4	0,0	3,3	1,0	20,7

Legende

Zeitber.		Zeitbereich
Schallquelle		Name der Schallquelle
Quelltyp		Typ der Quelle (Punkt, Linie, Fläche)
Li	dB(A)	Innenpegel
R'w	dB	bewertetes Schalldämm-Maß
Lw	dB(A)	Anlagenleistung
Lw'	dB(A)	Leistung pro m, m²
l oder S	m,m²	Größe der Quelle (Länge oder Fläche)
KI	dB	Zuschlag für Impulshaltigkeit
KT	dB	Zuschlag für Tonhaltigkeit
Ko	dB	Zuschlag für gerichtete Abstrahlung
s	m	Entfernung Schallquelle - Immissionsort
Adiv	dB	Dämpfung aufgrund geometrischer Ausbreitung
Agnd	dB	Dämpfung aufgrund Bodeneffekt
Abar	dB	Dämpfung aufgrund Abschirmung
Aatm	dB	Dämpfung aufgrund Luftabsorption
dLrefl	dB	Pegelerhöhung durch Reflexionen
Cmet		Meteorologische Korrektur
Ls	dB(A)	Unbewerteter Schalldruck am Immissionsort Ls=Lw+Ko+ADI+Adiv+Agr+Abar+Aatm+Afol_site_house+Awind+dLrefl
ADI	dB	Richtwirkungskorrektur
dLw	dB	Korrektur Betriebszeiten
ZR	dB	Ruhezeitenzuschlag (Anteil)
Lr		Pegel/ Beurteilungspegel Zeitbereich


WA | 55 | 40 | 85 | 60
III | 50,1 | 29,6 | 77,3 | 0,0
II | 49,7 | 27,0 | 76,4 | 0,0
I | 49,5 | 25,9 | 75,4 | 0,0
WR | 50 | 35 | 80 | 55
III | 52,5 | 32,5 | 82,9 | 0,0
II | 52,3 | 29,4 | 83,0 | 0,0
I | 52,2 | 26,7 | 80,5 | 0,0
WR | 50 | 35 | 80 | 55
I | 45,2 | 25,1 | 71,2 | 0,0
WA | 55 | 40 | 85 | 60
III | 50,3 | 30,5 | 72,7 | 0,0
II | 49,9 | 29,1 | 71,9 | 0,0
I | 49,7 | 27,1 | 71,0 | 0,0
WR | 50 | 35 | 80 | 55
II | 52,2 | 27,3 | 62,3 | 0,0
I | 52,1 | 23,0 | 62,2 | 0,0
WA | 55 | 40 | 85 | 60
II | 56,9 | 23,1 | 65,4 | 0,0
I | 57,0 | 19,2 | 65,5 | 0,0
WA | 55 | 40 | 85 | 60
III | 46,9 | 13,0 | 54,8 | 0,0
II | 45,6 | 11,8 | 53,3 | 0,0
I | 45,4 | 11,2 | 53,1 | 0,0
WA | 55 | 40 | 85 | 60
II | 52,9 | 17,0 | 60,7 | 0,0
I | 52,7 | 16,1 | 60,6 | 0,0
WA | 55 | 40 | 85 | 60
II | 50,0 | 16,4 | 58,1 | 0,0
I | 49,7 | 15,4 | 57,8 | 0,0
SCHALLSCHUTZWAND
STANDFAHNE 2.30m x 6.00m
PARKPLATZSCHILD 0.83m x 1.00m
313
1
2
3
4
5
6
7
8
9
1a
1b
1c
1d
125
123
214
307
309
311
Legende
Hauptgebäude
Nebengebäude
Gewerbegebäude
Tankstellendach
Wand
Parkplatz
Linienschallquelle
Flächenschallquelle
Punktschallquelle auf dem Dach
Flächenschallquelle an einer Fassade
Punkt ohne Richtwertüberschreitung
Punkt mit Richtwertüberschreitung
Fassade mit Richtwertüberschreitung
Stockwerke mit Beurteilungspegel Tag/Nacht in dB(A)
WA | 55 | 40 | 85 | 60
3.OG | 48,9 | 38,0 | 70,7 | 0,0
2.OG | 48,9 | 37,9 | 70,9 | 0,0
1.OG | 48,9 | 37,5 | 71,0 | 0,0
EG | 48,2 | 36,9 | 69,0 | 0,0
von links:
Stockwerk
Beurteilungspegel tags
Beurteilungspegel nachts
Maximalpegel tags
Maximalpegel nachts
Maßnahmen:
- Tor während der Anlieferung geschlossen (Rw = 20 dB)
- Parkplatz mit Stand vom 03.12.2020
- asphaltierte Fahrgassen
PLAN INDEX
NEUBAU EINES LIDL-MA
46119 OBERHAUSEN, TEUTOBURG
PROJEKT
ENTWURF
TITEL
LAGEPLAN
BEZEICHNUNG
METROPOLKONZEPT
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0 234 / 97 66 000
Fax: 0 234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Lidl Dienstleistungs GmbH & Co.KG
Krummensteg 137,
47475 Kamp-Lintfort
Projekt:
vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 in Oberhausen,
Schalltechnische Untersuchung
Darstellung:
Lageplan zu Anlage 3,
Beurteilungspegel ohne Minderungsmaßnahme
Bewertung nach TA Lärm
Blatt Nr.: Anlage 6
Projekt Nr.: 3.1838
RegNr.:
Maßstab 1:750
Format DIN-A4
Datum: 12.01.2021
erstellt: Schneider
geprüft: Weinert
Projektleiter: Weiser


WA | 55 | 40 | 85 | 60
III | 47,3 | 29,6 | 67,7 | 0,0
II | 46,2 | 27,0 | 66,2 | 0,0
I | 45,2 | 25,6 | 63,8 | 0,0
WR | 50 | 35 | 80 | 55
III | 50,2 | 32,5 | 76,1 | 0,0
II | 48,6 | 29,3 | 76,2 | 0,0
I | 46,7 | 26,3 | 73,7 | 0,0
WR | 50 | 35 | 80 | 55
I | 43,9 | 25,1 | 63,6 | 0,0
WA | 55 | 40 | 85 | 60
III | 49,8 | 30,5 | 69,1 | 0,0
II | 49,3 | 29,1 | 69,4 | 0,0
I | 49,3 | 27,1 | 69,5 | 0,0
WR | 50 | 35 | 80 | 55
II | 47,6 | 27,3 | 62,3 | 0,0
I | 47,4 | 23,0 | 62,2 | 0,0
WA | 55 | 40 | 85 | 60
II | 51,1 | 23,1 | 59,7 | 0,0
I | 51,2 | 19,2 | 59,8 | 0,0
WA | 55 | 40 | 85 | 60
III | 42,5 | 13,0 | 49,7 | 0,0
II | 41,4 | 11,8 | 48,3 | 0,0
I | 41,3 | 11,2 | 48,1 | 0,0
WA | 55 | 40 | 85 | 60
II | 48,9 | 17,0 | 55,7 | 0,0
I | 48,5 | 16,1 | 55,5 | 0,0
WA | 55 | 40 | 85 | 60
II | 45,4 | 16,4 | 56,3 | 0,0
I | 45,0 | 15,4 | 56,0 | 0,0
Höhe LSW = 5,50 m
SCHALLSCHUTZWAND
PARKPLATZSCHILD 0,83m x 1,05m
STANDFAHNE 2,30m x 6,03m
313
1
2
3
4
5
6
7
8
9
Legende
Hauptgebäude
Nebengebäude
Gewerbegebäude
Tankstellendach
Wand
Geneigte Wandflächen
Parkplatz
Linienschallquelle
Flächenschallquelle
Punktschallquelle auf dem Dach
Flächenschallquelle an einer Fassade
Punkt ohne Richtwertüberschreitung
Punkt mit Richtwertüberschreitung
Fassade mit Richtwertüberschreitung
Stockwerke mit Beurteilungspegel Tag/Nacht in dB(A)
WA | 55 | 40 | 85 | 60
3.OG | 48,9 | 38,0 | 70,7 | 0,0
2.OG | 48,9 | 37,9 | 70,9 | 0,0
1.OG | 48,9 | 37,5 | 71,0 | 0,0
EG | 48,2 | 36,9 | 69,0 | 0,0
von links:
Stockwerk
Beurteilungspegel tags
Beurteilungspegel nachts
Maximalpegel tags
Maximalpegel nachts
Maßnahmen:
- Tor während der Anlieferung geschlossen (Rw = 20 dB)
- Parkplatz mit Stand vom 03.12.2020
- asphaltierte Fahrgassen
- LSW Huyssenstraße H=5m + 1m abgewinkelt
- schallabsorbierende Decken-verkleidung in Parkgarage und Anlieferung
PLAN
INDEX
NEUBAU EINES LIDL-MA
PROJEKT
ENTWURF
TITEL
LAGEPLAN
BEZEICHNUNG
METROPOLKONZEPT
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0 234 / 97 66 000
Fax: 0 234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Lidl Dienstleistungs GmbH & Co.KG
Krummensteg 137,
47475 Kamp-Lintfort
Projekt:
vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 in Oberhausen,
Schalltechnische Untersuchung
Darstellung:
Lageplan,
Beurteilungspegel mit Minderungsmaßnahmen,
Bewertung nach TA Lärm
Blatt Nr.: Anlage 7
Projekt Nr.: 3.1838
RegNr.:
Maßstab 1:750
Format DIN-A4
Datum: 12.01.2021
erstellt: Schneider
geprüft: Weinert
Projektleiter: Weiser

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 "Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)" in Oberhausen

Beurteilungspegel, Bewertung gemäß TA Lärm, mit Maßnahmen, LSW H = 2,0m

Obj.-Nr.	Immissionsort	Nutzung	SW	HR	RW,T dB(A)	RW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT,diff dB(A)	LrN,diff dB(A)	RW,T,max dB(A)	RW,N,max dB(A)	LT,max dB(A)	LN,max dB(A)	LT,max,diff dB(A)	LN,max,diff dB(A)
1	Siepenstr. 125	WA	EG	W	55	40	45,0	15,4	---	---	85	60	55,8		---	
1	Siepenstr. 125	WA	1.OG	W	55	40	45,4	16,4	---	---	85	60	56,1		---	
2	Teutoburger Str. 304	WA	EG	N	55	40	48,5	16,1	---	---	85	60	55,5		---	
2	Teutoburger Str. 304	WA	1.OG	N	55	40	48,9	17,0	---	---	85	60	55,7		---	
3	Turnplatzstraße 1a	WA	EG	O	55	40	51,2	19,2	---	---	85	60	59,8		---	
3	Turnplatzstraße 1a	WA	1.OG	O	55	40	51,1	23,1	---	---	85	60	59,7		---	
4	Turnplatzstraße 6	WR	EG	SO	50	35	47,4	23,0	---	---	80	55	62,2		---	
4	Turnplatzstraße 6	WR	1.OG	SO	50	35	47,6	27,3	---	---	80	55	62,3		---	
5	Jacobistraße 1	WR	EG	SO	50	35	49,8	26,7	---	---	80	55	73,7		---	
5	Jacobistraße 1	WR	1.OG	SO	50	35	51,4	29,4	1,4	---	80	55	76,2		---	
5	Jacobistraße 1	WR	2.OG	SO	50	35	51,8	32,5	1,8	---	80	55	76,1		---	
6	Im Fuhlenbrock 1a	WA	EG	S	55	40	47,1	25,9	---	---	85	60	68,3		---	
6	Im Fuhlenbrock 1a	WA	1.OG	S	55	40	48,5	27,0	---	---	85	60	69,6		---	
6	Im Fuhlenbrock 1a	WA	2.OG	S	55	40	49,2	29,6	---	---	85	60	70,5		---	
7	Im Fuhlenbrock 8	WR	EG	W	50	35	44,2	25,1	---	---	80	55	64,2		---	
8	Im Fuhlenbrock 4	WA	EG	W	55	40	49,3	27,1	---	---	85	60	69,5		---	
8	Im Fuhlenbrock 4	WA	1.OG	W	55	40	49,4	29,1	---	---	85	60	69,4		---	
8	Im Fuhlenbrock 4	WA	2.OG	W	55	40	49,8	30,5	---	---	85	60	69,1		---	
9	Teutoburger Str. 311	WA	EG	S	55	40	41,3	11,2	---	---	85	60	48,1		---	
9	Teutoburger Str. 311	WA	1.OG	S	55	40	41,4	11,8	---	---	85	60	48,3		---	
9	Teutoburger Str. 311	WA	2.OG	S	55	40	42,5	13,0	---	---	85	60	49,7		---	

Legende

Obj.-Nr.		Objektnummer
Immissionsort		Name des Immissionsorts
Nutzung		Gebietsnutzung
SW		Stockwerk
HR		Himmelsrichtung
RW,T	dB(A)	Richtwert Tag
RW,N	dB(A)	Richtwert Nacht
LrT	dB(A)	Beurteilungspegel Tag
LrN	dB(A)	Beurteilungspegel Nacht
LrT,diff	dB(A)	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LrT
LrN,diff	dB(A)	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LrN
RW,T,max	dB(A)	Richtwert Maximalpegel Tag
RW,N,max	dB(A)	Richtwert Maximalpegel Nacht
LT,max	dB(A)	Maximalpegel Tag
LN,max	dB(A)	Maximalpegel Nacht
LT,max,diff	dB(A)	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LT,max
LN,max,diff	dB(A)	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LN,max

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 "Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)" in Oberhausen

Teilbeurteilungspegel, ausgewählte Immissionsorte, mit Maßnahmen, LSW H = 2,0m

Schallquelle	Quelltyp	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LT,max dB(A)	LN,max dB(A)	
5 Jacobistraße 1 EG SO RW,T 50 dB(A) RW,N 35 dB(A) RW,T,max 80 dB(A) RW,N,max 55 dB(A) LrT 49,8 dB(A) LrN 26,7 dB(A) LT,max 73,7 dB(A) LN,max dB(A)						
Parkplatz	Parkplatz	45,6		62,7		
Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche	43,1				
Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie	42,8				
Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie	37,3		68,0		
Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	35,3		44,2		
Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie	35,2		71,4		
Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie	35,1				
Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie	32,8		68,1		
Anlieferung	Fläche	28,9		73,7		
Fassade offen West	Fläche	27,7		36,5		
Lüftung	Punkt	25,6	23,7			
Gaskühler	Punkt	25,5	23,6			
Tankstelle, Dienstleistung	Fläche	25,3				
Tankstelle, Ladenkunden	Fläche	19,7				
Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie	19,1				
Fassade offen Süd	Fläche	18,4		27,2		
Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie	17,3				
Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie	4,6				

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 "Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)" in Oberhausen

Teilbeurteilungspegel, ausgewählte Immissionsorte, mit Maßnahmen, LSW H = 2,0m

Schallquelle	Quelltyp	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LT,max dB(A)	LN,max dB(A)	
5 Jacobistraße 1 1.OG SO RW,T 50 dB(A) RW,N 35 dB(A) RW,T,max 80 dB(A) RW,N,max 55 dB(A) LrT 51,4 dB(A) LrN 29,4 dB(A) LT,max 76,2 dB(A) LN,max dB(A)						
Parkplatz	Parkplatz	47,3		62,4		
Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie	45,1				
Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche	44,1				
Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie	38,7		68,6		
Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie	37,0		73,9		
Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie	36,2				
Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	35,3		44,1		
Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie	34,2		68,6		
Anlieferung	Fläche	31,4		76,2		
Fassade offen West	Fläche	31,0		39,8		
Lüftung	Punkt	28,4	26,5			
Gaskühler	Punkt	28,3	26,4			
Tankstelle, Dienstleistung	Fläche	26,5				
Tankstelle, Ladenkunden	Fläche	23,4				
Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie	20,4				
Fassade offen Süd	Fläche	18,9		27,7		
Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie	18,6				
Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie	5,1				

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 "Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)" in Oberhausen

Teilbeurteilungspegel, ausgewählte Immissionsorte, mit Maßnahmen, LSW H = 2,0m

Schallquelle	Quelltyp	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LT,max dB(A)	LN,max dB(A)	
5 Jacobistraße 1 2.OG SO RW,T 50 dB(A) RW,N 35 dB(A) RW,T,max 80 dB(A) RW,N,max 55 dB(A) LrT 51,8 dB(A) LrN 32,5 dB(A) LT,max 76,1 dB(A) LN,max dB(A)						
Parkplatz	Parkplatz	47,7		62,2		
Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie	45,2				
Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche	44,8				
Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie	38,6		68,5		
Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie	36,9				
Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie	36,6		73,2		
Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	35,2		44,0		
Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie	34,1		68,4		
Fassade offen West	Fläche	31,5		40,3		
Gaskühler	Punkt	31,4	29,5			
Lüftung	Punkt	31,4	29,5			
Anlieferung	Fläche	31,2		76,1		
Tankstelle, Dienstleistung	Fläche	27,3				
Tankstelle, Ladenkunden	Fläche	24,4				
Fassade offen Süd	Fläche	24,1		32,9		
Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie	21,2				
Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie	19,3				
Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie	8,1				

Legende

Schallquelle		Name der Schallquelle
Quelltyp		Typ der Quelle (Punkt, Linie, Fläche)
LrT	dB(A)	Beurteilungspegel Tag
LrN	dB(A)	Beurteilungspegel Nacht
LT,max	dB(A)	Maximalpegel Tag
LN,max	dB(A)	Maximalpegel Nacht

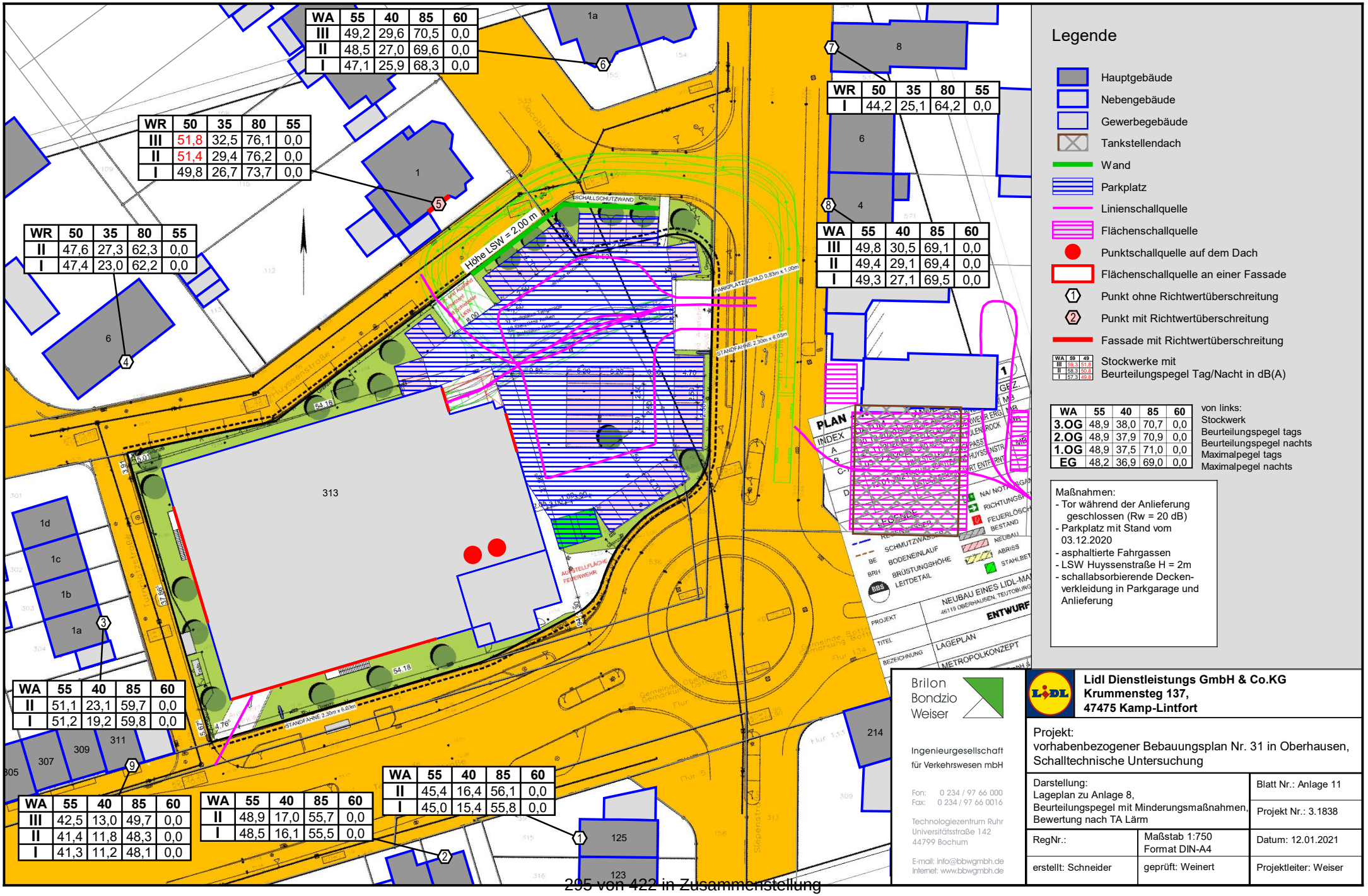
Zeitber.	Schallquelle	Quelltyp	Li	R'w	Lw	Lw'	oder S	KI	KT	Ko	s	Adiv	Agnd	Abar	Aatm	dLrefl	Cmet	Ls	ADI	dLw	ZR	Lr
			dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	m,m²	dB	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB		dB(A)	dB	dB	dB	
5 Jacobistraße 1 EG SO RW,T 50 dB(A) RW,N 35 dB(A) RW,T,max 80 dB(A) RW,N,max 55 dB(A) LrT 49,8 dB(A) LrN 26,7 dB(A) LT,max 73,7 dB(A) LN,max dB(A)																						
LrT	Anlieferung	Fläche	77,9	20,0	67,3	54,9	17,5	0	0	6,0	30,85	-40,8	-0,7	-2,8	-0,1	2,9	0,0	31,9	0,0	-5,1	2,0	28,9
LrT	Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie			80,2	63,0	52,3	0	0	0,0	33,34	-41,5	-1,9	-1,8	-0,2	1,0	0,0	35,8	0,0	-5,1	2,0	32,8
LrT	Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie			83,8	68,0	38,2	0	0	0,0	30,54	-40,7	-1,8	-1,7	-0,2	1,0	0,0	40,4	0,0	-5,1	2,0	37,3
LrT	Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie			79,6	63,0	46,0	0	0	0,0	22,70	-38,1	-1,4	-2,1	-0,2	0,4	0,0	38,3	0,0	-5,1	2,0	35,2
LrT	Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie			58,5	47,5	12,6	0	0	0,0	88,68	-49,9	-2,7	-18,6	-0,2	3,4	0,0	-9,6	0,0	13,1	1,0	4,6
LrT	Fassade offen Süd	Fläche	65,5	0,0	82,2	62,5	94,6	0	0	3,0	75,10	-48,5	-0,9	-22,7	-0,5	1,2	0,0	13,9	0,0	3,5	1,0	18,4
LrT	Fassade offen West	Fläche	65,5	0,0	79,8	62,5	53,5	0	0	3,0	68,86	-47,8	-0,9	-20,8	-0,4	10,2	0,0	23,2	0,0	3,5	1,0	27,7
LrT	Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	65,5	0,0	75,0	62,5	17,9	0	0	3,0	37,60	-42,5	-0,7	-4,8	-0,4	1,2	0,0	30,8	0,0	3,5	1,0	35,3
LrT	Gaskühler	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	55,23	-45,8	-0,5	-7,5	-0,3	2,8	0,0	23,6	0,0	0,0	1,9	25,5
LrT	Lüftung	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	55,85	-45,9	-0,6	-7,1	-0,3	2,6	0,0	23,7	0,0	0,0	1,9	25,6
LrT	Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie			64,8	49,5	33,5	0	0	3,0	102,91	-51,2	-4,2	-2,0	-0,2	0,5	0,0	10,6	0,0	4,8	1,9	17,3
LrT	Tankstelle, Dienstleistung	Fläche			66,3	51,4	31,1	0	0	3,0	69,58	-47,8	-3,8	-0,5	-0,1	1,6	0,0	18,6	0,0	4,8	1,9	25,3
LrT	Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie			67,1	49,5	57,1	0	0	3,0	88,93	-50,0	-4,0	-0,2	-0,2	0,5	0,0	16,2	0,0	17,0	1,9	35,1
LrT	Tankstelle, Ladenkunden	Fläche			72,1	58,1	24,9	0	0	3,0	98,66	-50,9	-4,2	-8,6	-0,2	1,8	0,0	13,0	0,0	4,8	1,9	19,7
LrT	Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche			74,7	49,4	336,7	0	0	3,0	84,84	-49,6	-4,0	-0,7	-0,2	1,0	0,0	24,2	0,0	17,0	1,9	43,1
LrT	Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie			67,4	49,5	61,2	0	0	3,0	97,49	-50,8	-4,1	-3,7	-0,2	0,9	0,0	12,4	0,0	4,8	1,9	19,1
LrT	Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie			68,4	47,5	122,8	0	0	0,0	32,86	-41,3	-1,7	-2,8	-0,2	0,2	0,0	22,6	0,0	19,2	1,0	42,8
LrT	Parkplatz	Parkplatz			86,0	54,5	1430,7	0	0	0,0	30,93	-40,8	-1,1	-3,0	-0,3	0,4	0,0	41,3	0,0	3,3	1,0	45,6

Zeitber.	Schallquelle	Quelltyp	Li	R'w	Lw	Lw'	oder S	KI	KT	Ko	s	Adiv	Agnd	Abar	Aatm	dLrefl	Cmet	Ls	ADI	dLw	ZR	Lr
			dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	m,m²	dB	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB		dB(A)	dB	dB	dB	
5 Jacobistraße 1 1.OG SO RW,T 50 dB(A) RW,N 35 dB(A) RW,T,max 80 dB(A) RW,N,max 55 dB(A) LrT 51,4 dB(A) LrN 29,4 dB(A) LT,max 76,2 dB(A) LN,max dB(A)																						
LrT	Anlieferung	Fläche	77,9	20,0	67,3	54,9	17,5	0	0	5,9	31,04	-40,8	0,0	0,0	-0,1	2,0	0,0	34,4	0,0	-5,1	2,0	31,4
LrT	Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie			80,2	63,0	52,3	0	0	0,0	33,70	-41,5	-1,7	-0,1	-0,3	0,7	0,0	37,2	0,0	-5,1	2,0	34,2
LrT	Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie			83,8	68,0	38,2	0	0	0,0	30,91	-40,8	-1,7	-0,1	-0,3	0,7	0,0	41,7	0,0	-5,1	2,0	38,7
LrT	Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie			79,6	63,0	46,0	0	0	0,0	23,44	-38,4	-1,3	-0,1	-0,2	0,3	0,0	40,0	0,0	-5,1	2,0	37,0
LrT	Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie			58,5	47,5	12,6	0	0	0,0	88,81	-50,0	-2,7	-18,2	-0,2	3,6	0,0	-9,0	0,0	13,1	1,0	5,1
LrT	Fassade offen Süd	Fläche	65,5	0,0	82,2	62,5	94,6	0	0	3,0	75,21	-48,5	-0,8	-22,7	-0,5	1,6	0,0	14,4	0,0	3,5	1,0	18,9
LrT	Fassade offen West	Fläche	65,5	0,0	79,8	62,5	53,5	0	0	3,0	68,90	-47,8	-0,8	-20,5	-0,3	13,1	0,0	26,5	0,0	3,5	1,0	31,0
LrT	Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	65,5	0,0	75,0	62,5	17,9	0	0	3,0	37,82	-42,5	-0,6	-4,8	-0,4	1,1	0,0	30,8	0,0	3,5	1,0	35,3
LrT	Gaskühler	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	55,00	-45,8	-0,2	-4,6	-0,6	2,6	0,0	26,4	0,0	0,0	1,9	28,3
LrT	Lüftung	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	55,62	-45,9	-0,1	-4,5	-0,5	2,5	0,0	26,5	0,0	0,0	1,9	28,4
LrT	Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie			64,8	49,5	33,5	0	0	3,0	103,03	-51,3	-3,7	-1,6	-0,2	0,8	0,0	11,9	0,0	4,8	1,9	18,6
LrT	Tankstelle, Dienstleistung	Fläche			66,3	51,4	31,1	0	0	3,0	69,74	-47,9	-3,0	-0,1	-0,1	1,5	0,0	19,8	0,0	4,8	1,9	26,5
LrT	Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie			67,1	49,5	57,1	0	0	3,0	89,08	-50,0	-3,4	0,0	-0,2	0,8	0,0	17,3	0,0	17,0	1,9	36,2
LrT	Tankstelle, Ladenkunden	Fläche			72,1	58,1	24,9	0	0	3,0	98,78	-50,9	-3,6	-6,1	-0,2	2,4	0,0	16,7	0,0	4,8	1,9	23,4
LrT	Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche			74,7	49,4	336,7	0	0	3,0	84,96	-49,6	-3,3	-0,6	-0,2	1,2	0,0	25,2	0,0	17,0	1,9	44,1
LrT	Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie			67,4	49,5	61,2	0	0	3,0	97,60	-50,8	-3,6	-3,1	-0,2	1,0	0,0	13,7	0,0	4,8	1,9	20,4
LrT	Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie			68,4	47,5	122,8	0	0	0,0	33,35	-41,5	-1,6	-0,4	-0,3	0,2	0,0	24,9	0,0	19,2	1,0	45,1
LrT	Parkplatz	Parkplatz			86,0	54,5	1430,7	0	0	0,0	31,48	-41,0	-1,3	-0,9	-0,3	0,3	0,0	42,9	0,0	3,3	1,0	47,3

Zeitber.	Schallquelle	Quelltyp	Li	R'w	Lw	Lw'	oder S	KI	KT	Ko	s	Adiv	Agnd	Abar	Aatm	dLrefl	Cmet	Ls	ADI	dLw	ZR	Lr
			dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	m,m²	dB	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB		dB(A)	dB	dB	dB	
5 Jacobistraße 1 2.OG SO RW,T 50 dB(A) RW,N 35 dB(A) RW,T,max 80 dB(A) RW,N,max 55 dB(A) LrT 51,8 dB(A) LrN 32,5 dB(A) LT,max 76,1 dB(A) LN,max dB(A)																						
LrT	Anlieferung	Fläche	77,9	20,0	67,3	54,9	17,5	0	0	5,9	31,48	-41,0	0,0	0,0	-0,1	2,1	0,0	34,3	0,0	-5,1	2,0	31,2
LrT	Anlieferung, Abfahrt vorwärts	Linie			80,2	63,0	52,3	0	0	0,0	34,31	-41,7	-1,7	0,0	-0,3	0,7	0,0	37,2	0,0	-5,1	2,0	34,1
LrT	Anlieferung, Anfahrt rückwärts	Linie			83,8	68,0	38,2	0	0	0,0	31,52	-41,0	-1,6	0,0	-0,3	0,6	0,0	41,6	0,0	-5,1	2,0	38,6
LrT	Anlieferung, Anfahrt vorwärts	Linie			79,6	63,0	46,0	0	0	0,0	24,59	-38,8	-1,3	0,0	-0,2	0,3	0,0	39,6	0,0	-5,1	2,0	36,6
LrT	Ausfahrt Teutoburger Straße	Linie			58,5	47,5	12,6	0	0	0,0	89,03	-50,0	-2,5	-14,6	-0,3	2,9	0,0	-6,0	0,0	13,1	1,0	8,1
LrT	Fassade offen Süd	Fläche	65,5	0,0	82,2	62,5	94,6	0	0	3,0	75,43	-48,5	-0,7	-18,5	-0,5	2,7	0,0	19,6	0,0	3,5	1,0	24,1
LrT	Fassade offen West	Fläche	65,5	0,0	79,8	62,5	53,5	0	0	3,0	69,14	-47,8	-0,8	-17,5	-0,4	10,8	0,0	27,0	0,0	3,5	1,0	31,5
LrT	Fassade offen Zufahrt/Ausfahrt Garage	Fläche	65,5	0,0	75,0	62,5	17,9	0	0	3,0	38,25	-42,6	-0,6	-4,7	-0,4	1,0	0,0	30,7	0,0	3,5	1,0	35,2
LrT	Gaskühler	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	54,91	-45,8	-0,1	-1,2	-0,8	2,4	0,0	29,5	0,0	0,0	1,9	31,4
LrT	Lüftung	Punkt			75,0	75,0		0	0	0,0	55,53	-45,9	0,0	-1,4	-0,7	2,4	0,0	29,5	0,0	0,0	1,9	31,4
LrT	Tankstelle, Ausfahrt Waschanlage	Linie			64,8	49,5	33,5	0	0	3,0	103,22	-51,3	-3,1	-1,5	-0,2	0,9	0,0	12,6	0,0	4,8	1,9	19,3
LrT	Tankstelle, Dienstleistung	Fläche			66,3	51,4	31,1	0	0	3,0	70,01	-47,9	-2,1	-0,1	-0,1	1,5	0,0	20,6	0,0	4,8	1,9	27,3
LrT	Tankstelle, Fahrlinie Zapfsäulenbereich	Linie			67,1	49,5	57,1	0	0	3,0	89,32	-50,0	-2,7	0,0	-0,2	0,8	0,0	18,0	0,0	17,0	1,9	36,9
LrT	Tankstelle, Ladenkunden	Fläche			72,1	58,1	24,9	0	0	3,0	98,98	-50,9	-3,1	-5,6	-0,2	2,4	0,0	17,7	0,0	4,8	1,9	24,4
LrT	Tankstelle, Zapfsäulenbereich	Fläche			74,7	49,4	336,7	0	0	3,0	85,19	-49,6	-2,6	-0,6	-0,2	1,2	0,0	25,9	0,0	17,0	1,9	44,8
LrT	Tankstelle, Zufahrt Waschanlage	Linie			67,4	49,5	61,2	0	0	3,0	97,80	-50,8	-3,0	-2,9	-0,2	1,0	0,0	14,5	0,0	4,8	1,9	21,2
LrT	Zufahrt/Ausfahrt Parkplatz	Linie			68,4	47,5	122,8	0	0	0,0	34,18	-41,7	-1,5	-0,1	-0,3	0,2	0,0	25,0	0,0	19,2	1,0	45,2
LrT	Parkplatz	Parkplatz			86,0	54,5	1430,7	0	0	0,0	32,35	-41,2	-1,1	-0,3	-0,3	0,3	0,0	43,4	0,0	3,3	1,0	47,7

Legende

Zeitber.		Zeitbereich
Schallquelle		Name der Schallquelle
Quelltyp		Typ der Quelle (Punkt, Linie, Fläche)
Li	dB(A)	Innenpegel
R'w	dB	bewertetes Schalldämm-Maß
Lw	dB(A)	Anlagenleistung
Lw'	dB(A)	Leistung pro m, m²
l oder S	m,m²	Größe der Quelle (Länge oder Fläche)
KI	dB	Zuschlag für Impulshaltigkeit
KT	dB	Zuschlag für Tonhaltigkeit
Ko	dB	Zuschlag für gerichtete Abstrahlung
s	m	Entfernung Schallquelle - Immissionsort
Adiv	dB	Dämpfung aufgrund geometrischer Ausbreitung
Agnd	dB	Dämpfung aufgrund Bodeneffekt
Abar	dB	Dämpfung aufgrund Abschirmung
Aatm	dB	Dämpfung aufgrund Luftabsorption
dLrefl	dB	Pegelerhöhung durch Reflexionen
Cmet		Meteorologische Korrektur
Ls	dB(A)	Unbewerteter Schalldruck am Immissionsort Ls=Lw+Ko+ADI+Adiv+Agr+Abar+Aatm+Afol_site_house+Awind+dLrefl
ADI	dB	Richtwirkungskorrektur
dLw	dB	Korrektur Betriebszeiten
ZR	dB	Ruhezeitenzuschlag (Anteil)
Lr		Pegel/ Beurteilungspegel Zeitbereich



WA	55	40	85	60
3.OG	48,9	38,0	70,7	0,0
2.OG	48,9	37,9	70,9	0,0
1.OG	48,9	37,5	71,0	0,0
EG	48,2	36,9	69,0	0,0

von links:
Stockwerk
Beurteilungspegel tags
Beurteilungspegel nachts
Maximalpegel tags
Maximalpegel nachts

Maßnahmen:
- Tor während der Anlieferung geschlossen (Rw = 20 dB)
- Parkplatz mit Stand vom 03.12.2020
- asphaltierte Fahrgassen
- LSW Huyssenstraße H = 2m
- schallabsorbierende Deckenverkleidung in Parkgarage und Anlieferung

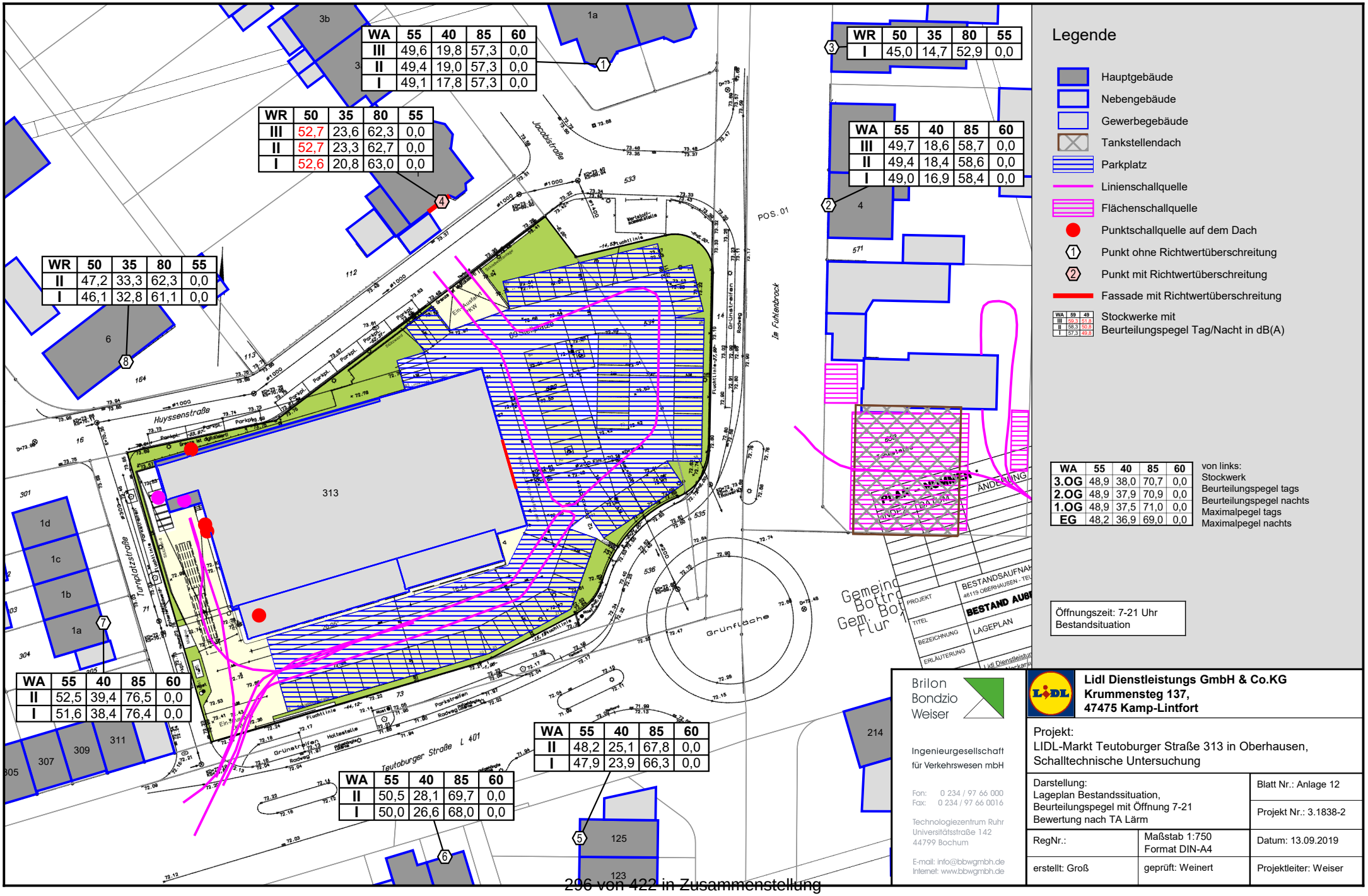
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0 234 / 97 66 000
Fax: 0 234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Lidl Dienstleistungs GmbH & Co.KG
Krummensteg 137,
47475 Kamp-Lintfort

Projekt:
vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 in Oberhausen, Schalltechnische Untersuchung

Darstellung:
Lageplan zu Anlage 8,
Beurteilungspegel mit Minderungsmaßnahmen,
Bewertung nach TA Lärm

Blatt Nr.: Anlage 11
Projekt Nr.: 3.1838
RegNr.:
Maßstab 1:750
Format DIN-A4
Datum: 12.01.2021
erstellt: Schneider
geprüft: Weinert
Projektleiter: Weiser


WA 55 40 85 60
III 49,6 19,8 57,3 0,0
II 49,4 19,0 57,3 0,0
I 49,1 17,8 57,3 0,0
WR 50 35 80 55
III 52,7 23,6 62,3 0,0
II 52,7 23,3 62,7 0,0
I 52,6 20,8 63,0 0,0
WR 50 35 80 55
I 45,0 14,7 52,9 0,0
WA 55 40 85 60
III 49,7 18,6 58,7 0,0
II 49,4 18,4 58,6 0,0
I 49,0 16,9 58,4 0,0
WR 50 35 80 55
II 47,2 33,3 62,3 0,0
I 46,1 32,8 61,1 0,0
WA 55 40 85 60
II 52,5 39,4 76,5 0,0
I 51,6 38,4 76,4 0,0
WA 55 40 85 60
II 48,2 25,1 67,8 0,0
I 47,9 23,9 66,3 0,0
WA 55 40 85 60
II 50,5 28,1 69,7 0,0
I 50,0 26,6 68,0 0,0
Legende
Hauptgebäude
Nebengebäude
Gewerbegebäude
Tankstellendach
Parkplatz
Linienschallquelle
Flächenschallquelle
Punktschallquelle auf dem Dach
Punkt ohne Richtwertüberschreitung
Punkt mit Richtwertüberschreitung
Fassade mit Richtwertüberschreitung
Stockwerke mit Beurteilungspegel Tag/Nacht in dB(A)
WA 55 40 85 60
3.OG 48,9 38,0 70,7 0,0
2.OG 48,9 37,9 70,9 0,0
1.OG 48,9 37,5 71,0 0,0
EG 48,2 36,9 69,0 0,0
von links:
Stockwerk
Beurteilungspegel tags
Beurteilungspegel nachts
Maximalpegel tags
Maximalpegel nachts
Öffnungszeit: 7-21 Uhr
Bestandssituation
Huyssenstraße
Jacobistraße
Teutoburger Straße L 401
Im Fuhlenbrock
313
Grünfläche
POS. 01
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0 234 / 97 66 000
Fax: 0 234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Lidl Dienstleistungs GmbH & Co.KG
Krummensteg 137,
47475 Kamp-Lintfort
Projekt:
LIDL-Markt Teutoburger Straße 313 in Oberhausen,
Schalltechnische Untersuchung
Darstellung:
Lageplan Bestandssituation,
Beurteilungspegel mit Öffnung 7-21
Bewertung nach TA Lärm
Blatt Nr.: Anlage 12
Projekt Nr.: 3.1838-2
RegNr.:
Maßstab 1:750
Format DIN-A4
Datum: 13.09.2019
erstellt: Groß
geprüft: Weinert
Projektleiter: Weiser

Straße	Abschnittsname	vPkw Tag km/h	vPkw Nacht km/h	vLkw Tag km/h	vLkw Nacht km/h	k Tag	k Nacht	M Tag Kfz/h	M Nacht Kfz/h	p Tag %	p Nacht %	Dv Tag dB	Dv Nacht dB	Steigung %	D Stg dB(A)	D Refl dB(A)	Lm25 Tag dB(A)	Lm25 Nacht dB(A)	LmE Tag dB(A)	LmE Nacht dB(A)
Huyssenstraße	7	30	30	30	30	0,0577	0,0096	12	2	0,0	0,0	-8,75	-8,75	-0,6	0,0	0,0	48,1	40,3	41,3	33,6
Huyssenstraße	8	30	30	30	30	0,0577	0,0096	18	3	0,0	0,0	-8,75	-8,75	-0,7	0,0	0,0	49,9	42,1	43,1	35,3
Huyssenstraße	9	30	30	30	30	0,0618	0,0014	136	3	0,2	0,0	-8,65	-8,75	1,3	0,0	0,0	58,7	42,1	50,1	33,3
Im Fuhlenbrock	13	40	40	40	40	0,0600	0,0080	348	46	0,5	0,3	-7,52	-7,66	1,6	0,0	0,0	62,9	54,1	55,4	46,4
Im Fuhlenbrock	14	50	50	50	50	0,0600	0,0080	348	46	0,5	0,3	-6,30	-6,44	-1,7	0,0	0,0	62,9	54,1	56,6	47,6
Im Fuhlenbrock	15	50	50	50	50	0,0600	0,0080	402	54	0,4	0,2	-6,36	-6,47	-2,2	0,0	0,0	63,5	54,7	57,1	48,2
Jacobistraße	12	50	50	50	50	0,0600	0,0110	150	28	0,0	0,0	-6,59	-6,59	-1,4	0,0	0,0	59,1	51,7	52,5	45,1
Jacobistraße	11	30	30	30	30	0,0600	0,0110	30	6	0,0	0,0	-8,75	-8,75	-2,2	0,0	0,0	52,1	44,7	43,3	36,0
Kreisverkehr	16	50	50	50	50	0,0600	0,0080	444	59	1,4	0,7	-5,88	-6,20	0,3	0,0	0,0	64,3	55,3	58,4	49,1
Siepenstraße	18	30	30	30	30	0,0600	0,0110	198	36	1,6	0,5	-8,14	-8,54	2,1	0,0	0,0	60,8	53,1	52,7	44,5
Sterkrader Straße	17	50	50	50	50	0,0600	0,0080	582	78	1,5	0,8	-5,83	-6,17	1,4	0,0	0,0	65,5	56,5	59,6	50,3
Teutoburger Straße	1	50	50	50	50	0,0600	0,0080	642	86	1,9	0,9	-5,72	-6,10	-0,6	0,0	0,0	66,0	56,9	60,3	50,8
Teutoburger Straße	2	30	50	30	50	0,0600	0,0080	642	86	1,9	0,9	-8,05	-6,10	-0,3	0,0	0,0	66,0	56,9	57,9	50,8
Teutoburger Straße	3	50	50	50	50	0,0600	0,0080	642	86	1,9	0,9	-5,72	-6,10	-0,6	0,0	0,0	66,0	56,9	60,3	50,8
Teutoburger Straße	4	50	50	50	50	0,0600	0,0080	588	78	1,9	0,9	-5,72	-6,10	1,0	0,0	0,0	65,6	56,6	59,9	50,5
Turnplatzstraße	5	30	30	30	30	0,0600	0,0110	12	2	0,0	0,0	-8,75	-8,75	-3,2	0,0	0,0	48,1	40,7	39,3	32,0
Turnplatzstraße	6	30	30	30	30	0,0614	0,0023	60	2	0,4	0,0	-8,56	-8,75	-1,4	0,0	0,0	55,2	40,7	46,7	32,0
Turnplatzstraße	10	30	30	30	30	0,0600	0,0110	6	1	0,0	0,0	-8,75	-8,75	-2,1	0,0	0,0	45,1	37,7	36,3	29,0

Legende

Straße		Straßenname
Abschnittsname		
vPkw Tag	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vPkw Nacht	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vLkw Tag	km/h	Geschwindigkeit Lkw in Zeitbereich
vLkw Nacht	km/h	Geschwindigkeit Lkw in Zeitbereich
k Tag		Faktor um den mittleren stündlichen Verkehr aus DTV im Zeitbereich zu berechnen; mittlerer stündlicher Verkehr = k(Zeitbereich)*DTV
k Nacht		Faktor um den mittleren stündlichen Verkehr aus DTV im Zeitbereich zu berechnen; mittlerer stündlicher Verkehr = k(Zeitbereich)*DTV
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
p Tag	%	Prozentualer Anteil Schwerverkehr im Zeitbereich
p Nacht	%	Prozentualer Anteil Schwerverkehr im Zeitbereich
Dv Tag	dB	Geschwindigkeitskorrektur in Zeitbereich
Dv Nacht	dB	Geschwindigkeitskorrektur in Zeitbereich
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
D Stg	dB(A)	Zuschlag für Steigung
D Refl	dB(A)	Zuschlag für Mehrfachreflexionen
Lm25 Tag	dB(A)	Basis-Emissionspegel in 25 m Abstand in Zeitbereich
Lm25 Nacht	dB(A)	Basis-Emissionspegel in 25 m Abstand in Zeitbereich
LmE Tag	dB(A)	Emissionspegel in Zeitbereich
LmE Nacht	dB(A)	Emissionspegel in Zeitbereich

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 "Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)" in Oberhausen

Verkehrslärm Straße, Prognose-Nullfall

Straße	Abschnittsname	vPkw Tag km/h	vPkw Nacht km/h	vLkw Tag km/h	vLkw Nacht km/h	k Tag	k Nacht	M Tag Kfz/h	M Nacht Kfz/h	p Tag %	p Nacht %	Dv Tag dB	Dv Nacht dB	Steigung %	D Stg dB(A)	D Refl dB(A)	Lm25 Tag dB(A)	Lm25 Nacht dB(A)	LmE Tag dB(A)	LmE Nacht dB(A)
Huyssenstraße	7	30	30	30	30	0,0577	0,0096	12	2	0,0	0,0	-8,75	-8,75	-0,6	0,0	0,0	48,1	40,3	41,3	33,6
Huyssenstraße	8	30	30	30	30	0,0577	0,0096	18	3	0,0	0,0	-8,75	-8,75	-0,7	0,0	0,0	49,9	42,1	43,1	35,3
Huyssenstraße	9	30	30	30	30	0,0618	0,0014	136	3	0,2	0,0	-8,65	-8,75	1,3	0,0	0,0	58,7	42,1	50,1	33,3
Im Fuhlenbrock	13	40	40	40	40	0,0600	0,0080	366	49	0,5	0,3	-7,52	-7,66	1,6	0,0	0,0	63,1	54,3	55,6	46,6
Im Fuhlenbrock	14	50	50	50	50	0,0600	0,0080	366	49	0,5	0,3	-6,30	-6,44	-1,7	0,0	0,0	63,1	54,3	56,8	47,8
Im Fuhlenbrock	15	50	50	50	50	0,0600	0,0080	420	56	0,4	0,2	-6,36	-6,47	-2,2	0,0	0,0	63,7	54,9	57,3	48,4
Jacobistraße	12	50	50	50	50	0,0600	0,0110	150	28	0,0	0,0	-6,59	-6,59	-1,4	0,0	0,0	59,1	51,7	52,5	45,1
Jacobistraße	11	30	30	30	30	0,0600	0,0110	30	6	0,0	0,0	-8,75	-8,75	-2,1	0,0	0,0	52,1	44,7	43,3	36,0
Kreisverkehr	16	50	50	50	50	0,0600	0,0080	468	62	1,4	0,7	-5,88	-6,20	0,3	0,0	0,0	64,5	55,5	58,6	49,3
Siepenstraße	18	30	30	30	30	0,0600	0,0110	210	39	1,5	0,4	-8,17	-8,55	2,1	0,0	0,0	61,0	53,3	52,9	44,8
Sterkrader Straße	17	50	50	50	50	0,0600	0,0080	612	82	1,7	0,8	-5,79	-6,15	1,4	0,0	0,0	65,7	56,7	59,9	50,6
Teutoburger Straße	1	50	50	50	50	0,0600	0,0080	672	90	1,9	0,9	-5,72	-6,10	-0,6	0,0	0,0	66,2	57,1	60,5	51,0
Teutoburger Straße	2	30	50	30	50	0,0600	0,0080	672	90	1,9	0,9	-8,05	-6,10	-0,3	0,0	0,0	66,2	57,1	58,1	51,0
Teutoburger Straße	3	50	50	50	50	0,0600	0,0080	672	90	1,9	0,9	-5,72	-6,10	-0,6	0,0	0,0	66,2	57,1	60,5	51,0
Teutoburger Straße	4	50	50	50	50	0,0600	0,0080	618	82	1,9	0,9	-5,72	-6,10	1,0	0,0	0,0	65,8	56,8	60,1	50,7
Turnplatzstraße	5	30	30	30	30	0,0600	0,0110	12	2	0,0	0,0	-8,75	-8,75	-3,2	0,0	0,0	48,1	40,7	39,3	32,0
Turnplatzstraße	6	30	30	30	30	0,0614	0,0023	60	2	0,4	0,0	-8,56	-8,75	-1,4	0,0	0,0	55,2	40,7	46,7	32,0
Turnplatzstraße	10	30	30	30	30	0,0600	0,0110	6	1	0,0	0,0	-8,75	-8,75	-2,0	0,0	0,0	45,1	37,7	36,3	29,0

Legende

Straße		Straßenname
Abschnittsname		
vPkw Tag	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vPkw Nacht	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vLkw Tag	km/h	Geschwindigkeit Lkw in Zeitbereich
vLkw Nacht	km/h	Geschwindigkeit Lkw in Zeitbereich
k Tag		Faktor um den mittleren stündlichen Verkehr aus DTV im Zeitbereich zu berechnen; mittlerer stündlicher Verkehr = k(Zeitbereich)*DTV
k Nacht		Faktor um den mittleren stündlichen Verkehr aus DTV im Zeitbereich zu berechnen; mittlerer stündlicher Verkehr = k(Zeitbereich)*DTV
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
p Tag	%	Prozentualer Anteil Schwerverkehr im Zeitbereich
p Nacht	%	Prozentualer Anteil Schwerverkehr im Zeitbereich
Dv Tag	dB	Geschwindigkeitskorrektur in Zeitbereich
Dv Nacht	dB	Geschwindigkeitskorrektur in Zeitbereich
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
D Stg	dB(A)	Zuschlag für Steigung
D Refl	dB(A)	Zuschlag für Mehrfachreflexionen
Lm25 Tag	dB(A)	Basis-Emissionspegel in 25 m Abstand in Zeitbereich
Lm25 Nacht	dB(A)	Basis-Emissionspegel in 25 m Abstand in Zeitbereich
LmE Tag	dB(A)	Emissionspegel in Zeitbereich
LmE Nacht	dB(A)	Emissionspegel in Zeitbereich

Straße	Abschnittsname	vPkw Tag km/h	vPkw Nacht km/h	vLkw Tag km/h	vLkw Nacht km/h	k Tag	k Nacht	M Tag Kfz/h	M Nacht Kfz/h	p Tag %	p Nacht %	Dv Tag dB	Dv Nacht dB	Steigung %	D Stg dB(A)	D Refl dB(A)	Lm25 Tag dB(A)	Lm25 Nacht dB(A)	LmE Tag dB(A)	LmE Nacht dB(A)
Huyssenstraße	7	30	30	30	30	0,0577	0,0096	12	2	0,0	0,0	-8,75	-8,75	-0,6	0,0	0,0	48,1	40,3	41,3	33,6
Huyssenstraße	8	30	30	30	30	0,0577	0,0096	18	3	0,0	0,0	-8,75	-8,75	-0,7	0,0	0,0	49,9	42,1	43,1	35,3
Huyssenstraße	9	30	30	30	30	0,0578	0,0095	18	3	1,7	0,0	-8,10	-8,75	1,3	0,0	0,0	50,5	42,1	42,4	33,3
Im Fuhlenbrock	13	40	40	40	40	0,0587	0,0077	370	48	0,5	0,3	-7,54	-7,64	1,6	0,0	0,0	63,1	54,3	55,6	46,6
Im Fuhlenbrock	14	50	50	50	50	0,0587	0,0077	370	48	0,5	0,3	-6,33	-6,42	-1,7	0,0	0,0	63,1	54,3	56,8	47,8
Im Fuhlenbrock	15	50	50	50	50	0,0587	0,0077	430	56	0,5	0,2	-6,30	-6,48	-2,2	0,0	0,0	63,8	54,9	57,5	48,4
Im Fuhlenbrock	15	50	50	50	50	0,0586	0,0078	424	56	0,5	0,2	-6,30	-6,48	-1,6	0,0	0,0	63,8	54,9	57,5	48,4
Im Fuhlenbrock	15	50	50	50	50	0,0587	0,0077	431	56	0,5	0,2	-6,30	-6,48	-1,4	0,0	0,0	63,8	54,9	57,5	48,4
Jacobistraße	12	50	50	50	50	0,0457	0,0336	38	28	1,7	0,0	-5,79	-6,59	-1,4	0,0	0,0	53,7	51,8	47,9	45,2
Jacobistraße	11	30	30	30	30	0,0568	0,0114	30	6	0,0	0,0	-8,75	-8,75	-2,1	0,0	0,0	52,1	45,1	43,3	36,3
Kreisverkehr	16	50	50	50	50	0,0587	0,0076	478	62	1,4	0,7	-5,88	-6,23	0,3	0,0	0,0	64,6	55,4	58,7	49,2
Siepenstraße	18	30	30	30	30	0,0574	0,0103	213	38	1,5	0,5	-8,17	-8,54	2,1	0,0	0,0	61,1	53,3	52,9	44,7
Sterkrader Straße	17	50	50	50	50	0,0586	0,0078	616	82	1,5	0,8	-5,85	-6,18	1,4	0,0	0,0	65,7	56,7	59,9	50,5
Teutoburger Straße	1	50	50	50	50	0,0586	0,0078	676	90	1,9	0,9	-5,70	-6,13	-0,6	0,0	0,0	66,2	57,1	60,5	51,0
Teutoburger Straße	2	30	50	30	50	0,0586	0,0078	676	90	1,9	0,9	-8,04	-6,13	-0,3	0,0	0,0	66,2	57,1	58,2	51,0
Teutoburger Straße	3	50	50	50	50	0,0586	0,0078	676	90	1,9	0,9	-5,70	-6,13	-0,6	0,0	0,0	66,2	57,1	60,5	51,0
Teutoburger Straße	4	50	50	50	50	0,0589	0,0072	672	82	1,8	0,9	-5,72	-6,14	1,0	0,0	0,0	66,2	56,7	60,5	50,6
Turnplatzstraße	5	30	30	30	30	0,0577	0,0096	12	2	0,0	0,0	-8,75	-8,75	-3,2	0,0	0,0	48,1	40,3	39,3	31,6
Turnplatzstraße	10	30	30	30	30	0,0577	0,0096	6	1	0,0	0,0	-8,75	-8,75	-2,0	0,0	0,0	45,1	37,3	36,3	28,5

Legende

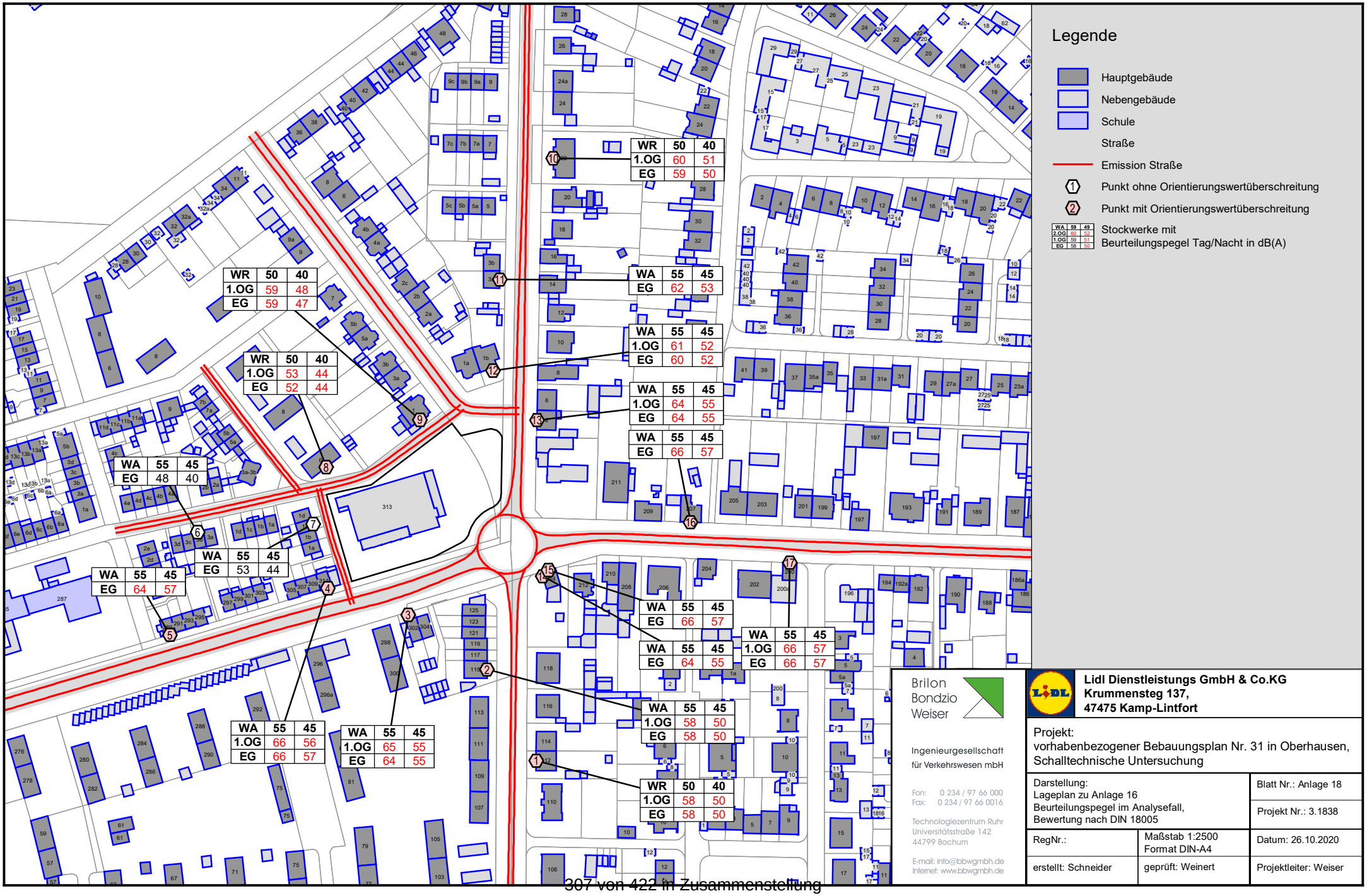
Straße		Straßenname
Abschnittsname		
vPkw Tag	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vPkw Nacht	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vLkw Tag	km/h	Geschwindigkeit Lkw in Zeitbereich
vLkw Nacht	km/h	Geschwindigkeit Lkw in Zeitbereich
k Tag		Faktor um den mittleren stündlichen Verkehr aus DTV im Zeitbereich zu berechnen; mittlerer stündlicher Verkehr = k(Zeitbereich)*DTV
k Nacht		Faktor um den mittleren stündlichen Verkehr aus DTV im Zeitbereich zu berechnen; mittlerer stündlicher Verkehr = k(Zeitbereich)*DTV
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
p Tag	%	Prozentualer Anteil Schwerverkehr im Zeitbereich
p Nacht	%	Prozentualer Anteil Schwerverkehr im Zeitbereich
Dv Tag	dB	Geschwindigkeitskorrektur in Zeitbereich
Dv Nacht	dB	Geschwindigkeitskorrektur in Zeitbereich
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
D Stg	dB(A)	Zuschlag für Steigung
D Refl	dB(A)	Zuschlag für Mehrfachreflexionen
Lm25 Tag	dB(A)	Basis-Emissionspegel in 25 m Abstand in Zeitbereich
Lm25 Nacht	dB(A)	Basis-Emissionspegel in 25 m Abstand in Zeitbereich
LmE Tag	dB(A)	Emissionspegel in Zeitbereich
LmE Nacht	dB(A)	Emissionspegel in Zeitbereich

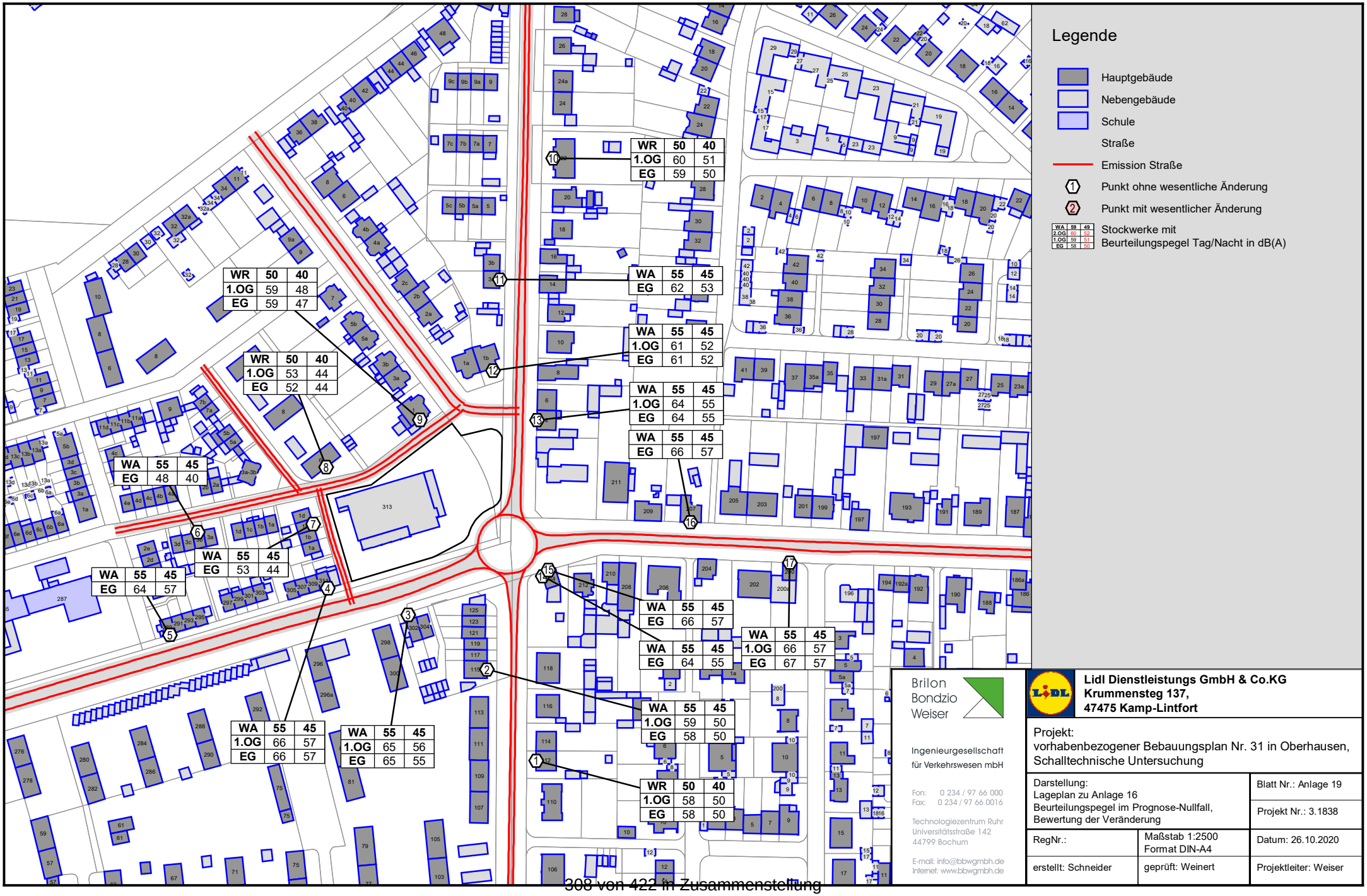
IO Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	OW		Analysefall		Nullfall		Differenz	
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S10-8	S11-9
					in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	Siepenstraße 112	W	EG	WR	50	40	58	50	58	50	0,2	0,3
1		W	1.OG	WR	50	40	58	50	58	50	0,2	0,2
2	Siepenstr. 115	O	EG	WA	55	45	58	50	58	50	0,2	0,2
2		O	1.OG	WA	55	45	58	50	59	50	0,2	0,2
3	Teutoburger Str. 302	N	EG	WA	55	45	64	55	65	55	0,2	0,2
3		N	1.OG	WA	55	45	65	55	65	56	0,2	0,2
4	Teutoburger Str. 311	S	EG	WA	55	45	66	57	66	57	0,2	0,2
4		S	1.OG	WA	55	45	66	56	66	57	0,2	0,2
5	Teutoburger Str. 289	S	EG	WA	55	45	64	57	64	57	0,2	0,2
6	Huyssenstr. 3b	N	EG	WA	55	45	48	40	48	40	0,0	0,0
7	Turnplatzstr. 1c	O	EG	WA	55	45	53	44	53	44	0,1	0,1
8	Turnplatzstr. 6	SO	EG	WR	50	40	52	44	52	44	0,1	0,0
8		SO	1.OG	WR	50	40	53	44	53	44	0,1	0,0
9	Jacobistr. 1	SO	EG	WR	50	40	59	47	59	47	0,1	0,2
9		SO	1.OG	WR	50	40	59	48	59	48	0,2	0,2
10	Im Fuhlenbrock 22	W	EG	WR	50	40	59	50	59	50	0,2	0,2
10		W	1.OG	WR	50	40	60	51	60	51	0,2	0,2
11	Im Fuhlenbrock 3a	O	EG	WA	55	45	62	53	62	53	0,2	0,2
12	Im Fuhlenbrock 1b	S	EG	WA	55	45	60	52	61	52	0,2	0,2
12		S	1.OG	WA	55	45	61	52	61	52	0,1	0,2
13	Im Fuhlenbrock 4	W	EG	WA	55	45	64	55	64	55	0,2	0,2
13		W	1.OG	WA	55	45	64	55	64	55	0,2	0,2
14	Sterkrader Straße 214	W	EG	WA	55	45	64	55	64	55	0,2	0,2
15		N	EG	WA	55	45	66	57	66	57	0,2	0,2
16	Sterkrader Straße 207	S	EG	WA	55	45	66	57	66	57	0,3	0,2
17	Sterkrader Straße 200	N	EG	WA	55	45	66	57	67	57	0,3	0,2
17		N	1.OG	WA	55	45	66	57	66	57	0,3	0,2

Spalten-nummer	Spalte	Beschreibung
1	IO	Objektnummer
2	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
3	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
4	SW	Stockwerk
5	Nutz	Gebietsnutzung
6-7	OW	Orientierungswert DIN 18005 tags/nachts
8-9	Analysefall	Beurteilungspegel Nullfall tags/nachts
10-11	Nullfall	Beurteilungspegel Planfall tags/nachts
12-13	Differenz	Differenz tags/nachts

IO Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	OW		Nullfall		Planfall		Differenz	
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S10-8	S11-9
					in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	Siepenstraße 112	W	EG	WR	50	40	58	50	58	50	0,0	0,0
1		W	1.OG	WR	50	40	58	50	59	50	0,1	0,0
2	Siepenstr. 115	O	EG	WA	55	45	58	50	58	50	0,0	0,0
2		O	1.OG	WA	55	45	59	50	59	50	0,1	0,0
3	Teutoburger Str. 302	N	EG	WA	55	45	65	55	65	55	0,4	0,1
3		N	1.OG	WA	55	45	65	56	65	56	0,4	0,1
4	Teutoburger Str. 311	S	EG	WA	55	45	66	57	66	57	0,0	-0,1
4		S	1.OG	WA	55	45	66	57	66	57	0,1	-0,1
5	Teutoburger Str. 289	S	EG	WA	55	45	64	57	64	57	0,0	0,0
6	Huyssenstr. 3b	N	EG	WA	55	45	48	40	48	40	-0,1	0,0
7	Turnplatzstr. 1c	O	EG	WA	55	45	53	44	52	43	-0,9	-1,0
8	Turnplatzstr. 6	SO	EG	WR	50	40	52	44	52	44	-0,4	-0,2
8		SO	1.OG	WR	50	40	53	44	52	44	-0,7	-0,3
9	Jacobistr. 1	SO	EG	WR	50	40	59	47	56	47	-3,4	-0,2
9		SO	1.OG	WR	50	40	59	48	56	48	-2,6	-0,2
10	Im Fuhlenbrock 22	W	EG	WR	50	40	59	50	59	50	0,0	0,0
10		W	1.OG	WR	50	40	60	51	60	51	0,0	0,0
11	Im Fuhlenbrock 3a	O	EG	WA	55	45	62	53	62	53	0,0	0,0
12	Im Fuhlenbrock 1b	S	EG	WA	55	45	61	52	60	52	-0,4	0,0
12		S	1.OG	WA	55	45	61	52	61	52	-0,4	0,0
13	Im Fuhlenbrock 4	W	EG	WA	55	45	64	55	64	55	-0,1	0,0
13		W	1.OG	WA	55	45	64	55	64	55	-0,2	0,0
14	Sterkrader Straße 214	W	EG	WA	55	45	64	55	64	55	0,1	0,0
15		N	EG	WA	55	45	66	57	66	57	0,1	0,0
16	Sterkrader Straße 207	S	EG	WA	55	45	66	57	66	57	-0,1	0,0
17	Sterkrader Straße 200	N	EG	WA	55	45	67	57	66	57	-0,1	0,0
17		N	1.OG	WA	55	45	66	57	66	57	0,0	0,0

Spalten-nummer	Spalte	Beschreibung
1	IO	Objektnummer
2	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
3	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
4	SW	Stockwerk
5	Nutz	Gebietsnutzung
6-7	OW	Orientierungswert DIN 18005 tags/nachts
8-9	Nullfall	Beurteilungspegel Nullfall tags/nachts
10-11	Planfall	Beurteilungspegel Planfall tags/nachts
12-13	Differenz	Differenz tags/nachts


WR 50 40
1.OG 59 48
EG 59 47
WR 50 40
1.OG 53 44
EG 52 44
WA 55 45
EG 48 40
WA 55 45
EG 53 44
WA 55 45
EG 64 57
WA 55 45
1.OG 66 56
EG 66 57
WA 55 45
1.OG 65 55
EG 64 55
WR 50 40
1.OG 60 51
EG 59 50
WA 55 45
EG 62 53
WA 55 45
1.OG 61 52
EG 60 52
WA 55 45
1.OG 64 55
EG 64 55
WA 55 45
EG 66 57
WA 55 45
EG 66 57
WA 55 45
1.OG 66 57
EG 66 57
WA 55 45
1.OG 58 50
EG 58 50
WR 50 40
1.OG 58 50
EG 58 50
Legende
Hauptgebäude
Nebengebäude
Schule
Straße
Emission Straße
Punkt ohne Orientierungswertüberschreitung
Punkt mit Orientierungswertüberschreitung
Stockwerke mit Beurteilungspegel Tag/Nacht in dB(A)
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0 234 / 97 66 000
Fax: 0 234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Lidl Dienstleistungs GmbH & Co.KG
Krummensteg 137,
47475 Kamp-Lintfort
Projekt:
vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 in Oberhausen,
Schalltechnische Untersuchung
Darstellung:
Lageplan zu Anlage 16
Beurteilungspegel im Analysefall,
Bewertung nach DIN 18005
Blatt Nr.: Anlage 18
Projekt Nr.: 3.1838
RegNr.:
Maßstab 1:2500
Format DIN-A4
Datum: 26.10.2020
erstellt: Schneider
geprüft: Weinert
Projektleiter: Weiser



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0 234 / 97 66 000
Fax: 0 234 / 97 66 0016

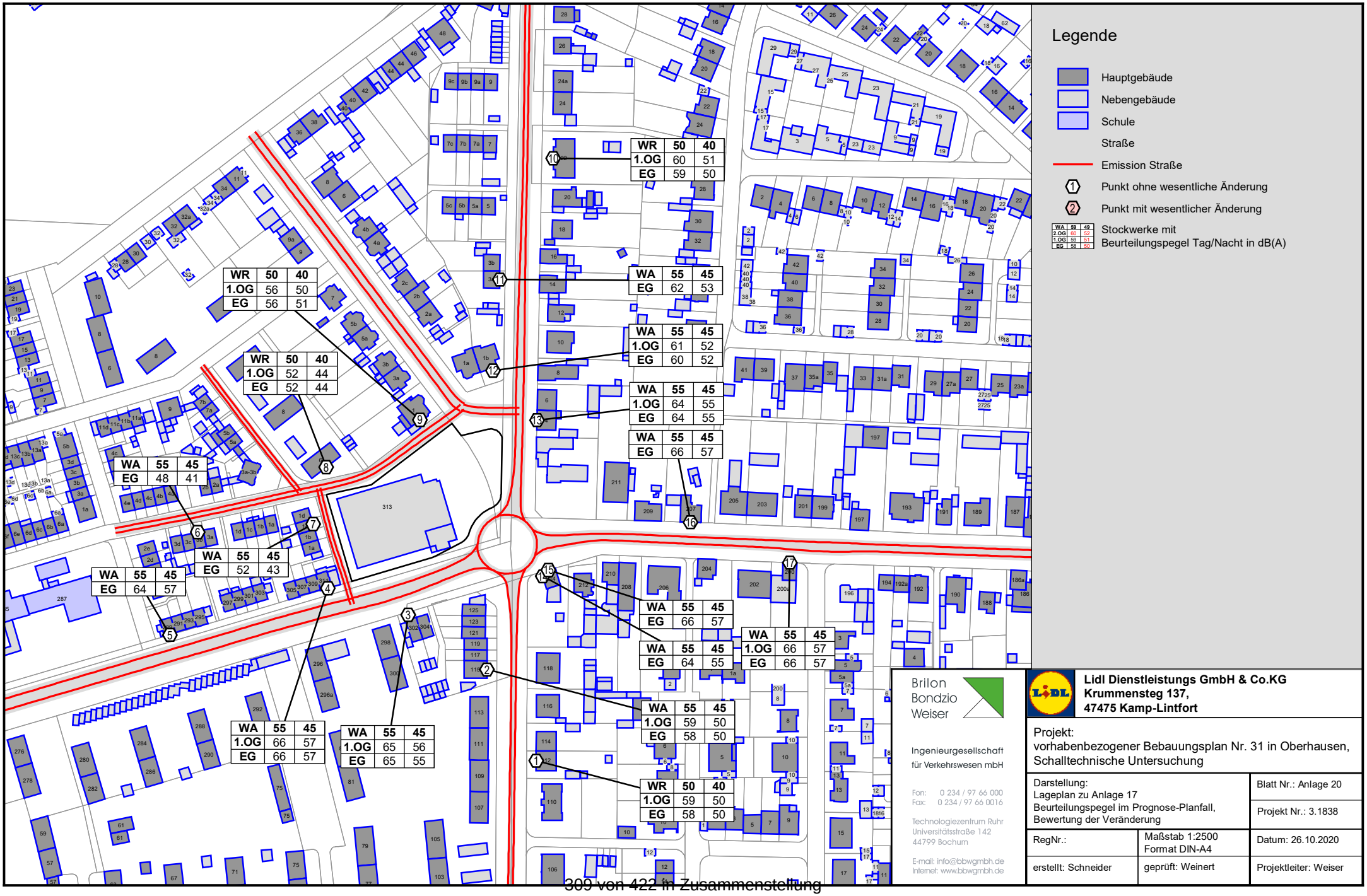
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Lidl Dienstleistungs GmbH & Co.KG
Krummensteg 137,
47475 Kamp-Lintfort

Projekt:
vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 in Oberhausen,
Schalltechnische Untersuchung

Darstellung: Lageplan zu Anlage 16 Beurteilungspegel im Prognose-Nullfall, Bewertung der Veränderung		Blatt Nr.: Anlage 19
		Projekt Nr.: 3.1838
RegNr.:	Maßstab 1:2500 Format DIN-A4	Datum: 26.10.2020
erstellt: Schneider	geprüft: Weinert	Projektleiter: Weiser



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0 234 / 97 66 000
Fax: 0 234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Lidl Dienstleistungs GmbH & Co.KG
Krummensteg 137,
47475 Kamp-Lintfort

Projekt:
vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 in Oberhausen,
Schalltechnische Untersuchung

Darstellung: Lageplan zu Anlage 17 Beurteilungspegel im Prognose-Planfall, Bewertung der Veränderung		Blatt Nr.: Anlage 20
		Projekt Nr.: 3.1838
RegNr.:	Maßstab 1:2500 Format DIN-A4	Datum: 26.10.2020
erstellt: Schneider	geprüft: Weinert	Projektleiter: Weiser

STADT OBERHAUSEN

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31
- Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) -

in

Oberhausen - Osterfeld

BEGRÜNDUNG (ENTWURF)
gem. § 9 Abs. 8 BauGB

Teil B – Umweltbericht zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31

Stand: 11.01.2021, zuletzt aktualisiert am 08.02.2021

1.1 Einleitung 3
1.1 Kurzdarstellung des Inhaltes und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes 3
1.1.1 Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes 3
1.1.2 Angaben zum Standort, zu Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben 3
1.2 Einschlägige Fachgesetze und Fachpläne 3
1.2.1 Fachgesetzliche Vorgaben 3
1.2.2 Angaben in Fachplänen und örtlichen Zielkonzepten 5
1.3 Methodik der Bewertung 6

2 Umweltauswirkungen 6
2.1 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt 6
2.1.1 Bestand 6
2.1.2 Vorgesehene Maßnahmen 6
2.1.3 Prognose der Auswirkungen 6
2.1.4 Bewertung 6
2.2 Fläche und Boden 7
2.2.1 Bestand 7
2.2.2 Prognose der Auswirkungen 7
2.2.3 Vorgesehene Maßnahmen 7
2.2.4 Bewertung 7
2.3 Wasser 7
2.3.1 Bestand 7
2.3.2 Prognose der Auswirkungen 8
2.3.3 Vorgesehene Maßnahmen 8
2.3.4 Bewertung 8
2.4 Luft und Klima 8
2.4.1 Bestand 8
2.4.2 Prognose der Auswirkungen 8
2.4.3 Vorgesehene Maßnahmen 9
2.4.4 Bewertung 9
2.5 Landschaft und Ortsbild 9
2.5.1 Bestand 9
2.5.2 Prognose der Auswirkungen 9
2.5.3 Vorgesehene Maßnahmen 9
2.5.4 Bewertung 9
2.6 Mensch, seine Gesundheit und Bevölkerung insgesamt 10
2.6.1 Bestand und Prognose der Auswirkungen 10
2.6.2 Vorgesehene Maßnahmen 11
2.6.3 Bewertung 12
2.7 Kultur und Sachgüter 12
2.7.1 Bestand 12
2.7.2 Prognose der Auswirkungen 12
2.7.3 Vorgesehene Maßnahmen 12
2.7.4 Bewertung 12
2.8 Sonstige Belange des Umweltschutzes 12
2.8.1 Sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern 12
2.8.2 Erneuerbare Energien und effiziente Nutzung von Energie 12
2.8.3 Eingesetzte Techniken und Stoffe 13

3 Wechselwirkungen 13

4 Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung 13

5 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Verringerung sowie zum Ausgleich 14
5.1 Vermeidung und Minderung 14
5.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung 14

6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten 14
6.1 Untersuchung von alternativen Standorten im Stadtgebiet 14
6.2 Untersuchung von unterschiedlichen Nutzungen am beabsichtigten Standort 14
6.3 Planungsalternativen am beabsichtigten Standort 14

7 Zusätzliche Angaben 15
7.1 Methodik der Umweltprüfung und Schwierigkeiten bei der Ermittlung der Auswirkungen 15
7.2 Maßnahmen der Überwachung 15
7.3 Zusammenfassung 15
7.4 Quellen 16

1 Einleitung

1.1 Kurzdarstellung des Inhaltes und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes

1.1.1 Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes

Die Stadt Oberhausen stellt den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 auf, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen großflächigen Erweiterungsneubau auf dem Gelände eines bestehenden kleinflächigen Lebensmittel-Discountmarktes der Firma Lidl zu schaffen Das Bauleitplanverfahren ist erforderlich, um die Integration eines dann i.S.v. § 11 Abs. 3 Baunutzungsverordnung (BauNVO) großflächigen Einzelhandelsbetriebes städtebaulich verträglich zu steuern.

1.1.2 Angaben zum Standort, zu Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben

Das Plangebiet befindet sich im Nordosten von Oberhausen Osterfeld unmittelbar an der Verwaltungsgrenze zur Stadt Bottrop und ist allseits von Siedlungsflächen umgeben. Es handelt sich um einen bestehenden Einzelhandelsstandort, der von der Huyssenstraße und der Teutoburger Straße aus erschlossen ist, mit dem Gebäude im Westen und der Stellplatzanlage im Osten. Die Vorhabenfläche ist weitgehend überbaut bzw. versiegelt, weist nur geringe Anteile an Ziergrün auf und ist weitgehend eben.

Die Planungen sehen den Abriss der bestehenden Handelsimmobilie und den anschließenden Neubau einer „Metropolkonzept-Filiale“ vor. Damit ist eine Vergrößerung der Verkaufsfläche von heute etwa 800 m² auf 1.350 m² verbunden. Eine „Metropolkonzept-Filiale“ der Fa. Lidl zeichnet sich unter anderem durch eine moderne Architektur in ökologischer Bauweise mit Gründach, Fassadenbegrünung und ergänzender Photovoltaiknutzung sowie eine hohe Energieeffizienz aus, umfasst aber auch ein neues Stellplatzkonzept, mit teilweise in den Baukörper integrierten Stellplätzen. In dem geplanten überwiegend zweigeschossigen Baukörper soll die Einzelhandelsverkaufsfläche im Obergeschoss und im Erdgeschoss eine eingehauste Stellplatzanlage realisiert werden. Die Warenanlieferung soll ebenfalls in einem eingehausten Andienungsbereich abgewickelt werden, um potentielle Lärmemissionen auf sensible Umgebungsnutzungen zu reduzieren und die Einbindung als Nahversorgungsstandort in dessen städtebauliches Umfeld verträglich zu gestalten.
Der Hauptgebäudekörper soll eine Höhe von ca. 10,00 m aufweisen, die punktuelle Erhöhung durch ein Staffelgeschoss in der dritte Geschossebene für Büro- und Sozialräume ist verbunden mit einer Gebäudehöhe für diesen Bereich von ca. 12,00 m.

Die verkehrliche Erschließung ist künftig für den Anlieferungsverkehr von der Huyssenstraße, für den Kundenverkehr von der Straße Im Fuhlenbrock vorgesehen. Zusätzlich wird die Parkebene im Gebäude eine Anbindung (Ausfahrt) an die Teutoburger Straße erhalten.

Die Regenentwässerung erfolgt im Trennsystem und soll im Wesentlichen durch eine unterirdische Versickerung mittels Rigolen erfolgen. Falls sich diese im Rahmen der weiteren planerischen Ausarbeitung und Prüfung als nicht realisierbar erweisen sollte, kann auch die bestehende und genehmigte Ableitung in die öffentliche Mischkanalisation beibehalten werden, mittels derer der bestehende Markt entwässert wird.
Zur Bewertung des Vorhabens in Hinblick auf die Einzelhandelsstruktur ist auf die Ausführungen im städtebaulichen Teil der Begründung zu verweisen.

1.2 Einschlägige Fachgesetze und Fachpläne

1.2.1 Fachgesetzliche Vorgaben

Baugesetzbuch

Bauleitpläne sollen nach § 1 Abs. 5 BauGB eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen sichern und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen

und zu entwickeln, auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.
In § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB sind die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege als zu berücksichtigende Belange genannt, sowie in § 1 a BauGB der sparsame und schonende Umgang mit Grund und Boden vorgegeben.
In die Abwägung einzustellen sind die **Auswirkungen auf die Schutzgüter** (Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt), die umweltbezogenen Auswirkungen **auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung** („Schutzgut Mensch“) insgesamt, die umweltbezogenen Auswirkungen auf **Kulturgüter und sonstige Sachgüter** sowie die **Wechselwirkungen** zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes.
Weitere zu berücksichtigende Aspekte sind die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG); die Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern; die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie; die Darstellungen von Landschaftsplänen sowie von sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechtes; die Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind.
Für das Planverfahren von besonderer Bedeutung sind die **Bodenschutzklausel** (sparsamer Umgang mit Grund und Boden) und die **Umwidmungssperrklausel** für landwirtschaftliche Flächen und Waldflächen sowie die Berücksichtigung der Eingriffsregelung nach dem BNatSchG.
Das BauGB ist somit medienübergreifend und querschnittsorientiert ausgerichtet, Konkretisierungen der eher allgemein formulierten Ziele finden sich in den jeweiligen Fachgesetzen zu den Schutzgütern.

Immissionsschutzrecht

Ziele des Immissionsschutzes ergeben sich aus dem rahmensetzenden Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und einer Reihe von Regelwerken, deren Anwendungsbereiche und Verbindlichkeitsgrade für die Bauleitplanung unterschiedlich sind. Ziele des BImSchG sind der Schutz des Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) und die Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen).
Das wichtigste lärmtechnische Regelwerk für die Bauleitplanung ist die DIN 18005 „Berücksichtigung des Schallschutzes im Städtebau“. Sie dient der planerischen Abschätzung von Verkehrs- und Gewerbeimmissionen. In ihrem Beiblatt 1 enthält sie schalltechnische Orientierungswerte, deren Einhaltung oder Unterschreitung „wünschenswert“ ist. Überschreitungen sind abwägend zu rechtfertigen. Die DIN legt Orientierungswerte, differenziert nach Nutzungen sowie Tag- und Nachtzeit, fest.
Die Beurteilung der Geräusche verschiedener Arten von Schallquellen (Verkehr, Industrie und Gewerbe, Freizeitlärm) sollen wegen der unterschiedlichen Einstellungen der Betroffenen zu verschiedenen Arten von Geräuschquellen jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen und nicht addiert werden.
Für die Bauleitplanung kommt im Bereich der Luftschadstoffe der 39. BImSchV (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft) eine besondere Bedeutung zu, da diese Grenzwerte für die Belastung mit Schadstoffen wie Feinstaub und Stickstoffdioxid festlegt, die bei der Bewertung der Erheblichkeit von Auswirkungen einer Planung ebenso heranzuziehen sind wie bei der Bewertung der auf ein Vorhaben einwirkenden Belastungen.

Naturschutzrecht

Das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und das Landesnaturschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (LNatSchG NW) legen als Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege fest, dass Natur und Landschaft aufgrund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und soweit erforderlich wiederherzustellen sind. Besonders hervorgehoben wird, dass dies im besiedelten und unbesiedelten Bereich sowie in Verantwortung für zukünftige Generationen zu erfolgen hat. Beeinträchtigungen sind zu vermeiden und soweit dies nicht möglich ist, durch entsprechende Maßnahmen auszugleichen.
In das BNatSchG integriert sind die Vorgaben des europäischen Naturschutzrechtes, insbesondere der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie. Der Umgang mit deren Regelungen ist in methodischen Handreichungen und Empfehlungen niedergelegt.
Generell unterliegen die „besonders geschützten Arten“ und die „streng geschützten Arten“ dem besonderen Schutzregime des § 44 BNatSchG. Die aus den beiden im BNatSchG näher definierten Gruppen relevanter Tier- und Pflanzenarten sind in Nordrhein-Westfalen unter der Bezeichnung „planungsrelevante Arten“ zusammengefasst worden, die in der artenschutzrechtlichen Prüfung zu berücksichtigen sind. Gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG

ist es u.a. verboten, wildlebende Tiere der besonders geschützten Arten zu fangen, zu verletzen und zu töten. Auch dürfen ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht beschädigt oder zerstört werden. Bei den streng geschützten Arten und den europäischen Vogelarten gilt zusätzlich, dass es verboten ist, diese Arten zu ihren Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten so erheblich zu stören, dass eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population eintritt. Bei nach den Vorschriften des Baugesetzbuches oder nach § 15 BNatSchG zulässigen Vorhaben wurde durch § 44 Abs. 5 BNatSchG ein Spielraum eingeführt, der es erlaubt, bei der Zulassung nunmehr eine auf die Aufrechterhaltung ökologischer Funktionen im räumlichen Zusammenhang abzielende Prüfung vorzunehmen. Demzufolge wird dann nicht gegen die Zugriffsverbote verstoßen, wenn die ökologischen Funktionen der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Diese Ausgleichsmaßnahmen sind allerdings im Unterschied zu Ausgleichsmaßnahmen gemäß naturschutzrechtlicher Eingriffsregelung artspezifisch festzulegen. Zudem müssen sie zum Zeitpunkt des Eingriffes bereits vollständig funktionsfähig sein.

Wasserrecht

Das Landeswassergesetz (LWG-NW) wurde zur Ausfüllung der rahmenrechtlichen Regelungen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) erlassen. Beide Gesetze haben unter anderem die Aufgabe, den Wasserhaushalt als Bestandteil von Natur und Landschaft und als Grundlage für die öffentliche Wasserversorgung und die Gesundheit der Bevölkerung zu ordnen. Geregelt werden insbesondere der Schutz und die Entwicklung von Oberflächengewässern und Grundwasser, zum Beispiel mit einem Verschlechterungsverbot, sowie die Abwasserbeseitigung.
Gemäß § 55 WHG soll Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften oder wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen. In § 44 LWG NW ist präzisierend festgelegt, dass nur das Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 1. Januar 1996 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, nach Maßgabe des § 55 Absatz 2 des WHG zu beseitigen ist.

Bodenschutzrecht

Der Bodenschutz ist auf Bundesebene als Querschnittsmaterie in anderen Gesetzen (u.a. BauGB, s.o.) geregelt. Gemäß § 1 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) ist der Zweck und Ziel des Gesetzes, *„nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.“*
Ergänzend bestimmt das BBodSchG, dass die Funktionen des Bodens nachhaltig zu sichern und erforderlichenfalls wiederherzustellen sind. Im Mittelpunkt der gesetzlichen Regelungen steht der Aspekt der Gefahrenabwehr. Ergänzend zum BBodSchG wurde insbesondere hinsichtlich Verfahrensregelungen das Landesbodenschutzgesetz erlassen.
Die Bundesbodenschutzverordnung regelt die Untersuchung und Bewertung von Verdachtsflächen, altlastverdächtigen Flächen, schädlichen Bodenveränderungen und Altlasten wie auch die Anforderungen zum Beispiel an die Probennahme und Analytik, die Gefahrenabwehr und den Inhalt von Sanierungsplänen. Für eine Reihe von Schadstoffen enthält sie Prüf-, Maßnahmen- und Vorsorgewerte.

Denkmalschutzrecht

Bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen sind die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege angemessen zu berücksichtigen. Insbesondere werden dazu die für den Denkmalschutz und die Denkmalpflege zuständigen Behörden frühzeitig eingeschaltet. Die Behörden sind aufgefordert, daran mitzuwirken, dass die Denkmäler in die Raumordnung und Landesplanung, die städtebauliche Entwicklung und die Landespflege einbezogen und einer sinnvollen Nutzung zugeführt werden.

1.2.2 Angaben in Fachplänen und örtlichen Zielkonzepten

Der seit 2010 wirksame Regionale Flächennutzungsplan mit Stand vom 15.10.2019 enthält für die überwiegenden Teile des Plangebietes die regionalplanerische Darstellung „Allgemeiner Siedlungsbereich“ und die flächennutzungsplanerische Darstellung „Wohnbaufläche“.
Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich eines rechtkräftigen Bebauungsplanes. und nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplanes der Stadt Oberhausen.

Im „Maßnahmenplan“ des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK 2020) ist für die Teutoburger Straße der Maßnahmentyp „Verbundachse“ verzeichnet, der verdeutlicht, dass im Verlauf der Straße Potentiale zur Förderung des Biotopverbundes und zur Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse zu sehen sind. Allgemeine planerische Ziele sind bei diesem Maßnahmentyp, vorhandene Vegetationsstrukturen zu sichern und zu ergänzen bzw. neu anzulegen und gegebenenfalls auch Wegeverbindungen zur Verbesserung der Erholungsfunktion und der Erreichbarkeit von Siedlungs- und Freiflächen zu schaffen oder zu optimieren.

1.3 Methodik der Bewertung

Die **Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen** eines Vorhabens kann nicht ausschließlich auf die Einhaltung der Grenzwerte einschlägiger Regelwerke und Gesetze abstellen, weil dadurch die Grenze zwischen *erheblichen* Umweltauswirkungen und *schädlichen* Umwelteinwirkungen entfallen würde und insbesondere die Aspekte Vorsorge und Entwicklung/Förderung von Leistungen des Umwelthaushaltes gegebenenfalls zu wenig Beachtung erfahren. Erheblich ist eine nachteilige Umweltauswirkung also nicht erst dann, wenn diese so gewichtig ist, dass sie nach Einschätzung der Behörden zu einer Versagung der Zulassung führen kann.
Für die meisten Schutzgüter gibt es aber prinzipiell keine naturwissenschaftlich zwingenden „Grenzwerte“, teilweise können sich Bewertungen schon innerhalb der Betrachtungen für ein einzelnes Schutzgut unterscheiden (eine Maßnahme also sowohl positive wie negative Folgen etwa im Artenschutz haben). Soweit also keine einschlägigen Regelwerke (solche liegen v. a. im Immissionsschutz und im Bodenschutz vor) herangezogen werden können, wird die Bewertung durch Interpretation der gesetzlich definierten Ziele in verbal-argumentativer Form nach Maßgabe und in Auslegung der Ziele und Vorgaben der geltenden Fachgesetze und untergesetzlicher Regelwerke erfolgen.
Kriterien für die Bestimmung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen sind dabei u.a. ihre Merkmale insbesondere in Bezug auf die Wahrscheinlichkeit, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit, den kumulativen Charakter sowie der Umfang und die räumliche Ausdehnung der Auswirkungen.

2 Umweltauswirkungen

2.1 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

2.1.1 Bestand
Gebäude und Stellplatzanlage nehmen derzeit den weit überwiegenden Teil des Plangebietes ein, Freiflächen sind lediglich parallel der umgebenden Straßen in Form von Ziergrünflächen (Bodendecker, Rasen) vorhanden. Einzelbäume finden sich zum Teil unmittelbar an die Vorhabenfläche angrenzend im öffentlichen Straßenraum.

Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Vorprüfung
Die zum Bebauungsplan erstellte artenschutzrechtliche Vorprüfung kommt zusammenfassend zu der Bewertung, dass unter Beachtung allgemeiner Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen für geschützte Tierarten kein Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zu erwarten ist und daher auch keine Artenschutzprüfung Stufe II (vertiefende Prüfung der Verbotstatbestände) erforderlich ist.

2.1.2 Vorgesehene Maßnahmen
Im Plangebiet sind Maßnahmen zum Schutzgut Flora/Fauna in Form von Festsetzungen zur Neupflanzung von Einzelbäumen sowie zur Dach- und Fassadenbegrünung vorgesehen.

2.1.3 Prognose der Auswirkungen
Es ist davon auszugehen, dass bauzeitlich sämtliche Vegetationsbestände beseitigt werden. Die betroffenen Biotoptypen sind als solche von geringem ökologischem Wert einzustufen und werden nach Abschluss der Bauarbeiten durch neue, teilweise höherwertige ersetzt.
Das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ist auszuschließen.

2.1.4 Bewertung
Das Vorhaben ist mit dem Verlust von sehr kleinteiligen Lebensräumen kulturfolgender Arten, die mit den speziellen Anforderungen des Standortes (fast ausschließlich Ziergrün) zurechtkommen, verbunden und hat somit

zwar grundsätzlich negative Auswirkungen, diesen sind aber die neu entstehenden Lebensräume in den Freiflächen gegenüberzustellen, die sich ebenfalls an kulturfolgende Arten wenden. Erhebliche Auswirkungen auf eine Biotopverbundfunktion sind nicht zu erkennen.
Den Zielen des BNatSchG wird insoweit entsprochen, als das Plangebiet bereits über Jahrzehnte hinweg einer sehr intensiven Nutzung unterlegen hat und es sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung handelt.

Zusammenfassend lässt die Analyse der biotischen Rahmenbedingungen somit keine Aspekte erkennen, die gegen eine Realisierung des Vorhabens sprechen. Die Planung ist aufgrund der nunmehr vorgesehenen Dach- und Fassadenbegrünung sowie der Anpflanzung von Bäumen auf der offenen Stellplatzfläche im Vergleich zum Bestand hinsichtlich des Schutzgutes positiv zu beurteilen.

2.2 Fläche und Boden

2.2.1 Bestand
Das Plangebiet ist weitestgehend befestigt und überbaut.

Eine vorliegende Baugrunduntersuchung ergab, dass lediglich in einem kleinen Teilbereich eine bis zu 2,3 m in die Tiefe reichende Auffüllung mit Anteilen Bauschutt und Asche vorliegt, ansonsten aber unten den Tragschichten der Pflasterung Kiese und Sande ohne Fremdanteile anstehen, bei denen es sich auch um umgelagerte bzw. aufgefüllte Böden handeln könnte.
Auf der Vorhabenfläche liegen somit weder besonders schutzwürdige Böden nach § 1 Abs. 1 LBodSchG noch in anderer Hinsicht schutzwürdige Böden vor.

Da es sich nicht um eine erstmals bebaute Fläche handelt, kommt der § 44 LWG nicht zur Anwendung. Es liegt die gutachterliche Einschätzung vor, dass eine Versickerung aufgrund der Standortverhältnisse prinzipiell möglich ist, wenngleich die Wasserdurchlässigkeit des Untergrundes sehr begrenzt ist.

2.2.2 Prognose der Auswirkungen
Durch die Errichtung des neuen Gebäudes und der privaten Verkehrsflächen erfolgt keine wesentliche Zunahme der versiegelten Flächen. Betroffen sind ausschließlich massiv überformte Flächen, die nahezu keine Bodenfunktionen übernehmen.

2.2.3 Vorgesehene Maßnahmen
Es sind keine speziellen Maßnahmen zum Bodenschutz vorgesehen. Die geplante Versickerung dient mittelbar auch dem Schutzgut Boden.

2.2.4 Bewertung
Das Vorhaben hat keine erheblichen negative Auswirkungen auf das Schutzgut, da die Bodenfunktionen (Lebensraumfunktion, Regel-, Speicher- und Pufferfunktion und Ertragsfunktion) bereits aktuell nur in geringem Maße erfüllt werden und sich an dieser Funktionserfüllung mit der Umsetzung der Planung keine wesentlichen Veränderungen ergeben werden.
Es gibt keine wesentlichen Veränderungen der Flächeninanspruchnahme für Siedlungszwecke.

2.3 Wasser

2.3.1 Bestand
Im Plangebiet wie auch unmittelbar daran angrenzend gibt es keine Oberflächengewässer. Grundwasser ist erst in großen Tiefen zu erwarten. Eine Versickerung von auf befestigten Flächen abfließendem Niederschlagswasser ist prinzipiell möglich.
Eine Ausweisung als Trinkwasserschutzgebiet liegt nicht vor. Über eine Nutzung von Grund- und Oberflächenwasser liegen keine Informationen vor. Solche sind aufgrund der Nutzungsstruktur aber auch nicht zu erwarten. Die Grundwasserneubildung ist im Plangebiet derzeit nicht wesentlich eingeschränkt.

2.3.2 Prognose der Auswirkungen

Durch die geplanten Baumaßnahmen werden sich keine wesentlichen Änderungen am Umfang der Flächen ergeben, auf denen derzeit noch Niederschläge unmittelbar versickern und somit zur Grundwasseranreicherung beitragen. Durch die geplante Versickerung wird es zu einer geringfügigen Verbesserung der Grundwasserneubildung kommen, die jedoch nicht von Bedeutung für den Grundwasserleiter als Ganzes ist.
Die Gefahr von größeren vorhabenbedingten Schadstoffeinträgen besteht nicht. Es sind keine erheblichen Auswirkungen auf das Grundwasserdargebot zu erwarten.
Auswirkungen auf möglicherweise vom Grundwasser abhängige Biotope (insbesondere Quellen mit entsprechender Biozönose) sind auszuschließen. Erhebliche Auswirkungen auf Gewässer, die durch Einleitungen von Regenwasser oder durch Abschläge aus dem Mischsystem hervorgerufen werden können, sind durch das Vorhaben ebenfalls nicht zu erwarten.

2.3.3 Vorgesehene Maßnahmen

Maßnahme zum Gewässerschutz sind nicht vorgesehen.

2.3.4 Bewertung

Der Umfang der zur Grundwasseranreicherung beitragenden Niederschläge wird sich durch die geplante Versickerung erhöhen. Da der Grundwasserleiter sehr viel größer ist als das Plangebiet und keine Quellen oder andere vom Grundwasser abhängige wertvolle Biotope betroffen sind, sind aber angesichts der geringen Größe des Plangebietes lediglich geringe **positive Auswirkungen** auf das Schutzgut Wasser zu erwarten.
Die Analyse zum Schutzgut Wasser steht der angestrebten städtebaulichen Nutzung somit nicht entgegen und die Inanspruchnahme ist als umweltverträglich zu beurteilen.

2.4 Luft und Klima

2.4.1 Bestand

Lufthygienisch-klimatisch wird das Plangebiet und sein Umfeld durch den Klimatoptyp „Stadtrandklima“ mit Übergang zum Stadtklima bzw. zum Gewerbeklima gekennzeichnet, der gegenüber dem Freiland durch bereits deutlich veränderte Charakteristika (eingeschränkte Austauschverhältnisse, fehlende Abschattungsstrukturen durch verdunstungsaktive Baumkronen, stärkere Hitze- und Wärmebelastung mit länger anhaltenden Überwärmungsphasen) bestimmt ist. Im näheren Umfeld finden sich auch große Flächen mit Freiland oder Parkklima. Somit ist im Umfeld von keinem besonderen Bedarf an klimatisch-lufthygienischem Ausgleichsbedarf auszugehen.
Eine Luftleitungsfunktion im engeren Sinne oder eine Bedeutung zur Kaltluftproduktion kommt dem Plangebiet aufgrund des hohen Versiegelungsgrades nicht zu. Eine Leistung zur Luftregeneration ist im Plangebiet schon wegen des sehr geringen Vegetationsaufkommens nicht zu erwarten. Eine besondere Leistungsfähigkeit des Plangebietes hinsichtlich eines klimatisch-lufthygienischen Ausgleiches in die angrenzenden Siedlungsflächen ist somit nicht erkennbar. Die Darstellung des Klimatoptyps „Stadtklima“ auf der regionalklimatischen Ebene in den digitalen Karten auf dem Klimaserver des RVR (vgl. Quellenverzeichnis) verweist jedoch darauf, dass angesichts des Klimawandels generell entsprechende Maßnahmen zur Minderung stadtklimatischer Effekte vorgesehen werden sollten.
Als Emissionsquellen sind die Verkehrsstraßen im weiteren Umfeld des Plangebietes zu nennen. Hinweise auf Schadstoffbelastungen im Plangebiet, die besonderer bauleitplanerischer Maßnahmen Bedarf liegen nicht vor.

2.4.2 Prognose der Auswirkungen

Durch die geplante Dach- und Fassadenbegrünung werden sich stadtklimatische Effekte (insbesondere die einer thermischen Veränderung) auf der Vorhabenfläche verringern und somit dazu beitragen die stadtklimatischen Auswirkungen des Klimawandels zu verringern. Durch die Bebauung wird es aber keine Verschiebung der geländeklimatischen Charakteristika geben, die sich durch den in der Klimaanalyse dargestellten Klimatoptyp „Stadtklima" (auf regionaler Ebene kleinflächig parallel der Teutoburger Straße dargestellt) ausdrücken. Auch sind bei Umsetzung der Planung keine klimatischen oder lufthygienischen Auswirkungen auf benachbarte Flächen zu erwarten.
In Hinblick auf die Belastung mit Luftschadstoffen sind im Plangebiet und seinem unmittelbaren Umfeld allenfalls geringfügige Veränderungen im Vergleich zum derzeitigen Zustand zu erwarten, da der objektbezogene Verkehr minimal zunimmt.

2.4.3 Vorgesehene Maßnahmen

Zum Schutzgut Klima und Luft sind Festsetzungen zur Dach- und Fassadenbegrünung sowie der Anpflanzung von Bäumen auf der offenen Stellplatzfläche vorgesehen.

2.4.4 Bewertung

Das Vorhaben führt in Folge der geplanten Begrünungsmaßnahmen zu einer leichten positiven Veränderung der stadtklimatischen Verhältnisse bei der Temperaturausgleichsfunktion, weniger hingegen bei Luftregenerations- und Luftleitungsfunktion. Diese Veränderungen bleiben aber auf das Plangebiet beschränkt. Aus diesem Grund und weil der Fläche kein spezielles lufthygienisch-klimatisches Ausgleichspotential für belastete Flächen im näheren Umfeld zukommt, ist nicht von erheblichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima auszugehen. Grundsätzlich negative Veränderungen werden auch durch die mit der Bebauung einhergehenden Luftschadstoffemissionen (durch Verkehr) verursacht. Diese sind jedoch angesichts der minimalen Veränderungen und wegen der auf den breiten Straßenflächen vergleichsweise offenen Anströmungsverhältnisse als nicht erheblich negativ zu bewerten.

Die Analyse der klimatisch-lufthygienischen Verhältnisse lässt somit keine Aspekte erkennen, die einer Realisierung des Vorhabens entgegenstehen. Die Planung ist aufgrund der nunmehr vorgesehenen Dach- und Fassadenbegrünung sowie der Anpflanzung von Bäumen auf der offenen Stellplatzfläche im Vergleich zum Bestand hinsichtlich des Schutzgutes positiv zu beurteilen.

2.5 Landschaft und Ortsbild

2.5.1 Bestand

Das Orts- und Landschaftsbild wird im Planungsraum durch die heterogene Siedlungsrandlage und den eher geringen Anteil vegetationsbestandener Flächen bestimmt. Die kleinen Gehölzstrukturen im Umfeld erlangen keine auch nur auf kurze Distanzen prägende Bedeutung. Vor diesem Hintergrund ist weder von einer landschaftlichen Einbindung noch von einem ausgeprägten Ortsbild zu sprechen.

Städtebaulich oder architektonisch besonders bemerkenswerte Gebäude oder Gebäude, die unter Denkmalschutz stehen, gibt es im Plangebiet nicht.
Für die Naherholung weist die Fläche keine Bedeutung auf.

2.5.2 Prognose der Auswirkungen

Grundlegende Veränderungen des Ortsbildes sind nicht zu erwarten, da sich das Volumen der neuen Bebauung nicht grundlegend von der Bestehenden unterscheidet. Insbesondere werden sich Blickbeziehungen nicht wesentlich verändern. Lediglich nach Norden wird durch die Anordnung einer Lärmschutzwand der Blick von der angrenzenden Wohnbebauung auf die offene Stellplatzanlage des Einzelhandelsstandortes unterbunden.

2.5.3 Vorgesehene Maßnahmen

Zum Schutzgut sind Festsetzungen zu Anpflanzungen und zur Schaffung von Grünanlagen im Plangebiet vorgesehen.

2.5.4 Bewertung

Die Planung führt zu nur auf kurze Distanzen sichtbare positive Veränderungen des Ortsbildes durch die verstärkte Begrünung des Gebäudes, während sich die größere Gebäudehöhe auch in der umgebenden Bebauung wiederfindet und somit nicht grundsätzlich negativ in Erscheinung tritt. Eine grundlegende Veränderung des Ortsbildes ist jedoch schon wegen der geringen Größe der Vorhabenflächen nicht zu erwarten.

Beeinträchtigungen in Hinblick auf die Naherholung sind auszuschließen.

Die Analyse zum Schutzgut Landschaft lässt somit keine erheblichen Restriktionen für die angestrebte städtebauliche Nachnutzung erkennen. Die Inanspruchnahme ist verbunden mit der geplanten Dachbegrünung und den weiteren Pflanzmaßnahmen als umweltverträglich zu beurteilen.

2.6 Mensch, seine Gesundheit und Bevölkerung insgesamt

2.6.1 Bestand und Prognose der Auswirkungen

A Teilaspekt Lärm und Schadstoffe

Auf das Plangebiet wirken Schallimmissionen aus dem bestehenden Einzelhandel und dem Verkehr auf den umliegenden Straßen ein. Mit dem Vorhaben ist nutzungsbedingt eine Zunahme der Lärmemissionen im Plangebiet wie auch in seinem Umfeld verbunden. Baubedingt, also zeitlich begrenzt, sind Schadstoffe, vor allem aber Lärmbelastungen durch den Baustellenverkehr absehbar. Um diese Veränderungen beurteilen zu können wurde eine Verkehrsuntersuchung sowie ein schalltechnischer Fachbeitrag erarbeitet.
In einer Verkehrsuntersuchung wurde ermittelt, welche zusätzliche Verkehrsnachfrage aufgrund der geplanten Entwicklung zu erwarten ist und ob das zukünftige Verkehrsaufkommen störungsfrei und mit einer angemessenen Qualität des Verkehrsablaufs abgewickelt werden kann. Dazu wurde das aktuelle Verkehrsaufkommen wurde an den relevanten Knotenpunkten erfasst und auf dieser Grundlage das Verkehrsaufkommen im Prognose-Planfall mit dem aus dem Prognose-Nullfall (nur unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung) verglichen.
Für die Erschließung des Parkplatzes wurden verschiedene Möglichkeiten geprüft, wobei gilt, dass die Anlieferung aus fahrgeometrischen Gründen in jedem Fall weiterhin von der Huyssenstraße aus erfolgen muss. Der Kundenverkehr kann hingegen grundsätzlich an verschiedenen Stellen erfolgen (von der Huyssenstraße, der Straße Im Fuhlenbrock, aus dem Kreisverkehr und von der Teutoburger Straße) aus erfolgen, die in der Verkehrsuntersuchung geprüft wurden.

Die verkehrliche Erschließung des Plangebietes soll auf Grundlage der Untersuchungen und der Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern im Wesentlichen über eine neu zu erstellende Parkplatz-Zufahrt von der Straße Im Fuhlenbrock aus erfolgen, die bereits vorhandene Anbindung am Knotenpunkt Teutoburger Straße/Turnplatzstraße zum Einzelhandelsstandort soll aber weiterhin als Ausfahrt genutzt werden. Durch den Verzicht auf eine Zufahrt von der Teutoburger Straße aus können Missverständnisse beim Ein- und Abbiegen aufgrund der benachbarten Turnplatzstraße vermieden werden. Es bleibt aber dabei, dass bei einer Ausfahrt aus der Parkgarage unter dem geplanten Neubau zur Teutoburger Straße mit Konflikten zwischen querenden Fußgängern und Radfahrern und ausfahrenden Pkw zu rechnen ist und die Bushaltestelle zu kurzzeitigen Sichtbehinderungen aufgrund einer Verdeckung des bevorrechtigten Verkehrs auf der Teutoburger Straße durch haltende Busse führt. Die im Bestand vorhandene Zufahrt ist in der Vergangenheit allerdings im Unfallgeschehen nicht auffällig gewesen. Zur Verbesserung der Situation sollen die Kraftfahrer in der Ausfahrt der Parkgarage mit Hilfe von geeigneten Hinweisen in Form von Schildern und Bodenmarkierungen auf bevorrechtigte Fußgänger und Radfahrer hingewiesen werden. Obgleich die zusätzliche Ausfahrt zur Teutoburger Straße aus Gründen den Verkehrsqualität nicht erforderlich ist, trägt sie zu einer Entzerrung des abfließenden Verkehrs bei.
Zusammenfassend führt der Gutachter aus: *„Im Rahmen des Planungsprozesses wurden sämtliche denkbare Erschließungsvarianten geprüft. Die gewählte Erschließungsvariante mit der Hauptzufahrt an der Straße Im Fuhlenbrock und einer weiteren Ausfahrt zur Teutoburger Straße im Bereich der Einmündung Turnplatzstraße weist zwar geringfügige "Einschränkungen" auf, ist aber aus technischer Sicht vorbehaltlos realisierbar und vereint in der planerischen Gesamtbetrachtung die meisten Vorteile.“*

Die verkehrstechnische Untersuchung kam für die gewählte Variante zu den folgenden Ergebnissen:

- Durch das Vorhaben ist mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens um 240 Kfz/24h zu rechnen. In der Spitzenstunde am Nachmittag von 17.15 bis 18.15 Uhr ist ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 24 Kfz (Summe aus Quell- und Zielverkehr) zu erwarten.
- Im Prognose-Planfall ist an allen untersuchten Knotenpunkten im Umfeld des Vorhabens in der relevanten Spitzenstunde am Nachmittag eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) zu erwarten.
- Das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen kann im vorhandenen Ausbaustand im bestehenden Straßennetz jederzeit leistungsfähig abgewickelt werden. Der Verkehrszustand ist an den Knotenpunkten stabil. Es sind große Reserven vorhanden.

Für das vorliegende Bebauungskonzept wurden im Rahmen eines schalltechnischen Fachbeitrages die Geräuschimmissionen an den schützenswerten Nutzungen in der Umgebung nach den Vorgaben der TA Lärm errechnet und bewertet. Außerdem wurde die Veränderung des Verkehrslärms durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen ermittelt und bewertet.
Zur Einhaltung der einschlägigen Richtwerte sind demzufolge beim Gewerbelärm folgende Maßnahmen erforderlich:

- Die Öffnungszeit ist vor 22 Uhr zu beenden, sodass bis 22 Uhr alle Kunden und Beschäftigte den Parkplatz verlassen haben. Die Öffnungszeit ist so zu wählen, dass vor 6 Uhr keine Kunden und Beschäftigten den Parkplatz befahren, denn im Nachtzeitraum von 22 bis 6 Uhr würden eine Nutzung des Parkplatzes und Anlieferungsvorgänge zu höheren Mittelungs- und Spitzenpegeln führen als zulässig.
- Zur Begrenzung der Geräuschimmission sind folgende Minderungsmaßnahmen umzusetzen:
    - der Parkplatz ist mit einer Asphaltoberfläche herzustellen;
    - die Deckenunterseite der Parkgarage und der Anlieferung sind mit geräuschabsorbierenden Materialien zu verkleiden;
    - das Tor der Anlieferung ist während der Ladevorgänge zu schließen;
    - es ist eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2 m an der Huyssenstraße zu errichten.

Mit den genannten betrieblichen Maßnahmen können die Immissionsrichtwerte der TA Lärm auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch andere gewerbliche Betriebe an den im Umfeld vorhandenen Wohnnutzungen mit einer Ausnahme eingehalten werden.
Am Immissionsort 5 (Jacobistraße 1) verringert sich die Lärmbelastung durch die genannten Maßnahmen im Vergleich zum Bestand um 0,9 bis 2,8 dB(A). Die Beurteilungspegel liegen somit deutlich unter dem Immissionsrichtwert für Allgemeine Wohngebiete.
Die Geräuschemissionen der haustechnischen Anlagen (Lüftung/Klima) des Lebensmittelmarktes sind mit dem modelltechnisch gewählten Ansatz unkritisch, eventuell ist jedoch eine erneute Prüfung im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens erforderlich, wenn die Detailplanung der Anlagen vorliegt.

In Hinblick auf den Verkehrslärm kommt der Fachbeitrag zu dem Ergebnis, dass:

- das zusätzliche Verkehrsaufkommen im Prognose-Planfall im Verlauf der untersuchten Straßen zu keiner wahrnehmbaren Steigerung der Lärmbelastung führt und der Anstieg zum Prognose-Nullfall maximal 0,4 dB(A) beträgt, im Bereich der Turnplatzstraße ist ein Sinken der Belastung an einzelnen Immissionsorten um bis zu 1,0 dB(A) zu erwarten. Am Haus Jacobistraße1 ist durch die Verlegung der Zufahrt im Tageszeitraum ein Rückgang um bis zu 3,4 dB(A) zu erwarten;
- die höchsten Beurteilungspegel weiterhin mit 66/57 dB(A) tags/nachts an den Häusern Teutoburger Straße 311, Sterkrader Straße 200, 207 und 214 zu erwarten sind;
- städtebauliche Missstände in Hinblick auf den Lärmschutz auszuschließen sind und die Grenze der potentiellen Gesundheitsbeeinträchtigung von 70/60 dB(A) an keinem Immissionsort erreicht oder überschritten wird.

Abschließend kommt der Gutachter zu folgender Einschätzung: *„Insgesamt ist festzustellen, dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit den genannten Maßnahmen realisierbar ist. Mögliche Konflikte durch die haustechnischen Anlagen können im nachgeordneten Baugenehmigungsverfahren gelöst werden."*

B Teilaspekt Freiraumversorgung

Das Plangebiet liegt inmitten von Siedungsflächen mit großen öffentlichen und nutzbaren Grünflächenanteilen. Eine förmliche Erschließung für die Naherholung ist nicht vorhanden.

C Teilaspekt sonstige gesundheitliche Aspekte

Auf andere planungsrelevante Immissionen im Bestand (v.a. Gerüche, Erschütterungen) liegen keine Hinweise vor. Eine Beeinträchtigung der gesunden Wohnverhältnisse ist im Bestand daher nicht zu erwarten.

2.6.2 Vorgesehene Maßnahmen

A Teilaspekt Lärm und Schadstoffe

Es sind Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (u.a. Lärmschutzwand an der Grenze zur Huyssenstraße und Einhausung der Laderampe sowie Begrenzung der Nutzungs- und Öffnungszeiten) zur Sicherstellung des vorbeugenden Immissionsschutzes vorgesehen.

B Teilaspekt Freiraumversorgung

Es sind keine Maßnahmen zur Freiraumversorgung vorgesehen.

C Teilaspekt sonstige gesundheitliche Aspekte

Es sind keine speziellen Maßnahmen vorgesehen.
Generell positive, wenn auch nur sehr kleinteilig wirksame, Effekte sind durch die Festsetzungen zur Gebäudebegrünung und zur Anpflanzung von Gehölzen zu erwarten.

2.6.3 Bewertung

Bezogen auf den Verkehrslärm kommt die Schalltechnische Untersuchung zu dem Ergebnis, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen, das vom Vorhaben ausgelöst wird, zu keiner wahrnehmbaren Steigerung der Lärmbelastung führt. Bezogen auf die Geräuschbelastung durch den geplanten Lebensmittelmarkt wird die Errichtung einer Lärmschutzwand an der Huyssenstraße in einer Höhe von 2 m erforderlich. Darüber hinaus sind betriebliche Maßnahmen durchzuführen, wie z.B. die Beschränkung der Befahrung des Parkplatzes auf die Öffnungszeiten zwischen 6 Uhr und 22 Uhr und die Schließung des Rolltores während der Ladevorgänge. Die Geräuschemissionen der haustechnischen Anlagen (Lüftung/Klima) des Lebensmittelmarktes werden als unkritisch beurteilt.

Wegen der vergleichsweise offenen Siedlungsstruktur im gesamten Planungsraum und der damit guten Anströmungsbedingungen sind im Sinne der 39. BImSchV erhebliche Schadstoffbelastungen nicht zu erwarten.

Den zum Schutzgut Mensch in unterschiedlichen Gesetzen und untergesetzlichen Regelungen formulierten Zielen wird insoweit entsprochen, als erkennbar ist, dass sich an den derzeitigen Verhältnissen im Plangebiet in Hinblick auf die Gesundheit der Menschen keine wesentlichen Verschlechterungen ergeben.
Die Analyse der auf das Schutzgut Mensch bezogenen Aspekte lässt keine Gesichtspunkte erkennen, die einer Realisierung des Vorhabens entgegenstehen. Die Inanspruchnahme ist als umweltverträglich zu beurteilen.

2.7 Kultur und Sachgüter

2.7.1 Bestand

Kulturgüter, die einer besonderen Berücksichtigung im Rahmen der Umweltprüfung bedürfen, sind im Plangebiet und seinem Umfeld nicht bekannt.

2.7.2 Prognose der Auswirkungen

Es sind keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut zu erwarten.

2.7.3 Vorgesehene Maßnahmen

Es sind keine Festsetzungen oder sonstige Maßnahmen zum Schutzgut vorgesehen.

2.7.4 Bewertung

Die Analyse zu Kultur- und Sachgütern lässt keine Restriktionen für die angestrebte städtebauliche Nachnutzung erkennen. Die Inanspruchnahme ist als verträglich zu beurteilen.

2.8 Sonstige Belange des Umweltschutzes

2.8.1 Sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern

Mit Realisierung der Planung werden bau- und nutzungsbedingt Abfälle und Abwässer anfallen. Diese entsprechen in Menge und Zusammensetzung den bei einer Wohnbebauung üblicherweise zu erwartenden. Es ist vorauszusetzen, dass mit diesen entsprechend der rechtlichen Anforderungen und der kommunalen Satzungen zur Entwässerung und zur Abfallentsorgung sachgerecht umgegangen wird. Insbesondere ist vorauszusetzen, dass bei der Verbringung von Bodenaushub die erforderlichen Verwertungsnachweise erbracht werden.
Der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern allgemein ist im Plangebiet durch Einhaltung der einschlägigen Gesetze, Regelwerke und örtlichen Satzungen sichergestellt. Besonderer städtebaulicher Regelungen im Bebauungsplan bedarf es nicht. Es sind keine erheblichen negativen Auswirkungen zu erwarten, die einer Regelung im Rahmen der Bauleitplanung bedürfen.
Grundsätzlich ist die neu geplante Versickerung von Niederschlagswasser als eine tendenziell positive Auswirkung der Planung hervorzuheben.

2.8.2 Erneuerbare Energien und effiziente Nutzung von Energie

Es werden keine Festsetzungen getroffen, die den Einsatz erneuerbarer Energien oder eine besonders effiziente Nutzung von Energie verbindlich vorschreiben. Der Vorhabenträger setzt aber aus eigenem Interesse Maßnahmen zur effizienten Nutzung von Energie in allen Märkten der geplanten Art um.

Auf dem Dach werden Photovoltaikanlagen installiert. Für die Wärme- und Kälteversorgung soll ein wasserbasierendes System eingesetzt werden, welches die Nutzung der Abwärme aus der Produktkühlung einbindet und dadurch den Einsatz fossiler Brennstoffe verringert. Weiterhin werden über eine Betonkernaktivierung bestimmte Bereiche des Verkaufsraumes in den Sommermonaten bzw. zu definierten Zeiten temperiert, um für die Kunden ein angenehmeres Raumklima zu schaffen. Der Hauptteil der Filiale (Verkaufsraum, optionales Kunden-WC, Backvorbereitung, Kassenraum, Pfandraum und Nebenräume) wird über eine in der Bodenplatte verlegte Betonkerntemperierung beheizt und gekühlt. Der Verkaufsraum wird zusätzlich über die Lüftungseinheit beheizt und gekühlt.

Es sind keine **erheblichen negativen Auswirkungen** zu erwarten, die zwingend einer Regelung im Rahmen der Bauleitplanung bedürfen.

2.8.3 Eingesetzte Techniken und Stoffe

Über die zur Umsetzung der generellen Planungsziele eingesetzten Baumaterialien und Bauverfahren liegen noch keine Erkenntnisse vor. In den nachgelagerten Baugenehmigungsverfahren werden alle Vorkehrungen getroffen, die zur Vermeidung negativer Auswirkungen auf Natur und Umwelt erforderlich sind. Eine den einschlägigen Gesetzen, Regelwerken und örtlichen Satzungen entsprechende Vorgehensweise ist auf diesem Wege sichergestellt. Es sind **keine erheblichen negativen Auswirkungen** zu erwarten, die einer Regelung im Rahmen der Bauleitplanung bedürfen.
Die Klärung der Nachhaltigkeit generell gesetzlich zulässiger Baumaterialien und Bauverfahren ist in der Regel nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

3 Wechselwirkungen

Wechselwirkungen sind die Wirkungsbeziehungen innerhalb und zwischen den Schutzgütern respektive zwischen den verschiedenen Teilen des Naturhaushaltes (Boden, Klima, Luft, biotische Ausstattung) wie auch zwischen diesen und den menschlichen Nutzungsansprüchen (beispielsweise Naherholung, landwirtschaftliche Nutzung). Sie sind vielfältiger Art und durch ein enges Netz an Wechselwirkungen gekennzeichnet. Selbst innerhalb eines Schutzgutes kann beispielsweise es zu Auswirkungen kommen, die einander entgegengesetzt zu bewerten sind. So wird die Wiedervernässung einer Fläche durch Herstellung eines geringeren Grundwasserflurabstandes mittels Abgrabung möglicherweise positiv auf das Biotopentwicklungspotential aber negativ auf die Ertragsfunktion des Bodens wirken. Die Wiederbewaldung einer Offenlandfläche führt zwar über die Sukzession zu einem naturräumlich typischen Biotoptyp, kann aber für den Artenschutz auch negative Folgen zeigen, da viele der in Deutschland gefährdeten Arten auf magere und oftmals schütter bewachsenen Offenlandflächen angewiesen sind.
Die Wechselwirkungen werden im Rahmen der Umweltprüfung indirekt durch die beschriebenen Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter erfasst und beurteilt. Als Wechselwirkung ist zum Beispiel die bezogen auf den gesamten Grundwasserleiter geringfügige Veränderung der Grundwasserneubildung und des Grundwasserdargebotes durch die geplante Versickerung (Schutzgut Wasser) zu nennen.
Mit darüberhinausgehenden und für die Bewertung entscheidenden Wechselwirkungen ist nicht zu rechnen.

4 Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung des Planes ist davon auszugehen, dass die bestehende und genehmigte Nutzung im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Möglichkeiten allenfalls minimale Veränderungen erfahren wird, ansonsten aber dauerhaft erhalten bleibt.

5 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Verringerung sowie zum Ausgleich

5.1 Vermeidung und Minderung

Der Vermeidung und Minderung von erheblichen Umweltauswirkungen dienen insbesondere die Festsetzungen zur maximal zulässigen Ausnutzung der Baugrundstücke, zur Geschossigkeit und zur maximal zulässigen Gebäudehöhe, insofern als dass sie durch Ausnutzung der bauordnungsrechtlich zulässigen Nutzungsdichte eine flächensparende Bauweise verbunden mit einem angemessenen Anteil an unversiegelten Flächen sicherstellen.
Die Regelungen zur Gebäudebegrünung und zur Begrünung der privaten Verkehrsflächen dienen insbesondere der Verringerung negativer Umweltauswirkungen auf das Geländeklima und das Ortsbild wie auch auf Flora und Fauna, die vorgesehene Versickerung von nicht behandlungspflichtigem Niederschlagswasser die auf das Schutzgut Wasser. Alle genannten Minderungsmaßnahmen sind auch wirksam in Hinblick auf den derzeitigen Zustand. Die Festsetzungen zum Lärmschutz gewährleisten gesunde Wohnverhältnisse.

5.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Das Vorhaben führt zu keiner wesentlichen Veränderung der Flächenausnutzung gemessen am Versiegelungsgrad, wird aber durch die geplante Dachbegrünung eine Steigerung des Flächenanteils bewirken, der begrenzte Lebensraumfunktion für Tiere übernimmt. Die Erstellung einer Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz ist daher nicht erforderlich.

6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

6.1 Untersuchung von alternativen Standorten im Stadtgebiet

Die gesamtstädtische Untersuchung geeigneter Einzelhandelsstandorte im Stadtgebiet erfolgt im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung und der Einzelhandelsplanung. Daher und weil es sich lediglich um die Aufwertung eines bereits bestehenden Einzelhandelsstandortes handelt, kann auf weitere Darlegungen an dieser Stelle verzichtet werden.

6.2 Untersuchung von unterschiedlichen Nutzungen am beabsichtigten Standort

Für den Geltungsbereich des B-Planes waren andere Nutzungen nicht Gegenstand der verbindlichen Bauleitplanung.

6.3 Planungsalternativen am beabsichtigten Standort

Der Bebauungsplan hat im Laufe des Verfahrens Änderungen im Detail erfahren, diese verändern aber nicht die grundsätzliche Bewertung in Hinblick auf die Betroffenheit der Umweltbelange. Geprüft wurden insbesondere ob sich durch die Umorganisation der geplanten offenen Stellplätze eine Verschiebung der geplanten Lärmschutzwand verbunden mit einer Optimierung der Grünflächenaufteilung ermöglichen lässt. Diese Variante wurde verworfen, da sie zu einem Verlust an Stellplätzen geführt hätte und zudem technische Gründe wie die notwendige Integration eines Schiebetores in die Wand dagegenstehen.

7 Zusätzliche Angaben

7.1 Methodik der Umweltprüfung und Schwierigkeiten bei der Ermittlung der Auswirkungen

Der Umweltprüfung liegen die nachfolgend verzeichneten Gutachten zugrunde, die jeweils auf Grundlage aktueller fachlicher Anforderungen erstellt und durch die jeweils zuständigen Fachämter geprüft wurden. Es wurden dazu die neuesten jeweils verfügbaren Datengrundlagen verwendet bzw. dort, wo die Datengrundlagen nicht hinreichend waren, ergänzende Erhebungen vorgenommen.
Unter Zugrundelegung der Aussagen in den verzeichneten Gutachten ergaben sich keine Schwierigkeiten bei der Ermittlung und Bewertung der im Rahmen der Planung zu behandelnden Fragestellungen.

7.2 Maßnahmen der Überwachung

Auf der Grundlage des § 4c BauGB ist die Gemeinde verpflichtet, erhebliche Umweltauswirkungen, die infolge der Durchführung des Vorhabens unvorhergesehen eintreten könnten, zu überwachen. Die Überwachung soll die Gemeinde in die Lage versetzen, Auswirkungen frühzeitig zu erkennen und geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Dieses so genannte Monitoring umfasst die Beobachtung, Überwachung und Kontrolle der im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt.
Zum Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist die Überprüfung des Vollzuges der festgesetzten Begrünungsmaßnahmen vorgesehen. Weitergehende Monitoring-Maßnahmen sind nicht erforderlich.
Darüber hinaus sind nach § 4 Abs. 3 BauGB die Fachbehörden (z.B. Abteilung 5 der Bezirksregierung, vormals Staatliches Umweltamt) nach Abschluss des Bauleitplanverfahrens im Rahmen ihrer bestehenden Überwachungssysteme in der Verpflichtung, die Gemeinde zu unterrichten, ob nach ihren Erkenntnissen bei der Realisierung des Bauleitplanes insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

7.3 Zusammenfassung

Vorgesehen ist die Umstrukturierung eines bestehenden Einzelhandelsstandortes mit den erforderlichen privaten Verkehrsflächen.
Die Beurteilung der landschaftsökologischen Situation, der erkennbaren Auswirkungen des Vorhabens und der möglichen Maßnahmen zur Minderung und Vermeidung von negativen Auswirkungen auf die Umwelt lassen erkennen, dass das Vorhaben allenfalls geringe negative bzw. geringe positive Auswirkungen auf verschiedene Schutzgüter hervorrufen wird.
Die Umweltbelange stehen dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan dementsprechend nicht prinzipiell entgegen.
Ausschlaggebend für diese Einschätzung sind folgende Aspekte:

1. Es sind im Plangebiet ausschließlich Böden betroffen, die massiv verändert wurden und keine besondere Schutzwürdigkeit genießen.
2. Veränderungen an Oberflächengewässern oder am Grundwasserstand sind infolge der Realisierung des Vorhabens nicht absehbar. Auch werden keine ordnungsbehördlich festgesetzten oder vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiete in Anspruch genommen. Die vorgesehene Versickerung von Niederschlagswasser wirkt in begrenztem Umfang positiv auf das Schutzgut Wasser.
3. Die Gefahr der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten für Luftschadstoffe besteht nicht.
4. Es ist eine geringe positive Veränderung der geländeklimatischen Bedingungen im Plangebiet absehbar, die sich aber auf das Plangebiet beschränkt. Die Fläche erbringt keine spezifischen lufthygienisch-klimatischen Ausgleichsfunktionen für belastete Flächen.
5. Überschreitungen der zulässigen Immissionsrichtwerte für Lärmbelastungen in den umgebenden Wohngebieten wie auch im geplanten Wohngebiet sind im Plangebiet auszuschließen.
6. Es sind ausschließlich Flächen mit Biotoptypen geringer ökologischer Bedeutung betroffen. Das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG durch die Realisierung der Planung ist ausgeschlossen. Die Ausstattung mit Lebensräumen wird sich durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Gebäudebegrünung in begrenztem Umfang verbessern.
7. Es werden keine für die Erholung wesentlichen Flächen in Anspruch genommen.
8. Eine Betroffenheit von Sach- und Kulturgütern ist nicht zu erkennen.

Bei dauerhaftem Verzicht auf die Umsetzung des Bebauungsplanes würden voraussichtlich die vorhandene Einzelhandelsnutzung in gleicher oder leicht veränderter Form beibehalten.

7.4 Quellen

Brilon, Bondzio, Weiser (2021): Verkehrstechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen. Gutachten im Auftrag der Lidl Dienstleistungs GmbH & Co. KG mit Stand vom 05.02.2021. Bochum.

Brilon, Bondzio, Weiser (2021): Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen. Gutachten im Auftrag der Lidl Dienstleistungs GmbH & Co. KG mit Stand vom 08.02.2021. Bochum.

GFP Ingenieurbüro für Geotechnik und Umweltplanung GbR (2020): Neubau eines LIDL-Marktes, Teutoburger Straße 313 in Oberhausen 1. Bericht: Baugrundbeurteilung/ Gründungsberatung und abfallwirtschaftliche Beurteilung des zu erwartenden Aushubmaterials. Gutachten mit Stand vom 26.02.2020 Duisburg.

Ökoplan Hemmer (2019): Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen. Gutachten im Auftrag der Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG mit Stand vom 29.01.2021, Moers.

Außerdem wurden Angaben in den öffentlich zugänglichen Informationssystemen der Stadt Essen sowie verschiedener anderer Dienstanbieter (insbesondere des Landes NRW) ausgewertet. Dazu gehören insbesondere:

- https://www.geoportal.nrw/fachportale
- https://www.elwasweb.nrw.de
- https://klima.geoportal.ruhr/
- https://www.uvo.nrw.de
- https://www.lanuv.nrw.de/landesamt/daten_und_informationsdienste/infosysteme_und_datenbanken/
- http://www.gd.nrw.de

Essen, den 08.02.2021



_____
Andreas Bolle, umweltbüro essen

Prüfung der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB zur Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 31 *– Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl) -*

Aus datenschutzrechtlichen Gründen werden im Folgenden die Stellungnahmen von natürlichen Personen anonymisiert wiedergegeben, sofern einer Namensnennung nicht ausdrücklich zugestimmt wurde. Wenn Personenangaben innerhalb der Stellungnahmen gemacht wurden, werden diese ebenfalls anonymisiert. Die entsprechenden Angaben in den Originalschreiben wurden geschwärzt.
Gegebenenfalls den Stellungnahmen beigefügte Pläne, Fotos, Presseartikel etc. sind den Kopien der Originalstellungnahmen zu entnehmen (siehe Anlage 5 zu dieser Beschlussvorlage). Insoweit im Abwägungsvorschlag auf diese Materialien Bezug genommen wird, erfolgt ein entsprechender Verweis in der Abwägungstabelle.

Stellungnahmen		Prüfung
A.1	**Bezirksregierung Arnsberg** **Abt. Bergbau und Energie in NRW** **Goebenstraße 25, 44135 Dortmund** **[Stellungnahme vom 31.10.2019]**	
zu den bergbaulichen Verhältnissen im Planbereich erhalten Sie folgende Hinweise: Die Planfläche befindet sich über auf Steinkohle verliehenen Bergwerksfeldern im Eigentum der RAG Aktiengesellschaft Im Welterbe 10 in 45141 Essen. Der Planungsraum liegt im Bereich des ehemaligen "Tiefen" Steinkohlenbergbaus. Soweit eine entsprechende Abstimmung nicht bereits erfolgt ist, empfehle ich, grundsätzlich der Feldeseigentümerin Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben in Bezug auf bergbauliche Einwirkungen aus bereits umgegangenem Bergbau, zu dort vorliegenden weiteren Informationen bzgl. bergschadensrelevanter Fragestellungen sowie zum Erfordernis von Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen. Die letztge-		Die RAG Aktiengesellschaft ist im Rahmen der Behördenbeteiligung mit Schreiben vom 24.10.2019 von der Planungsverwaltung mit der Bitte um Abgabe einer Stellungnahme angeschrieben worden. Von Seiten der RAG Aktiengesellschaft wurden bisher keine Mitteilungen zu bergschadensrelevanten Fragestellungen sowie zum Erfordernis von potentiellen Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen übersandt. Die Hinweise werden als Kennzeichnung in die Begründung aufgenommen.

Stellungnahmen		Prüfung
nannte Fragestellung ist grundsätzlich privatrechtlich zwischen Grundeigentümer / Vorhabensträger und Bergwerksunternehmer / Feldeseigentümer zu regeln.		
Ferner liegt die Planfläche über dem Erlaubnisfeld "Julix". Die Erlaubnis gewährt das zeitlich begrenzte Recht zur Aufsuchung von Kohlenwasserstoffen (hier: Grubengas). Rechtsinhaberin des Erlaubnisfeldes ist die A-TEC Anlagentechnik GmbH, Schmelzerstraße 25 in 47877 Willich. Mit bergbaulichen Einwirkungen (Bodenbewegungen) aus diesem Feld ist nicht zu rechnen.		Die A-TEC Anlagentechnik GmbH ist ebenfalls im Rahmen der Behördenbeteiligung mit Schreiben vom 24.10.2019 von der Planungsverwaltung mit der Bitte um Abgabe einer Stellungnahme angeschrieben worden. Von Seiten der A-TEC Anlagentechnik GmbH wurden bisher keine Mitteilungen zu bergschadensrelevanten Fragestellungen sowie zum Erfordernis von potentiellen Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen übersandt.
A.2	**Energieversorgung Oberhausen AG Postfach 10 04 20, 46004 Oberhausen [Stellungnahme vom 26.11.2019]**	
Grundsätzlich bestehen keine Bedenken gegen den o. g. VBB 31. Eine Gas-, Fernwärme- sowie Kabelnetzerweiterung ist z. Zt. nicht vorgesehen. Vorhandene Leitungen, Kabel, Anschlüsse oder Anlagen der Oberhausener Netzgesellschaft mbH dürfen nicht überbaut, überpflanzt oder beeinträchtigt werden, es muss jederzeit ein ungehinderter Zugang zu unseren Netzen und Anlagen gewährleistet sein.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
Vor Beginn der Bauphase ist die ausführende Tiefbaufirma zur erneuten Bestandsplanauskunft bei der Oberhausener Netzgesellschaft verpflichtet.		Notwendige Abstimmungen zur Versorgung des Vorhabengebietes werden zu gegebener Zeit durch den Bauherrn mit der EVO veranlasst und geführt.

Stellungnahmen		Prüfung
A.3	**Stadt Bottrop** **- Planungsamt –** **46215 Bottrop** **[Stellungnahme vom 26.11.2019]**	
Vorbehaltlich des Beschlusses des Ausschusses für Stadtplanung und Umweltschutz des Rates der Stadt Bottrop gebe ich folgende Stellungnahme der Stadt Bottrop zu dem oben genannten Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 ab: Aufgrund der bereits heute vorhandenen erheblichen Beeinträchtigungen der Bottroper Zentren durch Einzelhandelsvorhaben auf Oberhausener Stadtgebiet kann dem VBB Nr. 31 nicht zugestimmt werden.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Durch das planungsbegleitende, einzelhandelsbezogene Verträglichkeitsgutachten des Einzelhandelsgutachters CIMA kann belegt werden, dass durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Funktions- oder Entwicklungsfähigkeit der faktischen Zentralen Versorgungsbereiche im Umfeld des Vorhabenstandortes begründet werden oder zu erwarten sind.[1] Im Speziellen sind für die Bottroper Zentren Umverteilungseffekte von maximal rd. 2,4 % in Bezug auf die gegenwärtigen Bestandsumsätze im Nahrungs- und Genussmittelsortiment zu erwarten. Aufgrund dieser geringen Höhe möglicher Umsatzumverteilungen lassen sich keine wesentlichen negativen Effekte auf die Funktions- oder Entwicklungsfähigkeit der umliegenden faktischen zentralen Versorgungsbereiche ableiten. Gleiches gilt für die im Untersuchungsraum gelegenen Nahversorgungsstandorte in städtebaulich integrierter Lage, die jedoch nicht einem zentralen Versorgungsbereich zuzuordnen sind. Da der maximal zu erwartende Umsatzrückgang dieser Standorte

[1] CIMA Beratung+Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmittelmarktdiscounters, Köln, 04.12.2020, S. 25

Stellungnahmen	Prüfung
	in Summe bei rd. 2,4 % liegt, sind bei dieser Größenordnung keine Gefährdungen dieser Einzelhandelsstandorte aus fachgutachterlicher Sicht zu erwarten. Hier eingeschlossen ist der Standortbereich des ehemaligen Zentralen Versorgungsbereiches „Nahversorgungszentrum Osterfelder Straße“. Eine separate gutachterliche Betrachtung der Auswirkungen auf diesen Standortbereich lässt eine Umsatzverlagerung in Höhe von rd. 2-3 % erwarten. Somit sind auch explizit für diesen Standortbereich aus fachgutachterlicher Sicht keine negativen Effekte auf die ansässigen Anbieter und die Versorgungsstruktur zu erwarten[2].
Stattdessen wird die Einstellung des Verfahrens oder mindestens die Reduzierung der Verkaufsfläche gefordert.	Die besondere betriebliche Eigenart des Vorhabens, die sich aus der geplanten Mehrgeschossigkeit ergibt, erfordert eine differenzierte Verkaufsflächenbetrachtung. Das Planvorhaben zeichnet sich durch eine aufgeständerte Bauweise aus, bei der ein Teil der Stellplätze unterhalb der Verkaufsfläche geschaffen wird, sodass eine adäquate Verkaufsfläche im Obergeschoss realisiert werden kann. Durch diese Bauweise entstehen im Vergleich zu einem Lebensmittelmarkt in ebenerdiger Standardbauweise überdurchschnittliche hohe Verkehrsflächen im Gebäude, die für den Zugang in das Obergeschoss notwendig sind (Rolltreppe, Treppenhaus, Aufzug), Diese Flächen, die zwar im bauplanungsrechtliche Sinne als Verkaufsfläche zu definieren sind, stehen jedoch tatsächlich nicht für den Verkauf zur Verfügung („unproduktive Verkaufsflächen“)[3].

[2] CIMA Beratung Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmittelmarktdiscounters, Köln, 04.12.2020, S. 25
[3] CIMA Beratung Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmittelmarktdiscounters, Köln, 04.12.2020, S. 11

Stellungnahmen	Prüfung
	Um die zu erwartende Marktwirkung des Planvorhabens realistisch einschätzen zu können, erfolgte eine differenzierte Verkaufsflächenbetrachtung im Rahmen der fortgeschriebenen planungsbegleitenden, einzelhandelsbezogenen Verträglichkeitsuntersuchung. Dazu wird eine Unterscheidung zwischen „produktiven“ und „unproduktiven“ Verkaufsflächenanteilen getroffen. Aus Gutachtersicht sind Windfang, Vorkassenbereich und sonstige Verkehrsflächen innerhalb des Gebäudes als „unproduktive Verkaufsflächen“ zu werten. Ein mit dem Planvorhaben hinsichtlich der tatsächlichen Verkaufsflächen vergleichbarer ebenerdiger Lebensmittelmarkt ohne Aufständerung hätte eine Verkaufsfläche von 1.059 m². Bei der geplanten aufgeständerten Filiale kommen durch Rolltreppe, Aufzug und Treppenhaus jedoch weitere Verkehrsflächen hinzu, die dem Kunden zugänglich sind, ohne dass auf diesen Flächen aber ein Verkaufsbetrieb stattfindet. Insgesamt sind somit ca. 360 m² bzw. 27 % der Verkaufsfläche des Vorhabens im bauplanungsrechtlichen Sinne als unproduktive Verkaufsfläche zu werten. Im Rahmen des fortgeschriebenen planungsbegleitenden, einzelhandelsbezogenen Verträglichkeitsgutachtens wurde daher, zusätzlich zu der bauplanungsrechtlich zugrunde zulegenden Verkaufsfläche von 1.350 m², eine objektbezogene Verkaufsfläche berücksichtigt: Adaptiert man die Werte von konventionellen, d.h. „eingeschossigen“ Vergleichsobjekten, so reduziert sich die untersuchungsrelevante Verkaufsfläche des mehrgeschossigen Planvorhabens auf insgesamt 1.059 m² (s.o.). Davon entfallen 990 m² (93,5 %) auf produktive Verkaufsflächen und 69 m² (6,5 %) auf unproduktive Verkaufsflächen (vergleichbar zu Vorkassenzone und Windfang). Die übrigen 291 m² er-

Stellungnahmen	Prüfung
	geben sich aus den Bereichen Rollsteig, Aufzug und Treppenhaus, welche allesamt in einem „konventionellen“, d.h. eingeschossigen Vergleichsobjekten nicht vorhanden sind. Mit der bauleitplanerischen Beschränkung der Gesamtverkaufsfläche von 1.350 m² und der festgesetzten Begrenzung des reinen Verkaufsraums auf 990 m² im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens kann somit sichergestellt werden, dass negative Auswirkungen der Planung auf die Versorgungsstrukturen und insbesondere auf die zentralen Versorgungsbereiche in den Städten Oberhausen und Bottrop ausgeschlossen werden und insgesamt eine städtebaulich und siedlungsräumlich verträgliche Einzelhandelssteuerung gewährleistet wird. Eine Einstellung des vorhabenbezogenen Planverfahrens ist vor diesem fachgutachterlich fundierten Hintergrund nicht erforderlich.
Der durchschnittliche Kaufkraftabfluss der Stadt Bottrop in die direkte Nachbarstadt Oberhausen beträgt mittlerweile über 10%.	Dass der durchschnittliche Kaufkraftabfluss der Stadt Bottrop in die Stadt Oberhausen mittlerweile über 10% betragen würde, wird nicht belegt und kann im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren Nr. 31 auch nicht pauschalisiert gelöst werden.
Bei den nahversorgungsrelevanten Sortimenten fällt der Kaufkraftabfluss nochmals deutlich höher aus. Dies ist bedingt durch die räumliche Nähe und die gute Erreichbarkeit, die vom Bottroper Stadtgebiet in weiten Teilen bei Einrichtungen in direkter Grenznähe gegeben ist.	Das Planvorhaben befindet sich in siedlungsräumlich und städtebaulich vollständig integrierter Lage und übernimmt sowohl im jetzigen Bestand als auch nach einer Überplanung eine wichtige Nahversorgungsfunktion für die angrenzenden Siedlungsräume. Angesichts der unmittelbaren Lage an der Stadtgrenze

Stellungnahmen	Prüfung
	von Oberhausen und Bottrop, die jedoch zu keiner Zäsur im tatsächlichen Siedlungszusammenhang führt, versorgt der Standort bereits gegenwärtig die umliegende Bevölkerung sowohl aus Oberhausen als auch aus Bottrop. Ein überdurchschnittlicher Kaufkraftabzug aus dem Bottroper Stadtgebiet besteht nicht. Solche „stadtübergreifenden" Nahversorgungsstandorte wie im vorliegenden Fall sind insbesondere im zusammenhängenden Siedlungskörper des Ruhrgebiets keine Seltenheit, sondern vielmehr ein fester Bestandteil der flächendeckenden Nahversorgungsstruktur. Folglich wurde die stadtübergreifende Versorgungsfunktion, die dem bestehenden LIDL-Markt am Untersuchungsstandort bereits heute zukommt, im kommunalen Einzelhandelskonzept der Stadt Bottrop aus dem Jahr 2012 bescheinigt. Auch im aktuellen Einzelhandelskonzept (2019) wird der Planstandort bei der Analyse der Nahversorgungsqualität im Bottroper Stadtgebiet berücksichtigt.[4]
Dies trifft insbesondere auf den Neubau des Lidl-Standortes Teutoburger Straße zu, der entsprechend der Umsatzverteilung des Einzelhandelsgutachtens zum Vorhaben zu über 50% durch Bottroper Bürger genutzt werden soll. Daher bestehen erhebliche Bedenken gegen die Erweiterung der Verkaufsfläche.	Die siedlungsräumliche Lagebesonderheit des Planvorhabens direkt angrenzend zur Bottroper Stadtgrenze wurde vorstehend bereits behandelt. Das Einzugsgebiet des Planvorhabens wurde entsprechend der tatsächlichen siedlungsräumlichen Strukturen im Umfeld des Planvorhabens gutachterlich ermittelt und abgegrenzt. Dabei wurde die aktuelle Wettbewerbssituation berücksichtigt. Es umfasst vor allem Teile der statistischen Oberhausener Bezirke Klosterhardt-Süd und Osterfeld-Ost. Darüber hinaus sind Teile

[4] CIMA Beratung Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmittelmarktdiscounters, Köln, 04.12.2020, S. 16

Stellungnahmen	Prüfung
	des unmittelbar östlich an den Planstandort angrenzenden Bottroper Stadtgebietes zum Einzugsgebiet des Planvorhabens zu zählen. Innerhalb dieses Einzugsgebietes leben insgesamt rd. 9.990 Einwohner. Etwa 5.340 Einwohner des Einzugsgebietes sind der Stadt Oberhausen und rd. 4.650 Einwohner der Stadt Bottrop zuzuordnen[5]. Unter Berücksichtigung der kleinräumigen Kaufkraftkennziffern ist das Verhältnis der im Einzugsbereich vorhandenen Kaufkraftpotentiale für den untersuchungsrelevanten Sortimentsbereich mit jeweils 10,8 Mio. EUR in beiden Städten ausgeglichen[6]. Die ermittelten Umsatzumverteilung summieren sich für Standorte im Oberhausen Stadtgebiet auf rd. 1,1 Mio. EUR während Standorte in Bottrop mit rd. 0,5 Mio. EUR betroffen sind[7]. Damit sind vergleichsweise höhere Auswirkungen auf die Angebotsstrukturen im Oberhausener Stadtgebiet zu erwarten, wenngleich sich diese Auswirkungen in einem unschädlichen Rahmen für die schützenswerten Versorgungsstrukturen in Oberhausen und Bottrop bewegen.

[5] CIMA Beratung Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmittelmarktdiscounters, Köln, 04.12.2020, S. 17
[6] CIMA Beratung Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmittelmarktdiscounters, Köln, 04.12.2020, S. 18
[7] CIMA Beratung Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmittelmarktdiscounters, Köln, 04.12.2020, S. 25

Stellungnahmen	Prüfung
Der Standort des Discounters dient bereits heute vorwiegend der Nahversorgung. Durch seine isolierte Lage sind die Entwicklungsmöglichkeiten auf das vorhandene Einzugsgebiet begrenzt und dürfen maximal 800 m² Verkaufsflächen umfassen.	Mit der Realisierung des Planvorhabens und der damit einhergehenden Ausweitung der Verkaufsfläche am Standort ist keinesfalls eine Aufgabe der Nahversorgungsfunktion verbunden. Auch wurde im Rahmen des planungsbegleitenden, einzelhandelsbezogenen Verträglichkeitsgutachtens dargelegt, dass mit Blick auf die bestehende Wettbewerbsstruktur keine Ausweitung des Einzugsgebietes erfolgen wird. Vielmehr folgt die stärkere Marktdurchdringung innerhalb des bestehenden Einzugsgebietes infolge der gesteigerten Einkaufsattraktivität des Standortes. Wie bereits dargelegt, konnte im Rahmen des fortgeschriebenen Verträglichkeitsgutachtens neben der städtebaulichen Unschädlichkeit gegenüber den schützenswerten Versorgungsstrukturen in Bottrop und Oberhausen auch die Vereinbarkeit des Planvorhabens mit den Zielen der Landesplanung sowie des kommunalen Einzelhandelskonzeptes der Stadt Oberhausen nachgewiesen werden. Durch das Planvorhaben wird die städtebaulich vollintegrierte Standortlage für die langfristige Sicherstellung der heute bereits ausgeübten Nahversorgungsfunktion ertüchtigt. Eine „isolierte Lage“, wie sie von der Einwenderin beschrieben wird, ist für den Planstandort weder in siedlungsräumlicher noch in städtebaulich Sicht feststellbar. Die maximale Verkaufsflächengröße des Vorhabens von 1.350 m², die - unter Berücksichtigung der mit der betrieblichen Besonderheit einer „Metropolfiliale“ verbundenen, überdurchschnittlichen Bewegungsflächen - faktisch einer Verkaufsflächengröße von 1.059 m² eines ebenerdigen Marktes entspricht,

Stellungnahmen	Prüfung
	ist somit auch aus fachgutachterlicher Sucht als standortangemessen zu bewerten. Sie ermöglicht es u.a. dem veränderten und gestiegenen Kundenanspruch gerecht zu werden. Eine Reduzierung der Verkaufsflächen des Planvorhabens auf maximal 800 m² ist vor diesem auch fachgutachterlich fundierten Hintergrund nicht erforderlich.
Die Verkaufsflächen für zentrenrelevante Sortimente sind auf 80 m² beschränkt. Diese Beschränkung sollte auch auf das neue Vorhaben in identischem Umfang übernommen werden.	Dem Einwand wird insoweit Rechnung getragen, dass der Verkaufsflächenanteil für sonstige zentrenrelevante Sortimente (ohne Nahversorgungsrelevanz) durch die getroffenen textlichen Festsetzungen beschränkt wird. Hierbei wird mit Blick auf die betriebliche Eigenart des Planvorhabens die objektspezifische Verkaufsfläche von 1.059 m² herangezogen. Die Verkaufsfläche für sonstige zentrenrelevante Sortimente (ohne Nahversorgungsrelevanz) wird planungsrechtlich auf maximal 106 m² beschränkt, was einem faktischen Anteil von maximal 10 % der Verkaufsflächen gleichkommt.
Das zur Herleitung der Verkaufsflächengröße des neuen Vorhabens dienende Einzelhandelsgutachten weist einige unübliche Betrachtungen auf. Das Einzugsgebiet der Kunden wird nicht auf den fußläufigen Einzugsbereich von 800 m beschränkt, sondern reicht erheblich darüber hinaus. Dies gilt sowohl für das Oberhausener als auch für das Bottroper Stadtgebiet. Dadurch werden mehr potentielle Personen als Kunden ermittelt und deren Kaufkraft fließt in die Ermittlung der Verkaufsflächengröße ein.	Im Gegensatz zum tatsächlichen Einzugsgebiet berücksichtigt ein gutachterlich abzugrenzender Nahbereich, der u.a. entsprechend des Einzelhandelserlasses NRW auf einen Radius von 700 bis 1.000 Metern anzuwenden ist, zunächst keine städtebaulichen Zäsuren und siedlungsräumlichen Einheiten. Im Entwurf des neuen Einzelhandelserlasses NRW heißt es in diesem Zusammenhang: „Dabei wird es sich in verdichteten, städtischen Räumen um einen ca. 700 m bis 1.000 m fußläufigen Radius handeln (…), der aber je nach den konkreten räum-

Stellungnahmen	Prüfung
	lichen Gegebenheiten (insbesondere durch Siedlungsstrukturen, die Erreichbarkeit von Verkehrswegen und Barrierewirkungen) weiter gefasst werden kann." In einem Radius von 700 Metern um den Vorhabenstandort leben 6.185 Menschen; in einem Radius von 1.000 Metern sind es sogar 11.615 Menschen[8]. Der im Entwurf des neuen Einzelhandelserlasses NRW angegebene Orientierungsrahmen wird somit durch das vorliegend konkret abgegrenzte Einzugsgebiet mit 9.900 Einwohnern unterschritten. Das vorliegend gutachterlich abgegrenzte Einzugsgebiet umfasst hingegen einen Raum, der fußläufig in maximal 15 Minuten erreichbar ist, und somit eine eindeutige Ausrichtung auf den Nahbereich des Vorhabenstandortes aufweist. [9]
Zudem wird im Einzelhandelsgutachten zum Vorhaben eine unübliche Annahme hinsichtlich der Kaufkraftbindung für diese erweiterten Einzugsgebiete getroffen. So werden im Gutachten 50% Kaufkraftbindung statt der normalerweise verwendeten 30% Kaufkraftbindung des Nahversorgungsanteils angenommen. Im Ergebnis gelingt mit Hilfe der veränderten Stellschrauben" der gutachterliche Nachweis der „erforderlichen" Verkaufsflächengröße von 1350 m². Wendet man die vorgesehen 30% Kaufkraftbindung des Nahversorgungsanteils an, kommt man zu 810 m² Verkaufsfläche, also der Größe des heutigen Discounters. Schlägt man die 80 m² Verkaufsfläche für zentrenrelevante Sortimente dazu, lassen sich maximal 900 m² Gesamtverkaufsfläche begründen.	In Bezug auf die Kaufkraftbindung ist auf folgende Aussagen aus dem Entwurf des neuen Einzelhandelserlasses NRW hinzuweisen: „Sollte der Gesamtumsatz des Vorhabens 35 % der relevanten Kaufkraft im wohnortnahen Bereich übersteigen, so kann dies ein Indiz dafür sein, dass die Planung gerade nicht primär der Nahversorgung dienen wird (..). Allerdings ist hierdurch eine mögliche Nahversorgungsfunktion nicht zwingend widerlegt. Denn dies stellt nur einen ersten Anhaltswert dar, der in Anbetracht der konkreten Situation zu bewerten ist. Denn wegen besonderer räumlicher Strukturen kann auch eine höhere Kaufkraftbindung plausibel sein (..). Dies gilt es dann zu belegen."

[8] CIMA Beratung Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmittelmarktdiscounters, Köln, 04.12.2020, S. 16f
[9] CIMA Beratung Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmittelmarktdiscounters, Köln, 04.12.2020, S. 15

Stellungnahmen	Prüfung
	Für das Planvorhaben wird unter Berücksichtigung der objektspezifischen Verkaufsflächenstruktur ein Gesamtumsatz von rd. 7,9 Mio. € erwartet, davon entfallen rd. 6,7 Mio. € auf Nahrungs- und Genussmittel. Es zeigt sich, dass der im Entwurf des Einzelhandelserlasses NRW genannte Richtwert von 35 % zwar im 700 Meter Radius nicht eingehalten wird, innerhalb des Nahbereiches von 1.000 m wird der Wert jedoch mit 28,5 % unterschritten. Um die wohnortnahe Versorgungsfunktion konkretisieren zu können, wurde daher zusätzlich das tatsächlich abgegrenzte Einzugsgebiet herangezogen, aus dem ebenfalls eine fußläufige Erreichbarkeit grundsätzlich zu bescheinigen ist. Auch hier wird die 35%-Schwelle mit einer Umsatz-Kaufkraft-Relation von 31% unterschritten. Unter Würdigung der konkreten räumlichen Gegebenheiten kann dem Planvorhaben daher aus gutachterlicher Sicht eine angemessene Nahversorgungsfunktion bescheinigt werden[10]. Auch vor diesem fachgutachterlich fundierten Hintergrund ist eine Reduzierung der Verkaufsflächen des Planvorhabens nicht erforderlich.
Diese Gesamtverkaufsflächengröße hätte auch den Charme, dass der durch das gültige Einzelhandelskonzept geschützte Nahversorgungsbereich Klosterhardt-Süd nicht wesentlich belastet wird und keine Fragen hinsichtlich der Verbindlichkeit von Beschlüssen des Rates der Stadt Oberhausen aufkommen.	Im Rahmen des fortgeschriebenen planungsbegleitenden, einzelhandelsbezogenen Verträglichkeitsgutachtens wurde gutachterlich festgestellt, dass infolge der Realisierung des Planvorhabens keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Funktions- oder Entwicklungsfähigkeit der faktischen zentralen Versorgungsbereiche innerhalb der maßgeblichen Teilräume des Oberhausener und Bottroper Stadtgebietes zu erwarten sind.

[10] CIMA Beratung Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmittelmarktdiscounters, Köln, 04.12.2020, S. 28f

Stellungnahmen	Prüfung
	Für den im Oberhausener Einzelhandelskonzept 2008 festgelegten zentralen Versorgungsbereich „Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd“ ist mit einer Umverteilungsquote von ca. 12,0% eine erhöhte Betroffenheit aus fachgutachterlicher Sicht zu erwarten. Eine Betriebsgefährdung des dortigen Netto-Marktes kann deshalb nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Dieser zentrale Versorgungsbereich bedarf jedoch einer besonderen versorgungsstrukturellen Betrachtung, da fraglich ist, inwiefern er mit Blick auf die gegenwärtig tatsächlich vorhandenen Bestandsstrukturen und unter Würdigung der aktuellen höchstrichterlichen und obergerichtlichen Rechtsprechung zu zentralen Versorgungsbereichen und deren Mindestanforderungen die Funktion eines zentralen Versorgungsbereiches tatsächlich noch übernimmt bzw. noch übernehmen kann. Aufgrund der nicht mehr zeitgemäßen Objektdarstellung und Größenstruktur des ansässigen Netto-Marktes wird lediglich eine Teilversorgung des unmittelbaren Nahbereiches übernommen. Damit entspricht der Standort nicht mehr den gemäß aktueller Rechtsprechung formulierten Anforderungen an einen Einzugsbereich mit entsprechendem städtebaulichem Gewicht. Somit ist losgelöst von dem vorliegenden Planvorhaben das faktische Vorhandensein des zentralen Versorgungsbereichs „Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd“ nicht mehr gegeben und aus fachgutachterlicher Sicht eher eine Klassifizierung als solitärer und integrierter Nahversorgungsstandort naheliegend. Hiermit einhergehend zeichnet sich auch im Rahmen der aktuellen Entwurfsstände zur Fortschreibung des Oberhausener Einzelhandelskonzeptes ab, dass der zentrale Versorgungsbereich „Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd“ die Anforde-

Stellungnahmen	Prüfung
	rungen für die erneute Ausweisung und Klassifizierung als zentraler Versorgungsbereich voraussichtlich nicht mehr erfüllen wird. Unabhängig von der Realisierung des Planvorhabens ist mit Blick auf die bestehenden objekt- und standortseitigen Defizite des Netto-Marktes im derzeitigen „Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd“ (geringe Verkaufsflächenausstattung ohne erkennbare Erweiterungsmöglichkeiten, rückwärtige Lage, eingeschränkte Sichtbarkeit) aus gutachterlicher Sicht ein langfristiger Betrieb dieses Marktes ohnehin grundsätzlich in Frage zu stellen. Unter versorgungsstrukturellen Gesichtspunkten und mit Blick auf die Überschneidung der Nahbereiche des Netto-Marktes und des Planvorhabens ist jedoch auch im Falle einer Betriebsaufgabe des Netto-Marktes weiterhin eine ausreichende Nahversorgungsstruktur sichergestellt. Mit Blick auf das planungsbegleitende, einzelhandelsbezogene Verträglichkeitsgutachten ist somit keine wesentliche Beeinträchtigung der zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung faktisch im Untersuchungsraum bestehenden zentralen Versorgungsbereiche festzustellen.
Gleiches gilt für die Standorte des Nebenzentrums Fuhlenbrock und des Nahversorgungszentrums Osterfelder Straße in Bottrop, deren Erhalt und Erweiterungsabsichten die Stadt Oberhausen Anfang dieses Jahres in ihrer Stellungnahme zum Einzelhandelskonzept der Stadt Bottrop zugestimmt hat.	Im Rahmen des fortgeschriebenen planungsbegleitenden Verträglichkeitsgutachtens konnte fachgutachterlich dargelegt werden, dass für den zentralen Versorgungsbereich „Nebenzentrums Fuhlenbrock“ Umverteilungseffekte von maximal 2,4 % der gegenwärtigen Bestandsumsätze im Nahrungs- und Genussmittelsegment zu erwarten sind. Die zu erwartenden Umverteilung im „Hauptzentrum Innenstadt Bottrop“ liegt hingegen

Stellungnahmen	Prüfung
	bei < 1%[11]. Eine separate gutachterliche Betrachtung der Auswirkungen auf den Standortbereich an der Osterfelder Straße in Bottrop, der seit der Aktualisierung des Bottroper Einzelhandelskonzeptes in 2019 nicht mehr als zentraler Versorgungsbereich eingestuft ist, lässt eine dortige Umsatzverlagerung von höchstens rd. 2–3% erwarten. [12] Aufgrund der geringen Höhe möglicher Umsatzumverteilungswirkungen für die Angebotsstandorte im Bottroper Stadtgebiet lassen sich somit keine wesentlichen negativen Effekte auf die Funktions- oder Entwicklungsfähigkeit der dortigen zentralen Versorgungsbereiche bzw. Nahversorgungsstandorte ableiten[13].
Die Erweiterung des heutigen Lidl-Standortes auf 1.350 m Verkaufsfläche widerspricht den von der Stadt Oberhausen selbst definierten Entwicklungsabsichten. Nur durch eine Aufgabe des Nahversorgungsbereiches Klosterhardt-Süd am heutigen Standort und eine Verlegung des Nahversorgungsbereiches Klosterhardt-Süd auf das Vorhabengebiet lässt sich eine rechtlich sichere Herleitung begründen. Die negativen Auswirkungen auf das Nebenzentrum Fuhlenbrock und das Nahversorgungszentrum Osterfelder Straße in Bottrop würden sich damit aber nicht lösen lassen.	Zusammenfassend wird nochmals festgehalten, dass • die Verkaufsflächengröße von 1.350 m², die - unter Berücksichtigung der betrieblichen Eigenart des Vorhabens - faktisch einer begutachtungsrelevanten Verkaufsflächengröße von 1.059 m² eines ebenerdigen Marktes in Standartbauweise entspricht, städtebaulich unschädlich sowie vereinbar mit den Zielen und Grundsätzen der Landesplanung und dem Oberhausener Einzelhandelskonzept 2008 sowie dessen Fortschreibungsentwurfsständen ist. • durch die Vorhabenrealisierung keine wesentlichen negativen Beeinträchtigungen auf die Funktions- oder Entwick-

[11] CIMA Beratung Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmittelmarktdiscounters, Köln, 04.12.2020, S. 25
[12] CIMA Beratung Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmittelmarktdiscounters, Köln, 04.12.2020, S. 25
[13] CIMA Beratung Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmittelmarktdiscounters, Köln, 04.12.2020, S. 25f

Stellungnahmen		Prüfung
		lungsfähigkeit der Versorgungstrukturen (zentrale Versorgungsbereiche und Nahversorgungsstandorte) in Oberhausen und Bottrop zu erwarten sind.
A.4	**Wirtschaftsbetriebe Oberhausen Betrieb – Kanäle und Straßen – Buschhausener Straße 149, 46145 Oberhausen [Stellungnahme vom 04.11.2019]**	
Zu dem uns vorgelegten Bebauungsplan nehmen wir wie folgt Stellung: Auf dem Grundstück verläuft ein städtischer Kanal (DN 1300). Zum Zwecke der Unterhaltung, der Sanierung und der Erneuerung des Kanals ist ein Schutzstreifen von 5,50 m beidseitig der Kanalachse zu definieren und durch Baulast zu sichern. Der Schutzstreifen ist von jeglichen Bauten freizuhalten und muss jederzeit für den Kanalbetrieb oder einen von ihm beauftragten Betrieb zugänglich sein.		Der Verlauf des Kanals wurde bereits in den Vorentwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans übernommen und als unterirdische Hauptversorgungsleitung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 13 BauGB dargestellt. Des Weiteren wurde der nach der Stellungnahme der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen notwendige Schutzstreifen in einer Breite von 5,50 m beidseitig der Kanalachse in die Planzeichnung des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans übernommen. Die mit dem Schutzstreifen verbundenen Hinweise und Auflagen werden berücksichtigt und sind in der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan dargelegt.
Das Schmutz- und Oberflächenwasser muss auf dem Grundstück getrennt geführt werden. Das Niederschlagwasser ist gedrosselt an das städtische Netz anzuschließen. Die Drosselmenge beträgt maximal 40 l/s.		Im Rahmen der Vorhabenrealisierung wird beabsichtigt, das Schmutz- und Oberflächenwasser auf dem Grundstück getrennt zu führen und über den bestehenden Anschluss in das städtische Kanalnetz einzuleiten ist.

Stellungnahmen	Prüfung
	Im Rahmen der Genehmigungsplanung ist darzulegen, ob eine Rückhaltung oder gedrosselte Einleitung zur Erreichung der Drosselmenge von maximal 40 l/s benötigt wird.
Es ist zu prüfen, ob eine Versickerung des Dachwassers auf dem Grundstück möglich ist.	Auf dem Vorhabengebiet befindet sich derzeit der bestehende Lidl-Markt, einschließlich der zugehörigen Stellplatzanlage. Da die Grundstücke im Plangebiet vor dem 01.01.1996 bereits erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen wurden, beansprucht § 55 Abs. 2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) gemäß § 44 Abs. 1 Landeswassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (LWG) nicht unmittelbar Geltung. Unabhängig davon wurde zur Prüfung der Möglichkeit einer Einleitung des Dachflächenwassers in den Baugrund im Rahmen der erstellten Bodengutachten ebenfalls Versickerungsversuche durchgeführt [14]. Im Ergebnis des Versuchs ergibt sich ein Durchlässigkeitsbeiwert von $k \approx 3{,}6 * 10^{-6}$ m/s. Dieser liegt in dem im Arbeitsblatt A 138 der ATV angegebenen relevanten Versickerungsbereich von $1 * 10^{-3} \geq k \geq 1 * 10^{-6}$ m/s, sodass eine Versickerung innerhalb der stark sandig-schwach schluffigen Kiese grundsätzlich möglich ist. Daher ist vorgesehen, das anfallende Niederschlagswasser von den Dachflächen auf dem Grundstück zu versickern. Dazu soll

[14] IFP - Ingenieurbüro für Geotechnik und Umweltplanung: Baugrundbeurteilung / Gründungsberatung / Versickerungsuntersuchung / Orienttierende Bodenuntersuchung zur Errichtung eines Einzelhandelsgeschäftes an der Teutoburger Straße 313 in Oberhausen-Osterfeld, Duisburg, September 2005; bestätigt durch IFP - Ingenieurbüro für Geotechnik und Umweltplanung GbR: Baugrundbeurteilung/ Gründungsberatung und abfallwirtschaftliche Beurteilung des zu erwartenden Aushubmaterials zum Neubau eines LIDL-Marktes, Teutoburger Straße 313 in Oberhausen, Duisburg, 26.02.2020

Stellungnahmen		Prüfung
		nach dem derzeitigen Planungsstand eine ca. 200 m² große Rigole aus Schotter in 80 cm Stärke unterhalb des Parkplatzes realisiert werden. Der stark wasserspeichernde Spezialschotter wird gegen Verschmutzung rundum mit Vlies abgedeckt. Der Zulauf erfolgt über einen vorgeschalteten Schlammfang. Bei der Dimensionierung der Rigole ist ein hundertjähriges Regenereignis berücksichtigt, so dass auch bei Starkregen eine schadlose Rückhaltung und Versickerung gewährleistet ist. Falls sich die Rigolenversickerung im Rahmen der weiteren Ausbauplanung und Prüfung als nicht realisierbar erweisen sollte, kann auch die bestehende und im Bestand genehmigte Ableitung in die öffentliche Mischwasserkanalisation beibehalten werden. Maßnahmen zur Entwässerung werden – sofern sie nicht originärer Bestandteil eines noch durchzuführenden Baugenehmigungsverfahrens sind – im zu der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 gehörigem Durchführungsvertrag geregelt.
A.5	**Wirtschaftsbetriebe Oberhausen Betrieb Stadtentsorgung Buschhausener Straße 149, 46049 Oberhausen [Stellungnahme vom 24.10.2019]**	
Gegen die geplante Errichtung werden unter Berücksichtigung folgender Auflagen keine Bedenken erhoben. Die Auflagen zur Baugenehmigung entnehmen Sie bitte der Anlage.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Stellungnahmen	Prüfung
- ANLAGE - Die Unfallverhütungsvorschrift vom Januar 1979 in der gültigen Fassung vom 01. April 2009, Müllbehälterstandplätze laut § 16 der GUV-VC 27, wie nachfolgend aufgelistet, sind zu beachten. <u>Müllbehälterstandplätze:</u> § 16 Müll darf nur abgeholt werden, wenn: 1. die Zufahrt zu Müllbehälterstandplätzen so angelegt ist, dass ein Rückwärtsfahren nicht erforderlich ist. Dies gilt nicht, wenn ein kurzes Zurückstoßen für den Ladevorgang erforderlich ist, z. B. bei Absetzkippern, 2. die Zugänge von der Fahrstraße zu den Standplätzen und die Standplätze einen ebenen, trittsicheren Belag haben, der so beschaffen ist, dass er den Beanspruchungen durch das Transportieren und Abstellen der Müllbehälter standhält, 3. die Transportwege von Laub, Grasbüscheln oder Moos frei sind und im Winter Glätte durch Streuen und/oder Räumen von Eis und Schnee beseitigt ist, 4. Müllbehälter, die von Hand bewegt werden, so aufgestellt sind, dass die Müllbehälter nicht unnötig angehoben werden müssen oder im Winter festfrieren, 5. Müllbehälter mit einem Inhalt von 110 l oder mehr so aufgestellt sind, dass der Transport über Treppen nicht erforderlich ist, 6. die Transportwege bei Dunkelheit beleuchtet sind, 7. bei Transportwegen durch Gebäude die Durchgänge mindestens 2	Die Hinweise sind, soweit sie für das planungsrechtliche Verfahren von Belang sind, in die bisherige Planung und den nunmehr vorliegenden Planungsstand eingeflossen. Weiterhin werden die Hinweise in den im weiteren Verfahren noch zu erarbeitenden und zu der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 gehörigen Durchführungsvertrag aufgenommen und im Baugenehmigungsverfahren berücksichtigt.

Stellungnahmen	Prüfung
m hoch und so breit sind, dass gefahrloser Transport der Behälter möglich ist, 8. Türen in Transportwegen ausgenommen Brandabschnittstüren feststellbar sind, 9. Müllbehälterschränke so beschaffen sind, dass sie keine Verletzungen verursachen können und Mülltonnen bei der Entnahme nicht mehr als 0,1 m angehoben werden müssen. Zu § 16 Nr. 1: Bei Sackgassen muss die Möglichkeit bestehen, am Ende der Straße zu wenden. Zu § 16 Nr. 7: Beispielsweise ist bei der Verwendung von Eimern und Tonnen eine Breite von 1 m, bei der Verwendung von Müllbehältern nach DIN 30 700 Teil 1 (Müllgroßbehälter 1,1 m - Umleerbehälter, fahrbar) eine Breite von 1,5 m erforderlich. Fahrzeuge dürfen gemäß § 45 UVV Fahrzeuge (BGV D29) grundsätzlich nur auf Fahrwegen betrieben werden, die ein sicheres Fahren ermöglichen. Auch aus Sicht von § 3 Abs. 1 Betriebssicherheitsverordnung darf der Arbeitgeber Abfallsammelfahrzeuge nur auf Straßen einsetzen, auf denen er einen gefahrlosen Betrieb sicherstellen kann. Das bedeutet, Straßen müssen • für Abfallsammlungen ausreichend tragfähig sein	

Stellungnahmen	Prüfung
• als Anliegerstraßen oder -wege ohne Begegnungsverkehr bei geradem Straßenverlauf eine Breite von mindestens 3,55 m aufweisen (nach StVZO) zulässige Fahrzeugbreite von 2,55 m zzgl. 2 x 0,5 m Sicherheitsabstand). Am Ende der Sackgasse muss eine geeignete Wendeanlage vorhanden sein. Zu den Wendeanlagen gehören in diesem Zusammenhang Wendekreise, Wendeschleifen und Wendehämmer. Wichtige Voraussetzung dabei ist, dass ein Wenden mit ein- bis höchstens zweimaligen Zurückstoßen möglich ist. Wendekreise sind dann geeignet, wenn sie a) einen Mindestdurchmesser von 23,00 m einschließlich der erforderlichen Freiräume für die Fahrzeugüberhänge aufweisen und in der Wendekreismitte frei belastbar sind (keine Bäume, Büsche u. ä.). b) in der Zufahrt eine Fahrbahnbreite von mindestens 5,50 m haben. Vorsorglich weisen wir daraufhin, dass eine Befahrung mit Müllsammelfahrzeugen bei Nichteinhaltung der Bemaßung und Bebauung aus UVV-technischen Gründen nicht möglich ist. Die Müllgefäße müssen am Abfuhrtag an einer öffentlichen Straße zur Abfuhr bereitgestellt werden, da wir keine privaten Straßen befahren können. Es muss dringend darauf geachtet werden, dass die zu befahrenden Flächen für den Schwerlastverkehr (28 t) ausgelegt sind.	

Stellungnahmen		**Prüfung**
BürgerIn 1	**Stellungnahme vom 05.12.2019**	
Wir, die Unterzeichner dieses Schreibens, sind Eigentümer der Liegenschaft Im Fuhlenbrock 1a in 46119 Oberhausen (Amtsgericht Oberhausen, Grundbuch von Osterfeld, Blatt 8574, Flur 19, Flurstück 155) und unmittelbar angrenzend an den Geltungsbereich des oben genannten Bebauungsplanes (siehe beiliegender Lageplan). Mit Blick auf die aktuelle Planung und die Bürgerversammlung am 20. November 2019 nehmen wir wie folgt Stellung bzw. tragen Ihnen hiermit unsere Einwände gegen den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 vor: 01. Die beabsichtigte alleinige Zufahrt zum Grundstück bzw. Parkplatz und die geplante Warenanlieferung ist für uns in keinster Weise hinnehmbar oder ansatzweise akzeptabel. Wie Sie wissen, handelt es sich bei der Huyssenstraße um einen verkehrsberuhigten Bereich" nach § 10 StVO bzw. um eine Spielstraße. Bereits heute wird auf diesen Umstand von Seiten des Individualverkehrs keine bzw. nur unzureichend Rücksicht genommen. Der prognos-		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Hinweis: Ergänzend zu der Bürgerversammlung am 20. November 2019 wurde entschieden, aufgrund der beengten Verhältnisse im Golfclub Oberhausen eine weitere Bürgerversammlung durchzuführen. Die Hinweise und Anregungen aus der ersten Versammlung wurden aufgenommen und in Vorbereitung der erneuten Bürgerversammlung in der Planung bereits berücksichtigt. Im Rahmen des bisherigen Planverfahrens erfolgte die umfangreiche Prüfung alternativer Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten für den Kunden- wie auch den Lieferverkehr[15]. Im Ergebnis sieht die nunmehr vorliegende Planung im Bereich der Huyssenstraße nur noch die Abwicklung des zufließenden Anlieferungsverkehr vor, da nur von dort aus die Rangierwege auf der Stellplatzanlage für den Lkw zur Andienung der geplanten, einge-

[15] Brilon Bondzio Weiser – Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen GmbH: Verkehrstechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen, Bochum, 05.02.2021

Stellungnahmen	Prüfung
tizierte Mehrverkehr (Kunden und Anlieferung) wird dann eine noch größere Gefahr für Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich darstellen. Bitte beachten Sie an dieser Stelle, dass im unmittelbaren Umfeld (Jacobistraße zwischen Huyssenstraße und Hanielstraße) elf Kinder im Alter unter 12 Jahren wohnen, die die Spielstraße - gerade in den Sommermonaten - ausgiebig nutzen. In diesem Zusammenhang müssen wir auch darauf hinweisen, dass die geplante Verkehrsführung der Warenanlieferung eine erhebliche Mehrbelastung für die anliegenden Bewohner darstellt. Bereits jetzt erfolgt regelmäßig eine Warenanlieferung über die Huyssenstraße, obwohl dies von Seiten der Vertreterinnen der Firma Lidl in Abrede gestellt worden ist. Der Verkehr auf der Huyssenstraße kommt dann immer wieder zum Erliegen.	hausten Warenanlieferungsrampe aufgrund der fahrzeugspezifischen Fahr- und Wendeeigenschaften möglich sind. Um eine ungewollte Zufahrt in diesem Bereich durch Kunden des Planvorhabens zu unterbinden, ist es beabsichtigt, die Anlieferungszufahrt durch ein elektrisches Tor zu schließen, welches lediglich per Fernbedienung durch den Fahrer des Anlieferungs-Lkw geöffnet werden kann. Der zufließende Kundenverkehr wird ausschließlich über die Zufahrt von der Straße Im Fuhlenbrock erfolgen. Durch die zuvor beschriebene Verkehrsführung in modifizierter Weise folgt eine deutliche Reduzierung der Verkehrsfrequenz und möglicher Gefährdungen auf der Huyssenstraße. Zur weiteren Entzerrung der Kundenverkehre wurde eine Anbindungsmöglichkeit der in das Gebäude integrierten Stellplatzanlage zur Teutoburger Straße im Bereich der heutigen Grundstückszufahrt geprüft. Gemäß der verkehrlichen Begutachtung wurde an dieser Stelle in die Planung eine ausschließliche Ausfahrt aus der in das Gebäude integrierten Stellplatzanlage aufgenommen. Mit der nunmehr vorliegenden Erschließungslösung kann die Huyssenstraße ihren Charakter als Spielstraße beibehalten, da nur der Anlieferungsverkehr die Zufahrt an der Huyssenstraße vorrangig in den Tagesrandstunden nutzt, zu der nicht üblicherweise die Spielstraße durch die Anwohner in Anspruch genommen wird. Dadurch erfolgt auch eine merkliche Reduzierung der auf das Planvorhaben gerichteten Gesamtverkehre im Vergleich zum derzeitigen Bestand. Der gesamte Kundenverkehr wird zukünftig über die Straße Im Fuhlenbrock und durch eine Ausfahrt über die Teutoburger Straße auf das bzw. von dem Grundstück geführt. Hiermit geht

Stellungnahmen	Prüfung
	eine deutliche Reduzierung der Verkehrsfrequenz der Huyssenstraße einher. Lediglich der zufahrende Anlieferverkehr nutzt die Huyssenstraße zur Erreichung des Vorhabengrundstückes.
Im vergangenen Sommer ist es sogar vorgekommen, dass ein Tiefkühl-LKW über ein gesamtes Wochenende in der Huyssenstraße mit laufender Kühlung" geparkt hat und die Nachbarn ihren Garten - wegen der Lärmbelästigung der Kühlung - nicht nutzen konnten.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, jedoch ist die Kontrolle des ruhenden Verkehrs nicht Gegenstand des vorliegenden Bauleitplanverfahrens. Auch wenn die beschriebene Situation nicht mit der Realisierung des beschriebenen Vorhabens im Zusammenhang steht, wird bei derartigen Vorkommnissen die Kontaktaufnahme zu den örtlichen Ordnungsbehörden oder Polizeidienststellen empfohlen.
02. Die geplante Lärmschutzwand zur Huyssenstraße bzw. Jacobistraße macht in der aktuell geplanten Anordnung aus unserer Sicht wenig Sinn. Der Lärm des Verkehrs auf dem Parkplatz ist bereits heute vorhanden und stellt keine allzu große Beeinträchtigung dar, im Gegensatz zu dem zu- bzw. abfließenden Verkehr über die Huyssenstraße im Bereich Im Fuhlenbrock bis Einfahrt Parkplatz. Eine Zunahme des Verkehres von über 10% in diesem Bereich und dessen Lärmimmission ist für uns so nicht hinnehmbar, da es bisher eine zweite Zufahrt über die Teutoburger Straße gibt, über die - laut Verkehrsgutachter - 30% des derzeitigen zu- bzw. abfließenden Verkehr sowie der Anlieferungsverkehr stattfindet.	Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens ist in einem schalltechnischen Gutachten[16] durch das Büro Brilon Bondzio Weiser untersucht worden, welche Auswirkungen aufgrund des Vorhabens zu erwarten sind. Es wurde geprüft, welche Immissionen von der geplanten Nutzung selbst ausgehen und in welchem Maß das zusätzliche Verkehrsaufkommen eine Veränderung der Verkehrsgeräusche auf den angrenzenden Verkehrswegen bewirkt. Das durch die Planung induzierte Verkehrsaufkommen wurde aus der ebenfalls erstellten, planungsbegleitenden Verkehrsuntersuchung übernommen[17]. Neben der Ermittlung und Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen, wurden im Rahmen des Planverfahrens

[16]Brilon Bondzio Weiser – Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen GmbH: Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße“ in Oberhausen, Bochum, 08.02.2021

[17] Brilon Bondzio Weiser – Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen GmbH: Verkehrstechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)“ in Oberhausen. Bochum, 05.02.2021.

Stellungnahmen	Prüfung
	erforderliche aktive und passive Lärmminderungsmaßnahmen hergeleitet. Zusammenfassend ist festzustellen, dass das geplante Vorhaben mit den fachgutachterlich hergeleiteten baulichen, betrieblichen und organisatorischen Lärmminderungsmaßnahmen in schalltechnischer Hinsicht mit der bestehenden Umgebungsnutzung grundsätzlich verträglich ist. Die Geräuschbelastung im Vorhabenumfeld liegt bei Umsetzung der Lärmminderungsmaßnahmen innerhalb der zulässigen Grenzwerte und reduziert sich gegenüber der derzeit bestehenden Situation zum Teil deutlich. Hinsichtlich des Verkehrslärms ist zu berücksichtigen, dass im Bereich der Huyssenstraße nach dem derzeitigen Planungsstand nur noch der LKW-Anlieferungsverkehr die Zufahrt frequentiert. Die hiermit verbundenen Auswirkungen auf die Lärmentwicklung wurden im planungsbegleitenden Schallgutachten berücksichtigt. Durch die bereits zuvor beschriebene Verkehrsführung, bei der gesamte Kundenverkehr zukünftig über die Straße Im Fuhlenbrock und durch eine Ausfahrt über die Teutoburger Straße auf das bzw. von dem Grundstück geführt wird, folgt eine deutliche Reduzierung der Verkehrsfrequenz und des verkehrsinduzierten Lärms auf der Huyssenstraße. Die ausschließliche Zufahrt des Anlieferungsverkehrs über die Huyssenstraße ist in schalltechnischer Hinsicht unbedenklich. Vor diesem gutachterlichen Analysehintergrund ist innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 31 insbesondere aufgrund des Parkplatzverkehrs sowie der mit den Parkierungsvorgängen verbundenen Geräuschemissionen als aktive Lärmschutzmaßnahme i.S.v. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,0 m an der Huyssenstraße

Stellungnahmen	Prüfung
	zum Schutz der umliegenden Wohnbebauung notwendig und im vorhabenbezogenen Bebauungsplan in den erforderlichen und ausreichenden Ausdehnungen festgesetzt. Zur Beurteilung der schalltechnischen Wirkung der Lärmschutzwand sind entsprechende Berechnungen im Rahmen des Schallgutachtens vorgenommen worden. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Immissionswerte an der Bestandsbebauung an der Huyssenstraße und Jacobistraße ohne Berücksichtigung einer Lärmschutzwand ca. 1-2 dB(A) höher wären.
Diese geplante Änderung stellt eine enorme Lärmbelastung dar, die von der Lärmschutzwand überhaupt nicht "abgefangen" wird. Die Lärmschutzwand müsste zwischen den Wohngebäuden (Im Fuhlenbrock 1 a und 1 b sowie Jacobistraße 1) und dem Anfang der Huyssenstraße angesiedelt werden, um hier einen effektiven Schutz zu bieten.	Unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzwand ergeben sich folgende Auswirkungen: ▪ Die Überschreitung des Immissionsrichtwertes für WR-Gebiete am Haus Jacobistraße 1 beträgt maximal 1,8 dB(A). ▪ Die Beurteilungspegel liegen deutlich unter dem Immissionsrichtwert für WA-Gebiete, wie dem Haus der Einwender. Entsprechend dem Stand der Lärmminderungstechnik werden folgende weitere bauliche, betriebliche und organisatorische Maßnahmen in der Bebauungsplanung berücksichtigt und durch den im weiteren Verfahren zu erarbeitenden, zu einer vorhabenbezogenen Bebauungsplanung gehörenden Durchführungsvertrag gesichert: ▪ Die Parkplatzoberfläche erfolgt in Asphaltbauweise; ▪ Einbau einer absorbierenden Deckenverkleidung in der

Stellungnahmen	Prüfung
	Parkgarage und Anlieferung mit einem Absorptionskoeffizienten α ≥ 0,5; ▪ Das Tor der Anlieferung ist während der Ladevorgänge zu schließen. Mit den Maßnahmen wird die Lärmbelastung der Anwohner gegenüber dem Bestand bestmöglich verringert. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans städtebaulich sinnvoll ist und trotz einer einzelnen Überschreitung des Immissionsrichtwertes der TA-Lärm für WR-Gebiete nicht zu einer unzumutbaren Gesamtsituation führt. Vielmehr ist hier eine Verbesserung der Lärmbelastung gegenüber der Bestandssituation durch die Realisierung des Vorhabens möglich.
Auch sind wir mit der Ausführung der Lärmschutzwand (Holz und Glas mit einer Höhe von ca. 2 m) nicht einverstanden (Gefahr von Graffitis, Vandalismus, wilde Müllkippen, etc.). Warum wird der Lärmschutz nicht durch einen begrünten Wall aus Bäumen und Sträuchern hergestellt und würde somit zusätzlich einen natürlichen bzw. einen ökologischen Charakter erhalten. Auch gibt es optisch ansprechendere Alternativen; dies kann man sich sehr schön am Hallenbad im Sportpark in Bottrop (Parkstraße 41 in 46236 Bottrop) und dem dortigen Umfeld ansehen.	Eine schallreduzierende Funktion kann einer Bepflanzung mit Bäumen oder Sträuchern, gerade in einer ganzjährigen Betrachtung, nicht unterstellt werden. Die bauliche Gestaltung der Lärmschutzwand wird in den im weiteren Verfahren noch zu erarbeitenden und zu der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 gehörigen Durchführungsvertrag aufgenommen und im Baugenehmigungsverfahren geregelt. Das angesprochene Beispiel aus Bottrop kann hierbei herangezogen werden. Darüber hinaus werden mit der Errichtung der beabsichtigten Lärmschutzwand in Orientierung zu der nördlich anschließen-

Stellungnahmen	Prüfung
	den Wohnbebauung zusätzlich Pflanzmaßnahmen einhergehen, die für eine ausreichende Begrünung dieses Bereichs sorgen werden.
03. Im Rahmen der Bürgerversammlung wurde u.a. die Gebäudehöhe mit ca. 12 m angegeben. Aus unserer Sicht passt der neu geplante Gebäudekörper nicht in die seit über 100 Jahren gewachsene Gebäudestruktur der Jacobi-Siedlung. Auf den gezeigten Bildanimationen wird das Gebäude wie ein Fremdkörper; im Gegensatz zum derzeitigen Gebäude.	Auf dem Vorhabengrundstück soll der Neubau im südwestlichen Teil des Vorhabengebietes, orientiert zur Teutoburger Straße platziert werden. Der Hauptgebäudekörper soll eine Höhe von ca. 10,0 m aufweisen. Leidglich im Bereich des geplanten Eingangs ist die punktuelle Erhöhung durch ein drittes Geschoss mit einer Gebäudehöhe von ca. 12,0 m vorgesehen. Der erhöhte Eingangsbereich dient als städtebauliches Element, um das Gebäudes in Richtung des Kreisverkehrs an der Teutoburger Straße / Im Fuhlenbrock zu orientieren. In den übrigen und flächenmäßig deutlich überwiegenden Gebäudeteilen wird die Gebäudehöhe ca. 10,0 m betragen. Somit ist in den Bereichen, in denen ein unmittelbarer Bezug zur umgebenden Nachbarschaftsbebauung besteht, eine städtebaulich verträgliche Reaktion des Planvorhabens gesichert, da sich diese Höhenentwicklung an den Trauf- und Firsthöhen der Umgebungsbebauung orientiert und diese nicht überschreitet. Sowohl entlang der Huyssenstraße als auch der Turnplatzstraße erreicht die Umgebungsbebauung Firsthöhen von über 10 m maximal von rd. 14,6 m. Die zusätzliche Untergliederung der Fassadengestaltung sowie eine weitgehende Eingrünung des Gebäudekörpers, sichert ebenfalls ein städtebaulich verträgliches Einfügen in die Umgebung. Die geplante Gebäudehöhe ergibt sich insgesamt aus einer Vielzahl von technischen bzw. konzeptionellen Erfordernissen

Stellungnahmen	Prüfung
	(Mindestdurchfahrtshöhe im Bereich der Stellplatzanlage; Neigungs- bzw. Gefällesituation der Rollsteige und Anlieferungsrampe; Raumhöhenbedarf im Verkaufsraum etc.). Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden die vorgenannten Höhen für das Planvorhaben übernommen und als Höchstmaße festgesetzt. Die derart bauleitplanerisch festgesetzten Höchstmaße beinhalten einen baulichen Toleranzbereich von 0,5 m für die im weiteren Verfahren vorzunehmende konkrete Objektplanung, der im Wesentlichen einen geringen Ausgestaltungspielraum für die Erdgeschossflurhöhe in Abhängigkeit der Bodenbewegungen ermöglicht. Einer gegenüber der Nachbarschaft rücksichtslosen Höhenausbildung wird u.a. durch das bauordnungsrechtliche Abstandsflächenrecht vorgebeugt. Abstandflächenrechtliche Unterschreitungen werden durch das Planvorhaben nicht ausgelöst.
Durch das Absenken des gesamten Gebäudes um ca. 1 m könnte alleine schon mit Blick auf die Gebäude im Bereich der Turnplatzstraße viel gewonnen werden. Diese Absenkung würde auch nicht einer Barrierefreiheit sowie einer natürlichen Belichtung und Belüftung entgegensprechen.	Eine Absenkung des Planvorhabens durch das „Eingraben“ des Gebäudes wurde vorhabenträgerseitig innerhalb des bisherigen Planverfahrens und unter Berücksichtigung der Anregungen und Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung geprüft. Die Verringerung der Gebäudehöhe des Planvorhabens durch eine Tiefgarage scheidet insbesondere aufgrund negativer Effekte auf die Entwässerung des gebäudeintegrierten Parkgeschosses bei Starkregenereignissen, negative Auswirkungen auf die Andienung der gebäudeintegrierten Warenanlieferungsrampe sowie eine insgesamt ungünstige Kosten-Nutzen-Relation aus.

Stellungnahmen	Prüfung
	Darüber hinaus bestehen Erfahrungswerte aus Analysen der Vorhabenträgerin in ihren Bestandsmärkten, die aufzeigen, dass das Einfahren in eine Tiefgarage oder tiefergelegtes Garagengeschoss von Kunden nur ungern angenommen wird. Insbesondere sinkt die Bereitschaft zur Einfahrt in eine Tiefgarage, je kürzer die Einkaufszeit beträgt. In der Regel bestehen anders als beim Einkauf von aperiodischen Sortimenten (z.B. Kleidung) im Lebensmittel-handel sehr kurze Einkaufszeiten und dadurch eine geringe Bereitschaft für das Aufsuchen von Tiefgaragenstellplätzen. Gleichzeitig wird für die vertikale Erschließung der Tiefgarage (Auf-/Abfahrtsrampen) zusätzliche Grundstücksfläche benötigt, die das am Vorhabenstandort vorhandene Stellplatzangebot weiter limitieren würde.
Aus unserer Sicht müssen folgende Maßnahmen im Bebauungsplan geändert und anpasst werden: a) Der gesamte Verkehr zum Grundstück wird über die Straße "Im Fuhlenbrock" unmittelbar vor der heutigen Zufahrt Huyssenstraße auf das Grundstück geführt und der Straßenanteil vor den Grundstücken "Im Fuhlenbrock 1 a und 1 b" (Flurstücke 155 und 154) in einen Grünstreifen umgewandelt. Der gesamte Verkehr zur Jacobistraße kann dann über die Turnplatzstraße und dem weiteren Verlauf der Jacobistraße in Richtung Parkplatz am Golfplatz erfolgen. In diesem Freibereich kann dann auch ein angemessener Lärmschutzwall aufgestellt werden (siehe Ziffer 02. Absatz 3). Diesen Vorschlag von Herrn Bezirksbürgermeister Krey vom 20.11.2019 unterstützen wir ausdrücklich. Wie Sie dem beiliegenden Lageplan entnehmen können, haben wir uns erlaubt, eine Planskizze dieser Lösung einzuzeichnen.	In dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind die Erschließung und die Zufahrtssituation des Planvorhabens planungsrechtlich u.a. durch die explizite Festlegung von „Bereichen für Ein- und Ausfahrten“ geregelt. Auf die Ausführungen zu der nunmehr geplanten, im Vergleich zum Planungsstand der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung veränderten Erschließungslösung weiter oben sei verwiesen. Auf dem Vorhabengrundstück wird planungsbedingt erforderliche Schallschutz u.a. durch die Errichtung einer Lärmschutzwand in ausreichendem Maße gesichert. Die konkrete bauliche Ausgestaltung der Schallschutzwand wird in den im weiteren Verfahren noch zu erarbeitenden und zu der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 gehörigen Durchführungsver-

Stellungnahmen	Prüfung
	trag aufgenommen und im Baugenehmigungsverfahren geregelt.
Mit Blick auf die anwohnenden Kinder kann dann auch der "Raserverkehr" zum Golfplatz (das Tempolimit auf der Jacobistraße von 30 km/h wird regelmäßig und zu jeder Tages- und Nachtzeit missachtet) unterbunden werden. Der dann zu fahrende "Umweg" wäre für uns wiederum hinnehmbar.	Verkehrsordnerische Maßnahmen, wie bspw. die Beschränkung der erlaubten Fahrgeschwindigkeit, sind ebenso wie verkehrsüberwachende Maßnahmen, wie bspw. die Kontrolle des vorbeifließenden und vorhabenunabhängigen Verkehrs, nicht Gegenstand des vorliegenden vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahrens.
b) Der gesamte Baukörper wird den Gebäuden im Umfeld in Höhe und Ausmaß angepasst und überplant (siehe Ziffer 03.).	Wie bereits dargelegt, orientiert sich das Planvorhaben in seiner Höhenentwicklung an den Trauf- und Firsthöhen der Nachbarbebauung. Einer gegenüber der Nachbarschaft rücksichtslosen Höhenausbildung wird u.a. durch das bauordnungsrechtliche Abstandsflächenrecht vorgebeugt. Abstandflächenrechtliche Unterschreitungen werden durch das Planvorhaben nicht ausgelöst.
c) Um unnötige Lärmbelastungen der Anwohnerinnen und Anwohner zu vermeiden, wird die Firma Lidl verpflichtet, keine Warenanlieferungen vor 06:00 Uhr morgens durchzuführen und der Parkplatz/ die Filiale werden spätestens um 21:00 Uhr (wie bisher) geschlossen.	Die Öffnungs- und Betriebszeiten des Planvorhabens werden mit Verweis auf die Ergebnisse des planungsbegleitenden Schallgutachtens so gewählt und in den im weiteren Verfahren noch zu erarbeitenden und zu der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 gehörigen Durchführungsvertrag verbindlich aufgenommen, dass diese mit den zulässigen Richtwerten der TA Lärm für den Tages- und den Nachtzeitraum vereinbar sind.

Stellungnahmen	Prüfung
	Der nach TA Lärm betrachtungsrelevante Tageszeitraum umfasst die Zeitspanne von 06:00 – 22:00 Uhr. Um in diesem Zeitraum die die erforderlichen schalltechnischen Richtwerte für Gewerbelärm einzuhalten, werden die weiter oben bereits dargelegten aktiven und passiven Lärmminderungsmaßnahmen vorhabenträgerseitig ergriffen und im Rahmen des vorliegenden vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahrens verbindliche geregelt. Eine gewerbliche Nutzung des Planvorhabens im Nachtzeitraum von 22:00 bis 6:00 Uhr ist ausgeschlossen.
Im Rahmen der Abwägung der Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger bitten wir Sie die folgenden Anmerkungen ebenfalls zu berücksichtigen: Die Vertreterinnen der Firma Lidl führten bei der Bürgerversammlung am 20.11.2019 aus, dass es eine so genannte „Metropolfiliale" noch nicht gibt und hiermit erst Erfahrungen gesammelt werden müssen. Da es sich hier um ein reines Wohngebiet handelt, halten wir es für nicht zumutbar, als „Versuchskaninchen" für die Firma Lidl zu fungieren. Hier bieten sich sicherlich andere Standorte - z.B. in Misch- oder Gewerbegebieten - besser an, um Erfahrungen mit diesem Filialtyp zu sammeln.	Zwischenzeitlich befinden sich an diversen Standorten in Deutschland bereits mehrere Filialen der Fa. Lidl in ähnlicher Bauweise in Betrieb. Die nächstgelegene Filiale in vergleichbarer Konzeption befindet sich in der Nachbarstadt Essen. Negative städtebauliche Auswirkungen, die in der konzeptionellen Art des Planvorhabens als „Metropolfiliale“ begründet liegen, konnten nicht festgestellt werden. Dass der Planstandort unter nahversorgungsstrukturellen Gesichtspunkten für das Planvorhaben gut geeignet ist und danach auch im Einklang mit dem aktuell gültigen Oberhausener Einzelhandelskonzept 2008 steht, wurde weiter oben bereits dargelegt.
Die Firma Lidl versuchte im Rahmen der Bürgerversammlung zu vermitteln, dass die geplante Maßnahme zum Wohle der Anwohner bzw. der Bürger durchgeführt wird. Unter anderem soll die „Nahversorgung" verbessert werden. Mit Blick auf die umliegenden Nahversorger „Netto“ und „Markant" an der Teutoburger Straße, EDEKA am Fuhlenbrocker Markt und an der Dorstener Straße, „REWE" am Westring sowie „Netto"	Das Planvorhaben dient der Ertüchtigung und langfristigen Sicherung eines städtebaulich vollintegrierten solitären Nahversorgungsstandortes. Gleichzeitig führt die Errichtung einer mo-

Stellungnahmen	Prüfung
an der Schillerstraße/ Herderstraße können wir dieses Argument nicht im Ansatz nachvollziehen. Eine Nahversorgung ist hier immer gewährleistet (auch mit Bäckereien, Metzgereien und sonstigen Nahversorgern).	dernen Handelsimmobilien, in der den aktuellen Kundenbedürfnissen in adäquater Weise begegnet werden, zu einer Qualifizierung der lokalen Nahversorgungsstruktur. Im Rahmen der planungsbegleitenden, einzelhandelsbezogenen Verträglichkeitsuntersuchung wurde gutachterlich nachgewiesen, dass negative Beeinträchtigungen der schützenswerten Versorgungsstrukturen in Bottrop und Oberhausen nicht zu befürchten sind.
Es ist zu befürchten, dass das neue Konzept am Standort Teutoburger Straße eher einen größeren Einzugsbereich ansprechen soll und die „Nahversorgung" nur eine untergeordnete Rolle für die Firma Lidl spielen wird (noch mehr Individualverkehr).	Das Einzugsgebiet des Planvorhabens wurde entsprechend der tatsächlichen siedlungsräumlichen Strukturen im Umfeld des Planvorhabens gutachterlich ermittelt und abgegrenzt. Dabei wurde die aktuelle Wettbewerbssituation berücksichtigt. Es umfasst vor allem Teile der statistischen Oberhausener Bezirke Klosterhardt-Süd und Osterfeld-Ost. Darüber hinaus sind Teile des unmittelbar östlich an den Planstandort angrenzenden Bottroper Stadtgebietes zum Einzugsgebiet des Planvorhabens zu zählen. Das gutachterlich derart abgegrenzte Einzugsgebiet umfasst einen Raum, der fußläufig in maximal 15 Minuten erreichbar ist und somit eine eindeutige Ausrichtung auf den Nahbereich des Vorhabenstandortes aufweist. [18] Mit der Realisierung des Planvorhabens und der damit einhergehenden Ausweitung der Verkaufsfläche am Standort ist keinesfalls eine Aufgabe der Nahversorgungsfunktion verbunden. Auch wurde im Rahmen der planungsbegleitenden, einzelhandelsbezogenen Verträglichkeitsuntersuchung dargelegt, dass mit Blick auf die bestehende Wettbewerbsstruktur sowie die Nachbarfilialen des eigenen Unternehmens keine Ausweitung

[18] CIMA Beratung+Management GmbH: Verträglichkeitsgutachten zur Erweiterung des Lidl-Lebensmittelmarktdiscounters, Köln, 04.12.2020, S. 16.

Stellungnahmen	Prüfung
	des Einzugsgebietes erfolgen wird. Vielmehr folgt die stärkere Durchdringung innerhalb des bestehenden Einzugsgebietes infolge der gesteigerten Einkaufsattraktivität des Standortes.
Die erhöhte Verkehrsbelastung stellt eine massive Beeinträchtigung des Wohnraumumfeldes dar. Der einzige Profiteur dieser Baumaßnahme ist die Firma Lidl, die einen höheren Umsatz und Gewinn an diesem Standort realisieren will.	Das planungsbegleitende Verkehrsgutachten prognostiziert ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von max. 24 Kfz/h, dies ist selbst in einem Wohngebiet eine geringe Verkehrsstärke. Die Funktionsfähigkeit und Verträglichkeit der modifizierten verkehrlichen Erschließung des Vorhabens konnte im Rahmen des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens gutachterlich belegt und bestätigt werden. Auf die vorherigen Ausführungen in Bezug auf die Verkehrs- und Erschließungsthematik (v.a. Punkt 1 dieser Bürgereingabe) sei ergänzend verwiesen. Im Ergebnis ermöglicht das vorhabenbezogene Bauleitplanverfahren die städtebaulich insgesamt verträgliche Sicherung und Neuausrichtung eines etablierten Nahversorgungsstandortes, der einen wichtigen Beitrag zur flächendeckenden Versorgung der im Umfeld ansässigen Bevölkerung leistet.
Aufgrund der dargestellten Eigentümer- und Betreiberstruktur gehen wir davon aus, dass die Stadt Oberhausen und ihre Bürgerinnen und Bürger lediglich durch Zahlung der Grundbesitzabgaben einen „Mehrwert" erhalten wird, jedoch keine Mehreinnahmen der Gewerbesteuer (die wird wahrscheinlich in Kamp-Lintfort oder an anderer Stelle gezahlt). Dies stellt eine unverhältnismäßige Ungleichbehandlung der betroffenen Parteien dar. Ein Interessensausgleich findet nicht statt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, jedoch ist die Beurteilung derartiger Vorgänge nicht Gegenstand des vorliegenden vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahrens.

Stellungnahmen	Prüfung
Abschließend möchten wir an dieser Stelle darauf hinweisen, dass im Rahmen der Einleitung des Beschlusses zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan durch den Rat der Stadt Oberhausen im November des vergangenen Jahres die Bezirksvertretung Osterfeld angehört wurde und der Planungsausschuss hierzu vorberaten hat. Die in den beiden Protokollen (BZV am 06.11.2018 und PA am 09.11.2018) von Seiten der beiden Gremien geäußerten Anmerkungen und Hinweise zur vorgestellten Planung sind offensichtlich in keinster Weise von Seiten der Firma Lidl berücksichtigt worden. Dies können wir überhaupt nicht nachvollziehen und haben dafür auch kein Verständnis. Wir bitten Sie daher, im Rahmen der weiteren Verfahrensschritte unsere vorgenannten Punkte zu berücksichtigen und die bisherige Planung zu überarbeiten. Sollten Ihrerseits Rückfragen bestehen, stehen wir Ihnen gerne - auch zu einem persönlichen Gespräch - zur Verfügung.	Die geäußerten Anregungen der politischen Gremien, die eingegangenen Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeits-, Behörden- und Trägerbeteiligung sowie die Erkenntnisse der beiden Bürgerversammlungen wurden bei der zwischenzeitlich fortgeführten und nun vorliegenden Planung in umfangreicher Weise berücksichtigt.
BürgerIn 2 **Stellungnahme vom 13.12.2019**	
Wir waren bei der Bürgerversammlung am 20.11.2019 und wundern uns darüber, dass das dort angekündigte Protokoll noch nicht online ist. Es macht doch sicherlich Sinn, dieses vor dem Auslaufen der Frist zur Abgabe einer Stellungnahme am 20.12.2019 zu veröffentlichen. Sollten wir nicht an der richtigen Stelle nachgeschaut haben, bitten wir um die Zusendung eines Links an unsere Mailadresse.	Das Protokoll zur Bürgerversammlung am 20.11.2019 wurde zusammen mit dem Protokoll der erneuten Bürgerbeteiligung am 18.12.2019 abgefasst. Alle Stellungnahmen und Eingaben aus den gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsverfahren werden im Rahmen des noch anstehenden Satzungsbeschlusses der vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplanung durch den Rat der Stadt Oberhausen abwägend gewürdigt. Für eine vorherige Veröffentlichung abwägungserheblicher Inhalte besteht keine gesetzliche Verpflichtung.

Stellungnahmen	Prüfung
lm Folgenden haben wir zunächst die Punkte aufgelistet die wir als Verschlechterung zur jetzigen Lage sehen. Für uns bedeuten lhre Bebauungspläne eine enorme Verschlechterung unserer Wohnsituation, die wir so nicht hinnehmen werden. **Verschlechterungen im Vergleich zur jetzigen Situation** ▪ Höhere Lärmbelästigung durch vorbeifahrende LKW und PKW, die zur Zeit von der Teutoburger Straße aus auf den Parkplatz fahren	Das planungsbegleitende Verkehrsgutachten prognostiziert ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von max. 24 Kfz/h, diese geringe Verkehrsstärke verteilt sich noch auf verschiedene Straßen. Dies ist selbst in einem Wohngebiet eine geringe Verkehrsstärke. Die Funktionsfähigkeit und Verträglichkeit der modifizierten verkehrlichen Erschließung des Vorhabens konnte im Rahmen des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens gutachterlich belegt und bestätigt werden. Im Rahmen des Planungsprozesses wurden verschiedene Erschließungsvarianten des Planvorhabens gutachterlich geprüft. Die im Ergebnis nun vorliegende Erschließungsvariante mit der Hauptzufahrt an der Straße Im Fuhlenbrock und einer weiteren Ausfahrt zur Teutoburger Straße im Bereich der Einmündung Turnplatzstraße vereint in der planerischen Gesamtbetrachtung die meisten Vorteile. Insbesondere ist die gewählte Erschließung in Kombination mit den festgelegten schalltechnischen Minderungsmaßnahmen mit der bestehenden Umgebungsnutzung verträglich, obgleich die planungsbedingt erforderlichen Lärmminderungsmaßnahmen nicht durch eine Zunahme von Verkehrslärm bedingt werden.
▪ Zusätzliche piepende Geräusche durch zurücksetzende LKW,	

Stellungnahmen	Prüfung
die nicht vollständig durch die geplante Lärmschutzwand aufgefangen werden	Die Fahr- und Rangiergeräusche der Anlieferungs-Lkw wurden im Rahmen des planungsbegleitenden Schallgutachtens berücksichtigt.
▪ Zunahme der Gefährdung für Fußgänger, da es keinen Fußgängerweg gibt	Die Belange von Fußgängern auf dem Vorhabengrundstück sowie im Übergangsbereich des Vorhabengrundstücks zu den umliegenden öffentlichen Verkehrsflächen wurden bei der fachgutachterlichen Verkehrsbewertung sowie der planerischen Fortentwicklung hin zu der nunmehr vorliegenden Erschließungslösung angemessen berücksichtigt.
▪ Gefährdung durch fehlenden Bürgersteig	Der öffentliche Bürgersteig im Bereich der Teutoburger Straße und Im Fuhlenbrock bleibt im Grundsatz unverändert. Die Ausführung der beiden geplanten Zufahrtsbereiche für Kundenverkehre wird in fachgerechter Weise unter Berücksichtigung der entsprechenden verkehrstechnischen Regelwerke und Notwendigkeiten erfolgen.
▪ Gefährdung auf einer Spielstraße, an der auch eine Grundschule liegt	Die vorliegende Planung sieht im Bereich der Huyssenstraße nur noch die Abwicklung des zufließenden Anlieferungsverkehr vor. Der zufließende Kundenverkehr wird ausschließlich über die Zufahrt von der Straße Im Fuhlenbrock erfolgen. Durch die sowohl im Vergleich zum Planungsstand der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung als auch im Vergleich zur heutigen Situation innerhalb des Plangebietes modifizierten Erschließungslösung folgt eine deutliche Reduzierung der Verkehrsfrequenz und möglicher Gefährdungen auf der Huyssenstraße.
▪ Verschlechterung des Stadtbildes durch den Baustil des Gebäudes (Das bisherige Gebäude fügt sich gut in das 100 Jahre alte	

Stellungnahmen	Prüfung
Wohngebiet ein.) Bei lhrer Präsentation am 20.11.2019 haben Sie uns einige Planungen als Verbesserungen im Vergleich zur jetzigen Situation vorgestellt. Diese können wir nicht nachvollziehen. **Kommentar zu den vermeintlichen Verbesserungen für die Kunden und die Nachhaltigkeit** ▪ Modernes Ambiente → passt nicht in die Wohngegend	Auf dem Vorhabengrundstück soll der Neubau im südwestlichen Teil des Vorhabengebietes, orientiert zur Teutoburger Straße platziert werden. Der Hauptgebäudekörper soll eine Höhe von ca. 10,0 m aufweisen. Leidglich im Bereich des geplanten Eingangs ist die punktuelle Erhöhung durch ein drittes Ge-schoss mit einer Gebäudehöhe von ca. 12,0 m vorgesehen. Der erhöhte Eingangsbereich dient als städtebauliches Element, um das Gebäudes in Richtung des Kreisverkehrs an der Teutoburger Straße / Im Fuhlenbrock zu orientieren. In den übrigen und flächenmäßig deutlich überwiegenden Gebäudeteilen wird die Gebäudehöhe ca. 10,0 m betragen. Somit ist in den Bereichen, in denen ein unmittelbarer Bezug zur umgebenden Nachbarschaftsbebauung besteht, eine städtebaulich verträgliche Reaktion des Planvorhabens gesichert, da sich diese Höhenentwicklung an den Trauf- und Firsthöhen der Umgebungsbebauung orientiert und diese nicht überschreitet. Sowohl entlang der Huyssenstraße als auch der Turnplatzstraße erreicht die Umgebungsbebauung Firsthöhen von über 10 m maximal von rd. 14,6 m. Die zusätzliche Untergliederung der Fassadengestaltung sowie eine weitgehende Eingrünung des Gebäudekörpers, sichert ebenfalls ein städtebaulich verträgliches Einfügen in die Umgebung. Die geplante Gebäudehöhe ergibt sich insgesamt aus einer Vielzahl von technischen bzw. konzeptionellen Erfordernissen (Mindestdurchfahrtshöhe im Bereich der Stellplatzanlage; Neigungs- bzw. Gefällesituation der Rollsteige und Anlieferungsrampe; Raumhöhenbedarf im Verkaufsraum etc.).

Stellungnahmen	Prüfung
	Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden die vorgenannten Höhen für das Planvorhaben übernommen und als Höchst-maße festgesetzt. Die derart bauleitplanerisch festgesetzten Höchstmaße beinhalten einen baulichen Toleranzbereich von 0,5 m für die im weiteren Verfahren vorzunehmende konkrete Objektplanung, der im Wesentlichen einen geringen Ausgestaltungspielraum für die Erdgeschossflurhöhe in Abhängigkeit der Bodenbewegungen ermöglicht. Einer gegenüber der Nachbarschaft rücksichtslosen Höhenausbildung wird u.a. durch das bauordnungsrechtliche Abstandsflächenrecht vorgebeugt. Ab-standflächenrechtliche Unterschreitungen werden durch das Planvorhaben nicht ausgelöst.
▪ Mehr Platz für die Einkaufwagen → Man kann sich auch jetzt trotz der riesigen Lidl-Einkaufswagen gut genug bewegen	Das bestehende Filialgebäude verfügt mit einer Verkaufsfläche von unter 800 m² nicht über die Flächenausstattung eines zeitgemäßen Lebensmittelmarktes. Die vorliegende Planung ermöglicht es u.a., in umfangreicher Art und Weise dem veränderten und gestiegenen Kundenanspruch gerecht zu werden. Vor allem das veränderte Verbraucherverhalten und das diversifizierte Warenangebot in Kombination mit einer weniger komprimierten Sortimentspräsentation durch niedrigere Regalhöhen sowie großzügige und barrierefreie Bewegungsflächen für den Kunden erfordern eine Vergrößerung des Filialgebäudes und insbesondere der Verkaufsflächen. Da eine bauliche Erweiterung der Bestandsimmobilie aufgrund der vorhandenen Grundstücksgegebenheiten ausscheidet, sieht die Planung den Abriss des Bestandsgebäudes und die anschließende Neuerrichtung einer modernen Handelsimmobilie am gleichen Standort vor.

Stellungnahmen	Prüfung
▪ Weniger Abgase → Hier wird um eine Aufrechnung mit den Abgasen gebeten, die durch den Abriss und den Umbau zu den Werten nach der Fertigstellung hinzuziehen sind	Konkrete Zahlen zur Beurteilung der Maßnahmen des Abrisses und eines Umbaus liegen nicht vor und sind im Rahmen des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens auch planungsrechtlich nicht erforderlich.
▪ Solarenergie → Solarzellen können auch auf dem jetzigen Dach angebracht werden	Das jetzige Gebäude weist ein Satteldach auf, welches für die Aufstellung von Solarmodulen nur eingeschränkt geeignet ist.
▪ Eingehauste Garage und damit verbundene Höhe des Gebäudes: → Eigene Erfahrungen der Anwohner zeigen, dass Tiefgaragen an Supermärkten durchaus angenommen werden (es entstehen natürlich höhere Baukosten...)	Erfahrungswerte aus Analysen der Vorhabenträgerin in ihren Bestandsmärkten haben gezeigt, dass das Einfahren in eine Tiefgarage oder tiefergelegtes Garagengeschoss von Kunden nur ungern angenommen wird. Insbesondere sinkt die Bereitschaft zur Einfahrt in eine Tiefgarage, je kürzer die Einkaufszeit beträgt. In der Regel bestehen anders als beim Einkauf von aperiodischen Sortimenten (z.B. Kleidung) im Lebensmittelhandel sehr kurze Einkaufszeiten und dadurch eine geringe Bereitschaft für das Aufsuchen von Tiefgaragenstellplätzen. Gleichzeitig wird für die vertikale Erschließung der Tiefgarage (Auf-/Abfahrtsrampen) zusätzliche Grundstücksfläche benötigt, die das am Vorhabenstandort vorhandene Stellplatzangebot weiter limitieren würde. Die in das Gebäude integrierte Stellplatzanlage hat gegenüber einer Tiefgarage / tieferliegendes Garagengeschoss den Vorteil, dass bei Starkregenereignissen das Regenwasser besser abgeleitet werden kann. Häufig kommt es bei Tiefgarage / tieferliegendes Garagengeschoss in diesen Situationen zu Überschwemmungen. Mit dieser Lösung kann gewährleistet werden,

Stellungnahmen		Prüfung
		dass die Kundschaft trockenen Fußes die Verkaufsräume des Planvorhabens erreichen kann.
BürgerIn 2	**Stellungnahme vom 20.12.2019**	
Bei der 2. Bürgerversammlung am 18.12.2019 wurden neue Varianten für die Ein- und Ausfahrten zum neu geplanten Lidl-Markt vorgestellt. Zur Variante 2 mit der Anbindung an die Huyssenstraße hatten wir uns bereits in unserer ersten Stellungnahme vom 13.12.2019 geäußert und diese für zu laut und zu gefährlich befunden. Die Variante 1 mit der Ein- und Ausfahrt über den Kreisverkehr würde für uns ebenso wie die Variante 3 mit der Verteilung auf mehrere Punkte eine bessere Alternative darstellen.		Siehe hierzu die abwägenden Ausführungen zum Schreiben der BürgerIn 2 vom 13.12.2019. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die nunmehr Erschließungsvariante (fortentwickelte „Variante 3“) aus Sicht des Einwenders eine bessere Alternative darstellt.
Da wir durch die Hauptverkehrsstraße und die Nähe zur neu geplanten Ein- und Ausfahrt zu unserem Haus eine besondere Lärmbelastung hinnehmen müssen, befürworten wir eindeutig den Bau einer Schallschutzmauer, welche nach den Informationen aus der ersten Bürgerversammlung auch begrünt werden soll.		Siehe hierzu die abwägenden Ausführungen zum Schreiben der BürgerIn 2 vom 13.12.2019. Die bauliche Gestaltung der Lärmschutzwand wird in den im weiteren Verfahren noch zu erarbeitenden und zu der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 gehörigen Durchführungsvertrag aufgenommen und im Baugenehmigungsverfahren geregelt.
Die beiden Bäume auf der Grünfläche zwischen dem Fußgängerweg und der Einfahrt Jacobistraße bleiben doch sicherlich erhalten.		Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans erstreckt sich auf Grundstücksflächen südlich der Huyssenstraße. Der Straßenraum der Huyssenstraße und die nörd-

Stellungnahmen	Prüfung
	lich anschließende mit zwei Bäumen bestandene Fläche mit begleitendem Straßenverkehrsgrün liegt nicht innerhalb des Vorhabengebietes und erfährt daher auch keine Überplanung.
Wenn jetzt derartig große Umbaumaßnahmen geplant sind und mit mehr Verkehr gerechnet werden muss, möchten wir hiermit die Beseitigung der Schlagloch-Rinne beantragen, die sich auf dem Straßenabschnitt von unserem Haus bis zur Bottroper Straßenseite hinzieht. Diese Rinne sieht zwar nicht gravierend aus, wenn aber LKW's oder PKW's mit Anhängern darüber fahren, knallt es laut und die Gläser in unseren Schränken wackeln. Sollten wegen des Abrisses und des Neubaus der Lidl-Filiale regelmäßig Baufahrzeuge diese Strecke passieren, wird die Lärmbelastung für uns noch weiter verstärkt. Sollte die Notwendigkeit bestehen, diesen Antrag an einer anderen Stelle einzureichen, informieren Sie uns bitte.	Das planungsbegleitende Verkehrsgutachten prognostiziert ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von max. 24 Kfz/h, diese geringe Verkehrsstärke verteilt sich noch auf verschiedene Straßen. Dies ist selbst in einem Wohngebiet eine geringe Verkehrsstärke. Die Funktionsfähigkeit und Verträglichkeit der modifizierten verkehrlichen Erschließung des Vorhabens konnte im Rahmen des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens gutachterlich belegt und bestätigt werden. Im Zuge der Umsetzung des Planvorhabens erfolgt ein Bestandssicherungsverfahren. In diesem Zuge werden u.a. auch zusätzliche Schäden, die durch den mit der Umsetzung des Planvorhabens bedingten Baustellenverkehr auftreten aufgenommen und nach Abschluss der Maßnahme durch den Vorhabenträger beseitigt. Die grundsätzliche Beseitigung von Straßenschäden – insbesondere außerhalb des Geltungsbereiches der Bebauungsplanung – ist allerdings nicht Gegenstand des vorliegenden vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahrens.

Stellungnahmen		**Prüfung**
BürgerIn 3	**Stellungnahme vom 23.11.2019**	
Es erstaunte mich, dass ich zu einer Bürgerversammlung eingeladen wurde. Es war das 1.mal. Ich fand gut, dass man uns Bürger informieren möchte und dass wir unsere Meinung dort äußern dürfen. Umso erstaunter war ich, unter welchen Bedingungen dies stattfand. Die Räumlichkeiten waren zu klein, kein Mikrofon, man konnte die Verantwortlichen und die Mitbürger nicht hören bzw. verstehen. Wenn ich überhaupt etwas mitbekommen wollte, musste ich die ganze Zeit stehen.		Aufgrund der technischen Einschränkungen und der beengten räumlichen Verhältnisse im Golfclub Oberhausen wurde bereits im Rahmen der ersten Bürgerversammlung mitgeteilt, dass eine weitere Bürgerversammlung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 stattfinden wird. Diese zweite Bürgerversammlung fand am 18.12.2019 im Café des Louise-Schroeder-Heims in Oberhausen-Osterfeld statt.
Außerdem hatte ich das Gefühl, dass bereits alles in ,,trockenen Tücher" war, denn die Eingabefrist für evtl. Bedenken, Vorschläge etc. war ja bereits überschritten. Wenn das so ist, frage ich mich, warum man dann eine Bürgerversammlung überhaupt einberuft.		Mit der Durchführung einer erneuten Bürgerversammlung am 18.12.2019 wurde auch die Frist zur Einreichung von Stellungnahmen verlängert. Alle eingegangenen Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und die Erkenntnisse der beiden Bürgerversammlungen wurden bei der zwischenzeitlich fortgeführten und nun vorliegenden Planung in umfangreicher Weise berücksichtigt.
Weiterhin kann ich nicht verstehen, wie man einen derartigen Klotz" inmitten eines reinen Wohngebietes bauen möchte.		Auf dem Vorhabengrundstück soll der Neubau im südwestlichen Teil des Vorhabengebietes, orientiert zur Teutoburger Straße platziert werden. Der Hauptgebäudekörper soll eine Höhe von ca. 10,0 m aufweisen. Leidglich im Bereich des geplanten Eingangs ist die punktuelle Erhöhung durch ein drittes Geschoss mit einer Gebäudehöhe von ca. 12,0 m vorgesehen.

Stellungnahmen	Prüfung
	Der erhöhte Eingangsbereich dient als städtebauliches Element, um das Gebäudes in Richtung des Kreisverkehrs an der Teutoburger Straße / Im Fuhlenbrock zu orientieren. In den übrigen und flächenmäßig deutlich überwiegenden Gebäudeteilen wird die Gebäudehöhe ca. 10,0 m betragen. Somit ist in den Bereichen, in denen ein unmittelbarer Bezug zur umgebenden Nachbarschaftsbebauung besteht, eine städtebaulich verträgliche Reaktion des Planvorhabens gesichert, da sich diese Höhenentwicklung an den Trauf- und Firsthöhen der Umgebungsbebauung orientiert und diese nicht überschreitet. Sowohl entlang der Huyssenstraße als auch der Turnplatzstraße erreicht die Umgebungsbebauung Firsthöhen von über 10 m maximal von rd. 14,6 m. Die zusätzliche Untergliederung der Fassadengestaltung sowie eine weitgehende Eingrünung des Gebäudekörpers, sichert ebenfalls ein städtebaulich verträgliches Einfügen in die Umgebung. Die geplante Gebäudehöhe ergibt sich insgesamt aus einer Vielzahl von technischen bzw. konzeptionellen Erfordernissen (Mindestdurchfahrtshöhe im Bereich der Stellplatzanlage; Neigungs- bzw. Gefällesituation der Rollsteige und Anlieferungsrampe; Raumhöhenbedarf im Verkaufsraum etc.). Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden die vorgenannten Höhen für das Planvorhaben übernommen und als Höchst-maße festgesetzt. Die derart bauleitplanerisch festgesetzten Höchstmaße beinhalten einen baulichen Toleranzbereich von 0,5 m für die im weiteren Verfahren vorzunehmende konkrete Objektplanung, der im Wesentlichen einen geringen

Stellungnahmen		Prüfung
		Ausgestaltungspielraum für die Erdgeschossflurhöhe in Abhängigkeit der Bodenbewegungen ermöglicht. Einer gegenüber der Nachbarschaft rücksichtslosen Höhenausbildung wird u.a. durch das bauordnungsrechtliche Abstandsflächenrecht vorgebeugt. Abstandflächenrechtliche Unterschreitungen werden durch das Planvorhaben nicht ausgelöst.
BürgerIn 4	**Stellungnahme vom 25.11.2019**	
Am Dienstag dieser Woche habe ich aus der WAZ von den Umbauplänen und der dazugehörigen Bürgerversammlung am Mittwoch erfahren.		Neben dem besagten Presseartikel wurde durch Veröffentlichung im Amtsblatt Nr. 20 der Stadt Oberhausen vom 04.11.2019 sowie durch Verteilung von Handzetteln an die Haushalte im Umfeld des Plangebiets auf die Bürgerversammlung aufmerksam gemacht.
Erst als die Veranstaltung auf das Ende zuging konnte ich den ausgeteilten Blättern " Der Bebauungsplan " Ablauf, Inhalte und Beteiligung der Öffentlichkeit nach dem Baugesetzbuch entnehmen, dass es sich um eine offizielle Veranstaltung der Stadt Oberhausen handelt.		Ausrichter der beiden durchgeführten Bürgerversammlungen war die Stadt Oberhausen in Kooperation mit der Vorhabenträgerin des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens. Hierauf wurde sowohl in der öffentlichen Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Oberhausen als auch in der seitens des Einwenders erwähnten Presseberichterstattung deutlich hingewiesen.
Dazu einige Anmerkungen: Ich sitze im Rollstuhl und wollte mich nur über die Pläne informieren, ob ich weiterhin den Markt benutzen kann, oder ob es nur die im Zeitungsartikel erwähnten schrägen Laufbänder gibt.		

Stellungnahmen	Prüfung
	Das Planvorhaben wird hinsichtlich der internen Erschließung der Verkaufsflächen im ersten Obergeschoss neben der Errichtung von stufenlosen Rollsteigen auch einen Kundenaufzug beinhalten.
Die Veranstaltung war meines Erachtens äußerst schlecht organisiert. Der Weg vom Parkplatz zum Veranstaltungsort lag vollständig im Dunklen und war nicht gekennzeichnet, so dass ich zunächst zum Sportheim von Blau-Weiß Fuhlenbrock gefahren bin. Als ich dann mit Suchen das Golf-Klubhaus gefunden habe, waren die beiden Räume schon brechend voll. Hinten an der Tür, wo ich mit meinem Rollstuhl noch Platz gefunden habe, konnte man kein Wort verstehen und nichts sehen welche Pläne dort vorgestellt wurden. Wegen fehlender Lautsprecher und der geringen Größe waren die Räume völlig ungeeignet für die große Besucherzahl. Erst bei der Vorstellung des Schallgutachtes konnte man einiges verstehen. Die Fragen aus dem Publikum und die Antworten darauf musste man sich zusammen reimen.	Aufgrund der technischen Einschränkungen und der beengten räumlichen Verhältnisse im Golfclub Oberhausen wurde bereits im Rahmen der ersten Bürgerversammlung mitgeteilt, dass eine weitere Bürgerversammlung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 stattfinden wird. Diese zweite Bürgerversammlung fand am 18.12.2019 im Café des Louise-Schroeder-Heims in Oberhausen-Osterfeld statt.
Übrigens weiß ich bis heute nicht, ob zusätzlich zu den schrägen Laufbändern auch noch Aufzüge für Leute wie mich und Rollatorbenutzer oder Mütter mit Kinderwagen geplant sind.	Das Planvorhaben wird hinsichtlich der internen Erschließung der Verkaufsflächen im ersten Obergeschoss neben der Errichtung von stufenlosen Rollsteigen auch einen Kundenaufzug beinhalten.

Bezirksregierung Arnsberg



Bezirksregierung Arnsberg • Postfach • 44025 Dortmund
Stadt Oberhausen
Fachbereich 5-1-40
Bahnhofstraße 66
46042 Oberhausen

Abteilung 6 Bergbau und Energie in NRW

Aktenzeichen:
65.52.1-2019-698
bei Antwort bitte angeben

Auskunft erteilt:
Herr Schneider
peter.schneider@bra.nrw.de
Telefon: 02931/82-3685
Fax: 02931/82-3624

Dienstgebäude:
Goebenstraße 25
44135 Dortmund

Bebauungsplan VBB Nr. 736 „Teutoburger Straße/Turnplatzstraße (Lidl)“

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Ihr Schreiben vom 24.10.2019 Az: 5-1-40/La

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den bergbaulichen Verhältnissen im Planbereich erhalten Sie folgende Hinweise:

Die Planfläche befindet sich über auf Steinkohle verliehenen Bergwerksfeldern im Eigentum der RAG Aktiengesellschaft Im Welterbe 10 in 45141 Essen.

Der Planungsraum liegt im Bereich des ehemaligen „Tiefen“ Steinkohlenbergbaus.

Soweit eine entsprechende Abstimmung nicht bereits erfolgt ist, empfehle ich, grundsätzlich der Feldeseigentümerin Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben in Bezug auf bergbauliche Einwirkungen aus bereits umgegangenem Bergbau, zu dort vorliegenden weiteren Informationen bzgl. bergschadensrelevanter Fragestellungen sowie zum

Hauptsitz:
Seibertzstr. 1, 59821 Arnsberg

Telefon: 02931 82-0

poststelle@bra.nrw.de
www.bra.nrw.de

Servicezeiten:
Mo-Do 08:30 – 12:00 Uhr
13:30 – 16:00 Uhr
Fr 08:30 – 14:00 Uhr

Landeshauptkasse NRW
bei der Helaba:
IBAN:
DE27 3005 0000 0004 0080 17
BIC: WELADEDD

Umsatzsteuer ID:
DE123878675

Wichtiger Hinweis (wegen weiterer digitaler Postbearbeitung):
Unterlagen bitte nicht klammern, heften oder kleben und möglichst im DIN-A4-Format senden.

Erfordernis von Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen. Die letztgenannte Fragestellung ist grundsätzlich privatrechtlich zwischen Grundeigen-tümer/Vorhabensträger und Bergwerksunternehmer/Feldeseigentümer zu regeln.

Ferner liegt die Planfläche über dem Erlaubnisfeld „Julix". Die Erlaubnis gewährt das zeitlich begrenzte Recht zur Aufsuchung von Kohlenwasserstoffen (hier: Grubengas). Rechtsinhaberin des Erlaubnisfeldes ist die A-TEC Anlagentechnik GmbH, Schmelzerstraße 25 in 47877 Willich. Mit bergbaulichen Einwirkungen (Bodenbewegungen) aus diesem Feld ist nicht zu rechnen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

(Peter Schneider)

Stellungnahme(n) (Stand: 08.01.2020)

Sie betrachten:	VBB Nr. 31 - Teutoburger Straße/Turnplatzstraße (Lidl)
Verfahrensschritt:	Frühzeitige Beteiligung der Behörden gem. § 4 (1) BauGB
Zeitraum:	28.10.2019 - 28.11.2019

Behörde:	**Energieversorgung Oberhausen AG**
Frist:	28.11.2019
Stellungnahme:	Erstellt von: Andreas Luft, am: 26.11.2019 , Aktenzeichen: 2019/VBB31 Sehr geehrte Damen u. Herren, grundsätzlich bestehen keine Bedenken gegen den o.g. VBB31. Eine Gas-, Fernwärme- sowie Kabelnetzerweiterung ist z.Zt. nicht vorgesehen. Vorhandene Leitungen, Kabel, Anschlüsse oder Anlagen der Oberhausener Netzgesellschaft mbH dürfen nicht überbaut, überpflanzt oder beeinträchtigt werden, es muß jederzeit ein ungehinderter Zugang zu unseren Netzen und Anlagen gewährleistet sein. Vor Beginn der Bauphase ist die ausführende Tiefbaufirma zur erneuten Bestandsplanauskunft bei der Oberhausener Netzgesellschaft verpflichtet. Die Planauszüge des betroffenen Gebietes senden wir Ihnen per Mail zu. Mit freundlichen Grüßen i.A. der Energieversorgung Oberhausen AG Andreas Luft Netzdokumentation/GIS-Services Oberhausener Netzgesellschaft mbH Danziger Straße 31 46045 Oberhausen Telefon 0208 835-2664 Fax 0208 835-112664 E-Mail a.luft@ob-netz.de Homepage www.ob-netz.de Anhänge: -
Nachträge:	-
manuelle Einträge:	-

Launert, Daniel

Von: Luft, Andreas <A.Luft@ob-netz.de>
Gesendet: Dienstag, 26. November 2019 10:52
An: Launert, Daniel
Betreff: Planunterlagen zum VBB 31 und BBP 618
Anlagen: VBB 31 Teutoburger Str Turnplatzstr.zip; BBP618 Kewer Str.zip

Sehr geehrter Herr Launert,

anbei die Planunterlagen der Oberhausener Netzgesellschaft zum VBB 31 und BBP 618 .

Freundliche Grüße / Yours sincerely
Im Auftrag der Energieversorgung Oberhausen AG
Andreas Luft

stellv. Abteilungsleiter Abteilung Netzdokumentation/GIS Services
Gruppenleiter Vermessung
Oberhausener Netzgesellschaft mbH
Danziger Straße 31
46045 Oberhausen

Telefon +49(0)208 8352664
Fax +49(0)208 835112664
Mobil +49(0)163 8352664
EMail a.luft@ob-netz.de
Internet http://www.ob-netz.de

GIS-Hotline +49 (0)208 8352666
EMail gis-services@ob-netz.de

Oberhausener Netzgesellschaft mbH
Geschäftsführer:
Jörn Schneider
Sitz der Gesellschaft: Oberhausen (Rhld.)
Amtsgericht Duisburg HR B 18886

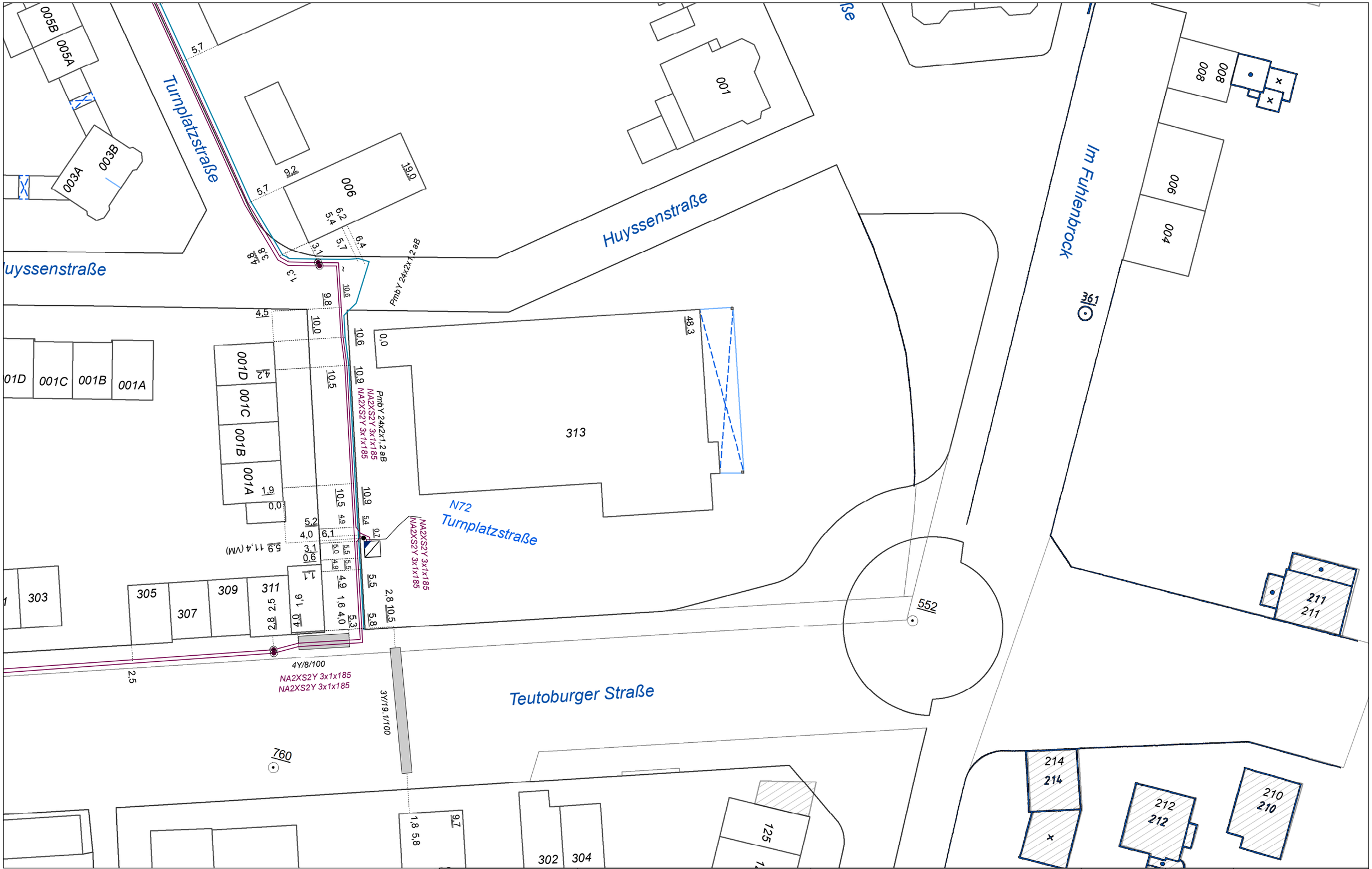
**Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben,
informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.
This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender
immediately and destroy this e-mail. Any unauthorised copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictlly forbidden.**

@ Bevor Sie diese E-Mail ausdrucken, überlegen Sie bitte, ob dies wirklich nötig ist. Der Umwelt zuliebe!
Before printing, think about responsibility. Caring for the environment!

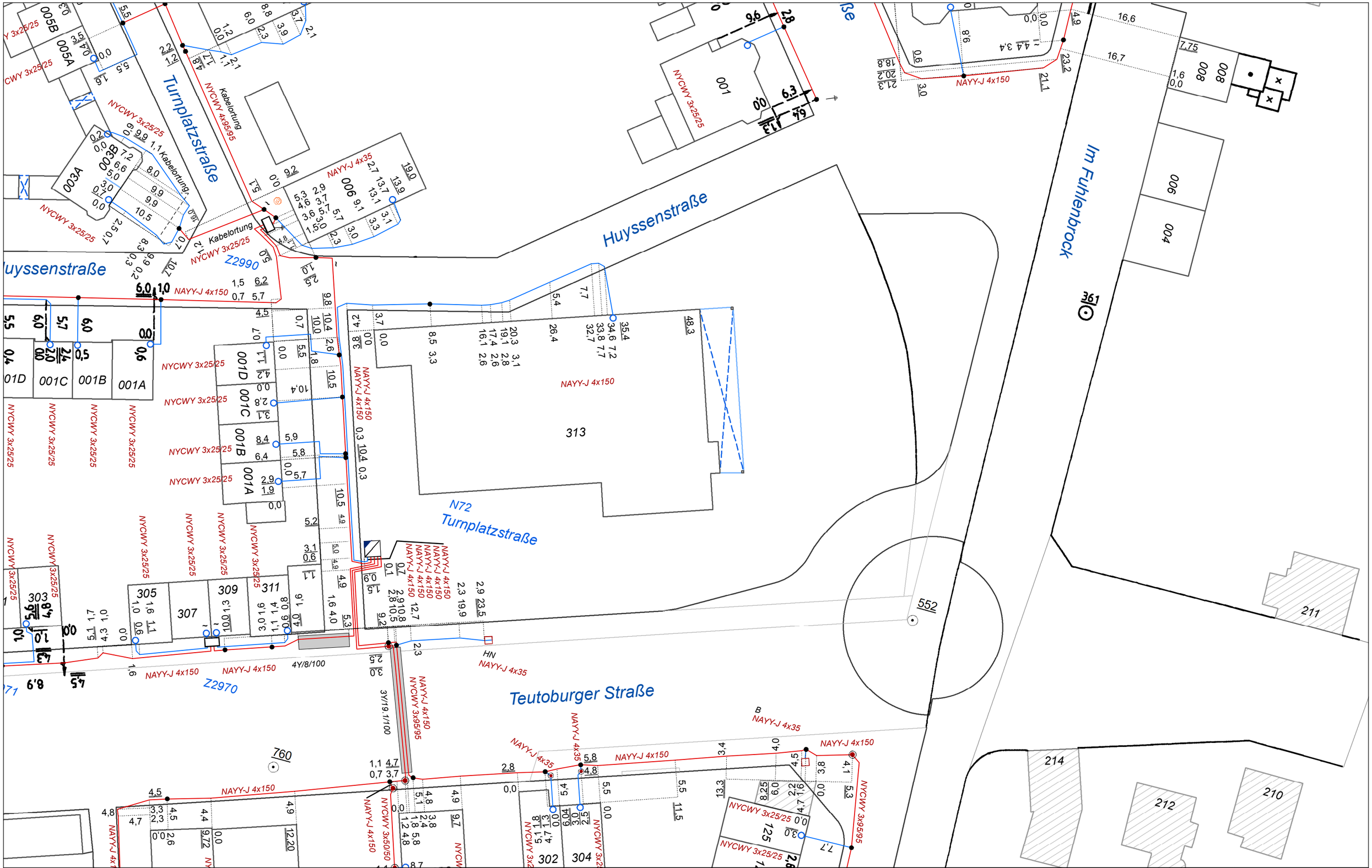
Oberhausener Netzgesellschaft mbH, Danziger Straße 31, 46045 Oberhausen
Sitz der Gesellschaft: Oberhausen (Rhld.)
Amtsgericht Duisburg - HR B 18886
Geschäftsführer: Jörn Schneider
Ust-IdNr. DE 251 036 895

Turnplatzstraße
Tr-Stelle
Huyssenstraße
Z2990
Z2970
Teutoburger Straße
Im Fuhlenbrock
NYCWY 4x16/16 + 1,5
4Y/8/100
3Y/19.1/100
005B
005A
003A
003B
001
006
008
004
001D
001C
001B
001A
313
303
305
307
309
311
552
211
214
212
210
760
125
302
304
0270
0010
0020
0030
0040
0050
0430
1080
1090
1100
1110
1120
1130
1140
1150
1160
1170

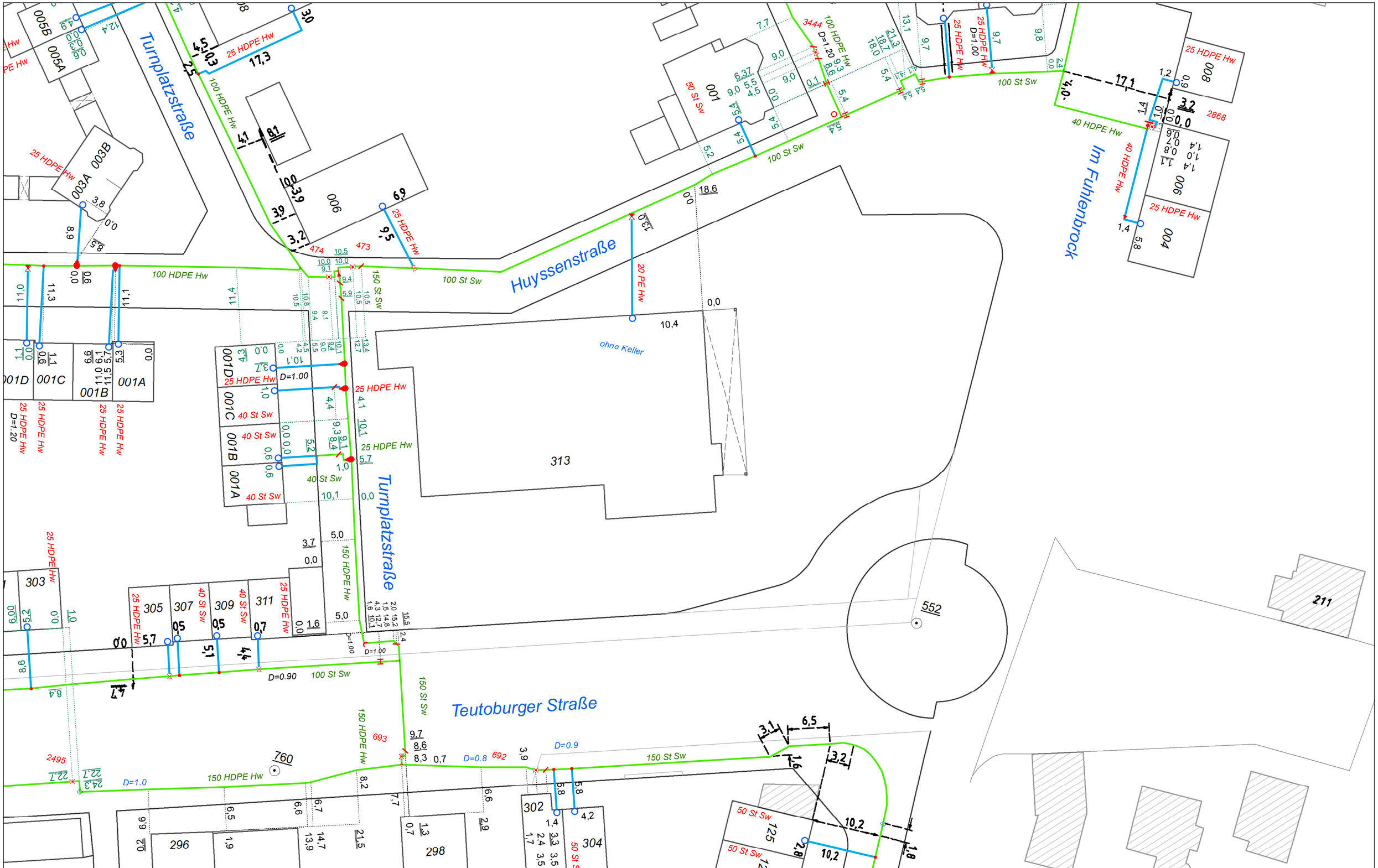
Oberhausener Netzgesellschaft mbH	Planauskünfte bestehen aus: Pläne aller Netze, Zeichnungslegenden, ergänzende Feldbücher, Niederschrift und Schutzanweisungen !	**Bestandsplan Strom Bel** Die Unterlagen haben eine Gültigkeit von drei Monaten. Bei Überschreitung dieser Frist müssen neue ergänzende Unterlagen angefordert werden.	Maßstab: 1:500
			Blatt: 1
			Benutzer: n50lft
			Firma:
		OB-Netz GmbH, Danziger Str 31, 46045 Oberhausen, Tel.: 0208-835-2205	Ausgabedatum: 2019-11-26 10:35:33



Oberhausener Netzgesellschaft mbH	Planauskünfte bestehen aus: Pläne aller Netze, Zeichnungslegenden, ergänzende Feldbücher, Niederschrift und Schutzanweisungen !	**Bestandsplan Strom MSP** Die Unterlagen haben eine Gültigkeit von drei Monaten. Bei Überschreitung dieser Frist müssen neue ergänzende Unterlagen angefordert werden.	Maßstab: 1:500
			Blatt: 1
			Benutzer: n50lft
			Firma:
		OB-Netz GmbH, Danziger Str 31, 46045 Oberhausen, Tel.: 0208-835-2205	Ausgabedatum: 2019-11-26 10:35:33



Oberhausener Netzgesellschaft mbH	Planauskünfte bestehen aus: Pläne aller Netze, Zeichnungslegenden, ergänzende Feldbücher, Niederschrift und Schutzanweisungen !	**Bestandsplan Strom NSP** Die Unterlagen haben eine Gültigkeit von drei Monaten. Bei Überschreitung dieser Frist müssen neue ergänzende Unterlagen angefordert werden.	Maßstab: 1:500
			Blatt: 1
			Benutzer: n50lft
			Firma:
		OB-Netz GmbH, Danziger Str 31, 46045 Oberhausen, Tel.: 0208-835-2205	Ausgabedatum: 2019-11-26 10:35:33



Oberhausener Netzgesellschaft mbH	Planauskünfte bestehen aus: Pläne aller Netze, Zeichnungslegenden, ergänzende Feldbücher, Niederschrift und Schutzanweisungen !	**Bestandsplan Gas** Die Unterlagen haben eine Gültigkeit von drei Monaten. Bei Überschreitung dieser Frist müssen neue ergänzende Unterlagen angefordert werden. OB-Netz GmbH, Danziger Str 31, 46045 Oberhausen, Tel.: 0208-835-2205	Maßstab: 1:500 Blatt: 1 Benutzer: n50lft Firma: Ausgabedatum: 2019-11-26 10:35:33

bottrop.

Bereich 5-1
Eing.: 17. DEZ. 2019
Fachbereich 5-1-10/5-1-20/5-1-30/5-1-40

Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt
Generelle Planung

Luise-Hensel-Str. 1
46236 Bottrop

Stadt Bottrop • Amt 61 • Postfach 10 15 54 • 46215 Bottrop

Stadt Oberhausen
Fachbereich 5-1-40
z. Hd. Herrn Daniel Launert
46042 Oberhausen

1. 5-1-20/ ϕ + Scan + z.k. erl.
2. 5-1-40/ z.V. VBB 31
Sy(1) Dau 03

Telefon Zentrale: 0 20 41 / 70 30
Zimmer: 302
Telefon: 02041 / 70 33 55
Fax: 02041 / 70 38 13
E-Mail: martin.reimers@bottrop.de

Auskunft erteilt: Herr Reimers

Aktenzeichen:
(bei Antwort bitte angeben)
Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom: 5-1-40/La
Meine Nachricht:

Datum: 26.11.2019

Beteiligung bei der Aufstellung von Bauleitplänen gemäß § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch

Vorhabenbezogener Bebauungsplan VBB Nr. 31 - Teutoburger Straße/Turnplatzstraße (Lidl)

Ihr Schreiben vom 24.10.2019

hier: Stellungnahme der Stadt Bottrop

Sehr geehrter Herr Launert,

vorbehaltlich des Beschlusses des Ausschusses für Stadtplanung und Umweltschutz des Rates der Stadt Bottrop gebe ich folgende Stellungnahme der Stadt Bottrop zu dem oben genannten Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 ab:

Aufgrund der bereits heute vorhandenen erheblichen Beeinträchtigungen der Bottroper Zentren durch Einzelhandelsvorhaben auf Oberhausener Stadtgebiet kann dem VBB Nr. 31 nicht zugestimmt werden. Stattdessen wird die Einstellung des Verfahrens oder mindestens die Reduzierung der Verkaufsfläche gefordert.

Der durchschnittliche Kaufkraftabfluss der Stadt Bottrop in die direkte Nachbarstadt Oberhausen beträgt mittlerweile über 10%. Bei den nahversorgungsrelevanten Sortimenten fällt der Kaufkraftabfluss nochmals deutlich höher aus. Dies ist bedingt durch die räumliche Nähe und die gute Erreichbarkeit, die vom Bottroper Stadtgebiet in weiten Teilen bei Einrichtungen in direkter Grenznähe gegeben ist.
Dies trifft insbesondere auf den Neubau des Lidl-Standortes Teutoburger Straße zu, der entsprechend der Umsatzverteilung des Einzelhandelsgutachtens zum Vorhaben zu über 50% durch Bottroper Bürger genutzt werden soll. Daher bestehen erhebliche Bedenken gegen die Erweiterung der Verkaufsfläche. Der Standort des Discounters dient bereits heute vorwiegend der Nahversorgung. Durch seine isolierte Lage sind die Entwicklungsmöglichkeiten auf das vorhandene Einzugsgebiet

Öffnungszeiten:
Mo - Fr 08.30 - 12.30 Uhr
Mo, Di, Fr 14.00 - 16.00 Uhr
Do 14.00 - 17.00 Uhr

Bankverbindungen:
Sparkasse Bottrop
IBAN: DE39 4245 1220 0000 0129 71
BIC: WELADED1BOT

Postbank Essen
IBAN: DE44 3601 0043 0017 8704 30
BIC: PBNKDEFF

Volksbank Kirchhellen eG
IBAN: DE82 4246 1435 5200 0070 00
BIC: GENODEM1KIH

Haltestelle des öffentlichen Nahverkehrs:
ZOB Berliner Platz

Internet:
www.bottrop.de

begrenzt und dürfen maximal 800m² Verkaufsflächen umfassen. Die Verkaufsflächen für zentrenrelevante Sortimente sind auf 80m² beschränkt. Diese Beschränkung sollte auch auf das neue Vorhaben in identischem Umfang übernommen werden.

Das zur Herleitung der Verkaufsflächengröße des neuen Vorhabens dienende Einzelhandelsgutachten weist einige unübliche Betrachtungen auf. Das Einzugsgebiet der Kunden wird nicht auf den fußläufigen Einzugsbereich von 800m beschränkt, sondern reicht erheblich darüber hinaus. Dies gilt sowohl für das Oberhausener als auch für das Bottroper Stadtgebiet. Dadurch werden mehr potentielle Personen als Kunden ermittelt und deren Kaufkraft fließt in die Ermittlung der Verkaufsflächengröße ein.

Zudem wird im Einzelhandelsgutachten zum Vorhaben eine unübliche Annahme hinsichtlich der Kaufkraftbindung für diese erweiterten Einzugsgebiete getroffen. So werden im Gutachten 50% Kaufkraftbindung statt der normalerweise verwendeten 30% Kaufkraftbindung des Nahversorgungsanteils angenommen. Im Ergebnis gelingt mit Hilfe der veränderten „Stellschrauben" der gutachterliche Nachweis der „erforderlichen" Verkaufsflächengröße von 1350m². Wendet man die vorgesehen 30% Kaufkraftbindung des Nahversorgungsanteils an, kommt man zu 810m² Verkaufsfläche, also der Größe des heutigen Discounters. Schlägt man die 80m² Verkaufsfläche für zentrenrelevante Sortimente dazu, lassen sich maximal 900m² Gesamtverkaufsfläche begründen.

Diese Gesamtverkaufsflächengröße hätte auch den Charme, dass der durch das gültige Einzelhandelskonzept geschützte Nahversorgungsbereich Klosterhardt-Süd nicht wesentlich belastet wird und keine Fragen hinsichtlich der Verbindlichkeit von Beschlüssen des Rates der Stadt Oberhausen aufkommen. Gleiches gilt für die Standorte des Nebenzentrums Fuhlenbrock und des Nahversorgungszentrums Osterfelder Straße in Bottrop, deren Erhalt und Erweiterungsabsichten die Stadt Oberhausen Anfang dieses Jahres in ihrer Stellungnahme zum Einzelhandelskonzept der Stadt Bottrop zugestimmt hat.

Die Erweiterung des heutigen Lidl-Standortes auf 1350m² Verkaufsfläche widerspricht den von der Stadt Oberhausen selbst definierten Entwicklungsabsichten. Nur durch eine Aufgabe des Nahversorgungsbereiches Klosterhardt-Süd am heutigen Standort und eine Verlegung des Nahversorgungsbereiches Klosterhardt-Süd auf das Vorhabengebiet lässt sich eine rechtlich sichere Herleitung begründen. Die negativen Auswirkungen auf das Nebenzentrum Fuhlenbrock und das Nahversorgungszentrum Osterfelder Straße in Bottrop würden sich damit aber nicht lösen lassen.

Mit freundlichen Grüßen
(In Vertretung)

(Klaus Müller)

WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Postfach 11 02 61, 46122 Oberhausen

An den
Oberbürgermeister der
Stadt Oberhausen
Herrn Launert
Fachbereich 5-1-40
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen



Ihr Zeichen:	5-1-40/La
Ihre Nachricht vom:	24.10.2019
Unsere Zeichen:	WBO GmbH Kanäle und Straßen Planung und Bau
Name:	Rodney Dorsainvil
Telefon:	0208 8578 373
Mobil:	
Telefax:	0208 8578 322
E-Mail:	rodney.dorsainvil @wbo.oberhausen.de
Datum:	04.11.2019

1. Beteiligung bei der Aufstellung von Bauleitplänen gemäß § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)
hier: vorhabenbezogener Bebauungsplan VBB Nr. 31-
Teutoburger Straße/Turnplatzstraße (Lidl)
Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Launert,

zu dem uns vorgelegten Bebauungsplan nehmen wir wie folgt Stellung:

Auf dem Grundstück verläuft ein städtischer Kanal (DN 1300). Zum Zwecke der Unterhaltung, der Sanierung und der Erneuerung des Kanals ist ein Schutzstreifen von 5,50 m beidseitig der Kanalachse zu definieren und durch Baulast zu sichern. Der Schutzstreifen ist von jeglichen Bauten freizuhalten und muss jederzeit für den Kanalbetrieb oder einen von ihm beauftragten Betrieb zugänglich sein.

Das Schmutz- und Oberflächenwasser muss auf dem Grundstück getrennt geführt werden. Das Niederschlagwasser ist gedrosselt an das städtische Netz anzuschließen. Die Drosselmenge beträgt maximal 40 l/s.

Es ist zu prüfen, ob eine Versickerung des Dachwassers auf dem Grundstück möglich ist.

Mit freundlichen Grüßen
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

In Vertretung
Martin Schulze

Im Auftrag
Rodney Dorsainvil

WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen
Entsorgung

Oberhausen, 24.10.2019
8578-4765 (Herr Mothes)



An den
Oberbürgermeister der
Stadt Oberhausen
Fachbereich 5-1-40
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen

1. Beteiligung bei der Aufstellung von Bauleitplänen gemäß § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)
Hier: Bebauungsplan VBB Nr. 31 – Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)

Gegen die geplante Errichtung wird unter Berücksichtigung folgender Auflagen keine Bedenken erhoben.

Die Auflagen zur Baugenehmigung entnehmen Sie bitte der Anlage.

In Vertretung

Arndt Mothes

Im Auftrag

Susanne Gosdzinski

WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen
Entsorgung

Oberhausen, 24.10.2019
8578-4765 (Herr Mothes)

1. Beteiligung bei der Aufstellung von Bauleitplänen gemäß § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)
Hier: Bebauungsplan VBB Nr. 31 – Teutoburger Straße/Turnplatzstraße (Lidl)

Die Unfallverhütungsvorschrift vom Januar 1979 in der gültigen Fassung vom 01. April 2009, Müllbehälterstandplätze laut § 16 der GUV-VC 27, wie nachfolgend aufgelistet, sind zu beachten.

Müllbehälterstandplätze:

§ 16 Müll darf nur abgeholt werden, wenn:

1. die Zufahrt zu Müllbehälterstandplätzen so angelegt ist, dass ein Rückwärtsfahren nicht erforderlich ist. Dies gilt nicht, wenn ein kurzes Zurückstoßen für den Ladevorgang erforderlich ist, z. B. bei Absetzkippern,

2. die Zugänge von der Fahrstraße zu den Standplätzen und die Standplätze einen ebenen, trittsicheren Belag haben, der so beschaffen ist, dass er den Beanspruchungen durch das Transportieren und Abstellen der Müllbehälter standhält,

3. die Transportwege von Laub, Grasbüscheln oder Moos frei sind und im Winter Glätte durch Streuen und/oder Räumen von Eis und Schnee beseitigt ist,

4. Müllbehälter, die von Hand bewegt werden, so aufgestellt sind, dass die Müllbehälter nicht unnötig angehoben werden müssen oder im Winter festfrieren,

5. Müllbehälter mit einem Inhalt von 110 l oder mehr so aufgestellt sind, dass der Transport über Treppen nicht erforderlich ist,

6. die Transportwege bei Dunkelheit beleuchtet sind,

7. bei Transportwegen durch Gebäude die Durchgänge mindestens 2 m hoch und so breit sind, dass gefahrloser Transport der Behälter möglich ist,

8. Türen in Transportwegen – ausgenommen Brandabschnittstüren – feststellbar sind,

9. Müllbehälterschränke so beschaffen sind, dass sie keine Verletzungen verursachen können und Mülltonnen bei der Entnahme nicht mehr als 0,1 m angehoben werden müssen.

Zu § 16 Nr. 1:
Bei Sackgassen muss die Möglichkeit bestehen, am Ende der Straße zu wenden.

Zu § 16 Nr. 7:
Beispielsweise ist bei der Verwendung von Eimern und Tonnen eine Breite von 1m, bei der Verwendung von Müllbehältern nach DIN 30 700 Teil 1 („Müllgroßbehälter 1,1 m³ - Umleerbehälter, fahrbar") eine Breite von 1,5 m erforderlich.

Fahrzeuge dürfen gemäß § 45 UVV „Fahrzeuge" (BGV D29) grundsätzlich nur auf Fahrwegen betrieben werden, die ein sicheres Fahren ermöglichen.

Auch aus Sicht von § 3 Abs. 1 Betriebssicherheitsverordnung darf der Arbeitgeber Abfallsammelfahrzeuge nur auf Straßen einsetzen, auf denen er einen gefahrlosen Betrieb sicherstellen kann.

Das bedeutet, Straßen müssen

für Abfallsammlungen ausreichend tragfähig sein
als Anliegerstraßen oder –wege ohne Begegnungsverkehr bei geradem Straßenverlauf eine Breite von mindestens 3,55 m aufweisen (nach StVZO) zulässige Fahrzeugbreite von 2,55 m zzgl. 2 x 0,5 m Sicherheitsabstand).

Am Ende der Sackgasse muss eine geeignete Wendeanlage vorhanden sein.

Zu den Wendeanlagen gehören in diesem Zusammenhang Wendekreise, Wendeschleifen und Wendehämmer. Wichtige Voraussetzung dabei ist, dass ein Wenden mit ein- bis höchstens zweimaligen Zurückstoßen möglich ist.

Wendekreise sind dann geeignet, wenn sie

a) einen Mindestdurchmesser von 23,00 m einschließlich der erforderlichen Freiräume für die Fahrzeugüberhänge aufweisen und in der Wendekreismitte frei belastbar sind (keine Bäume, Büsche u. ä.).

b) in der Zufahrt eine Fahrbahnbreite von mindestens 5,50 m haben.

Vorsorglich weisen wir daraufhin, dass eine Befahrung mit Müllsammelfahrzeugen bei Nichteinhaltung der Bemaßung und Bebauung aus UVV-technischen Gründen nicht möglich ist.

Die Müllgefäße müssen am Abfuhrtag an einer öffentlichen Straße zur Abfuhr bereitgestellt werden, da wir keine privaten Straßen befahren können.

Es muss dringend darauf geachtet werden, dass die zu befahrenden Flächen für den Schwerlastverkehr (28 t) ausgelegt sind.

[redacted]

13.12.2019

Betrifft: Bebauungsplan 31 / Teutoburger Straße – Turnplatzstraße / Lidl

Sehr geehrte Damen und Herren,
wir waren bei der Bürgerversammlung am 20.11.2019 und wundern uns darüber, dass das dort angekündigte Protokoll noch nicht online ist. Es macht doch sicherlich Sinn, dieses vor dem Auslaufen der Frist zur Abgabe einer Stellungnahme am 20.12.2019 zu veröffentlichen. Sollten wir nicht an der richtigen Stelle nachgeschaut haben, bitten wir um die Zusendung eines Links an unsere Mailadresse.

Im Folgenden haben wir zunächst die Punkte aufgelistet, die wir als Verschlechterung zur jetzigen Lage sehen. Für uns bedeuten Ihre Bebauungspläne eine enorme Verschlechterung unserer Wohnsituation, die wir so nicht hinnehmen werden.

Verschlechterungen im Vergleich zur jetzigen Situation

- Höhere Lärmbelästigung durch vorbeifahrende LKW und PKW, die zur Zeit von der Teutoburger Straße aus auf den Parkplatz fahren
- Zusätzliche piepende Geräusche durch zurücksetzende LKW, die nicht vollständig durch die geplante Lärmschutzwand aufgefangen werden
- Zunahme der Gefährdung für Fußgänger, da es keinen Fußgängerweg gibt
- Gefährdung durch fehlenden Bürgersteig
- Gefährdung auf einer Spielstraße, an der auch eine Grundschule liegt
- Verschlechterung des Stadtbildes durch den Baustil des Gebäudes
  (Das bisherige Gebäude fügt sich gut in das 100 Jahre alte Wohngebiet ein.)

Bei Ihrer Präsentation am 20.11.2019 haben Sie uns einige Planungen als Verbesserungen im Vergleich zur jetzigen Situation vorgestellt. Diese können wir nicht nachvollziehen.

Kommentar zu den vermeintlichen Verbesserungen für die Kunden und die Nachhaltigkeit

- Modernes Ambiente → passt nicht in die Wohngegend
- Mehr Platz für die Einkaufwagen → Man kann sich auch jetzt trotz der riesigen Lidl - Einkaufswagen gut genug bewegen
- Weniger Abgase → Hier wird um eine Aufrechnung mit den Abgasen gebeten, die durch den Abriss und den Umbau zu den Werten nach der Fertigstellung hinzuziehen sind
- Solarenergie → Solarzellen können auch auf dem jetzigen Dach angebracht werden
- Eingehauste Garage und damit verbundene Höhe des Gebäudes:
  → Eigene Erfahrungen der Anwohner zeigen, dass Tiefgaragen an Supermärkten durchaus angenommen werden (es entstehen natürlich höhere Baukosten...)

Wir bitten Sie hiermit um eine Eingangsbestätigung zu unserer fristgerecht verschickten Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüßen,

[redacted]

20.12.2019

[redacted]

Betrifft: Bebauungsplan 31 / Teutoburger Straße – Turnplatzstraße / Lidl
2. Stellungnahme im Anschluss an die Bürgerversammlung vom 18.12.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,
bei der 2. Bürgerversammlung am 18.12.2019 wurden neue Varianten für die Ein- und Ausfahrten zum neu geplanten Lidl-Markt vorgestellt.
Zur Variante 2 mit der Anbindung an die Huyssenstraße hatten wir uns bereits in unserer ersten Stellungnahme vom 13.12.2019 geäußert und diese für zu laut und zu gefährlich befunden.
Die Variante 1 mit der Ein- und Ausfahrt über den Kreisverkehr würde für uns ebenso wie die Variante 3 mit der Verteilung auf mehrere Punkte eine bessere Alternative darstellen.

Da wir durch die Hauptverkehrsstraße und die Nähe zur neu geplanten Ein- und Ausfahrt zu unserem Haus eine besondere Lärmbelastung hinnehmen müssen, befürworten wir eindeutig den Bau einer Schallschutzmauer, welche nach den Informationen aus der ersten Bürgerversammlung auch begrünt werden soll.

Die beiden Bäume auf der Grünfläche zwischen dem Fußgängerweg und der Einfahrt Jacobistraße bleiben doch sicherlich erhalten.

Wenn jetzt derartig große Umbaumaßnahmen geplant sind und mit mehr Verkehr gerechnet werden muss, möchten wir hiermit die Beseitigung der Schlagloch-Rinne beantragen, die sich auf dem Straßenabschnitt von unserem Haus bis zur Bottroper Straßenseite hinzieht.
Diese Rinne sieht zwar nicht gravierend aus, wenn aber LKW’s oder PKW’s mit Anhängern darüber fahren, knallt es laut und die Gläser in unseren Schränken wackeln.
Sollten wegen des Abrisses und des Neubaus der Lidl-Filiale regelmäßig Baufahrzeuge diese Strecke passieren, wird die Lärmbelastung für uns noch weiter verstärkt.
Sollte die Notwendigkeit bestehen, diesen Antrag an einer anderen Stelle einzureichen, informieren Sie uns bitte.

Diese fristgerechte Stellungnahme haben wir parallel auch direkt an Herrn Laakmann verschickt.

Mit freundlichen Grüßen,

[redacted]

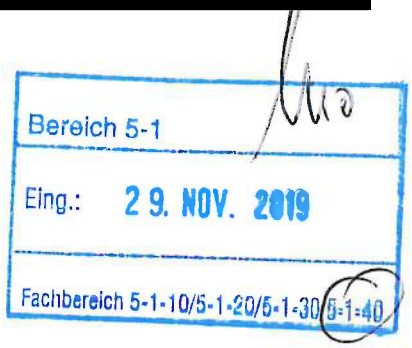
[redacted]

Stadt Oberhausen

Stadtplanung Technisches Rathaus

Bahnhofstr. 66

46042 Oberhausen



Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 – Teutoburger Straße/Turnplatzstraße

Bürgerversammlung vom 20.11.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

es erstaunte mich, dass ich zu einer Bürgerversammlung eingeladen wurde. Es war das 1.mal. Ich fand gut, dass man uns Bürger informieren möchte und dass wir unsere Meinung dort äußern dürfen.

Umso erstaunter war ich, unter welchen Bedingungen dies stattfand.

Die Räumlichkeiten waren zu klein, kein Mikrofon, man konnte die Verantwortlichen und die Mitbürger nicht hören bzw. verstehen. Wenn ich überhaupt etwas mitbekommen wollte, musste ich die ganze Zeit stehen.

Außerdem hatte ich das Gefühl, dass bereits alles in „trockenen Tücher" war, denn die Eingabefrist für evtl. Bedenken, Vorschläge etc. war ja bereits überschritten. Wenn das so ist, frage ich mich, warum man dann eine Bürgerversammlung überhaupt einberuft.

Weiterhin kann ich nicht verstehen, wie man einen derartigen „Klotz" inmitten eines reinen Wohngebietes bauen möchte.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Anlage: Fragebogen zum o.g. Projekt

Die Stadt Oberhausen möchte die Bürgerbeteiligung stetig weiterentwickeln. Hierfür benötigen wir Ihre Unterstützung.

Wir würden uns freuen, wenn Sie sich die Zeit nehmen und den Fragebogen ausfüllen.

mit:) uns
Bürgerbeteiligung in Oberhausen

stadt oberhausen

1. Name des Vorhabens/Projektes:

Bürgerversammlung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 - Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)

2. Warum waren Sie heute hier? *(Mehrfachnennungen möglich)*

- [x] eigene Betroffenheit
- [x] Interesse an der Thematik
- [ ] allgemeines Interesse
- [ ] Sonstiges: _____

3. Wie haben Sie von der heutigen Veranstaltung erfahren? *(Mehrfachnennungen möglich)*

- [x] Hauswurfsendung
- [ ] Zeitung
- [ ] Plakat/Flyer
- [ ] Bekannte
- [ ] Soziale Netzwerke
- [ ] Internet
- [ ] Webseite der Bürgerbeteiligung (www.oberhausen.de/buergerbeteiligung)
- [ ] Oh! Stadtmagazin
- [ ] Hinweis aus vorheriger Veranstaltung
- [ ] Sonstiges: _____

4. Wie beurteilen Sie die heutige Veranstaltung im Hinblick auf...?

	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht
den Ort	☐	☐	☒	☐
die Dauer	☐	☐	☒	☐
der Wochentag	☐	☒	☐	☐
die Uhrzeit	☐	☒	☐	☐
die Veranstaltungsform	☐	☐	☒	☐
den Informationsgehalt	☐	☒	☐	☐
die Gesprächsatmosphäre	☐	☐	☒	☐
die Moderation	☐	☐	☒	☐

5. Haben Sie das Gefühl, dass Sie heute...

	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht
informiert worden sind?	☐	☒	☐	☐
angehört wurden?	☐	☒	☐	☐
mitwirken und beraten konnten?	☐	☐	☒	☐
mitbestimmen konnten?	☐	☐	☒	☐

6. Ist das Ergebnis der Veranstaltung für Sie zufriedenstellend?

- [ ] sehr zufriedenstellend
- [ ] zufriedenstellend
- [ ] nicht zufriedenstellend
- [x] überhaupt nicht zufriedenstellend

7. Kennen Sie die "Leitlinien der Bürgerbeteiligung"?

- [ ] Ja
- [x] Nein

8. Haben Sie schon einmal die Webseite www.oberhausen.de/buergerbeteiligung besucht?

☐ Ja ☒ Nein

9. Kennen Sie die Vorhabenliste der Stadt Oberhausen?

☐ Ja ☒ Nein

10. Wie bewerten Sie insgesamt die Bürgerbeteiligung in Oberhausen?

☐ sehr gut ☐ gut ☒ schlecht ☐ sehr schlecht

11. Waren Sie innerhalb der vergangenen 12 Monate bei einer anderen Beteiligungsveranstaltung?

☐ Ja ☒ Nein

12. Die Bürgerbeteiligung in Oberhausen richtet sich an viele Akteure. Als Mitglied welcher Teilgruppe haben Sie heute teilgenommen? *(Mehrfachnennungen möglich)*

☐ Bürger/in ☐ Politik ☐ Interessengemeinschaft ☐ Gewerbetreibende/r

▶ Bei Straßenbauveranstaltungen: ☐ Mieter/in ☐ Eigentümer/in

Und zum Schluss noch ein paar persönliche Angaben:

13. Ihr Alter?

☐ 13 bis 18 Jahre ☐ 19 bis 27 Jahre ☐ 28 bis 40 Jahre ☐ 41 bis 50 Jahre ☐ 51 bis 67 Jahre ☒ über 67

14. Ihr Geschlecht?

☐ männlich ☒ weiblich ☐ divers

15. Wurden Sie oder einer Ihrer Elternteile im Ausland geboren?

☐ Ja ☒ Nein

16. Welchen höchsten Bildungsabschluss haben Sie?

☐ ohne Schulabschluss ☐ Abitur/Fachhochschulreife

☒ Haupt-/ oder Volksschule ☐ Fachhochschule/Universität/Berufsakademie

☐ Realschulabschluss/Mittlere Reife

17. Wo wohnen Sie in Oberhausen?

☐ Oberhausen-Mitte/Styrum ☐ Sterkrade-Mitte ☐ nicht in Oberhausen

☐ Oberhausen-Ost ☐ Sterkrade-Nord

☐ Alstaden / Lirich ☒ Osterfeld

18. Seit wann wohnen Sie in Oberhausen?

☒ schon länger als 30 Jahre ☐ seit 10 Jahren

☒ seit 30 Jahren ☐ seit unter 5 Jahren

☐ seit 20 Jahren

19. Was wollen Sie sonst zur Bürgerbeteiligung sagen?

[redacted]

[redacted]

An die
Stadt Oberhausen
Dezernat 0 – Bereich 5-1/ Stadtplanung
z.Hd Herrn Daniel Launert
und Herrn Sven Laakmann
Bahnhofstraße 66

46145 Oberhausen



Oberhausen, 05. Dezember 2019

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 – Teutoburger Straße/ Turnplatzstraße (Lidl)
hier: Einwände gegen das Bauvorhaben – Bürgerversammlung vom 20.11.2019

Sehr geehrter Herr Launert,
sehr geehrter Herr Laakmann,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir, die Unterzeichner dieses Schreibens, sind Eigentümer der Liegenschaft Im Fuhlenbrock 1 a in 46119 Oberhausen (Amtsgericht Oberhausen, Grundbuch von Osterfeld, Blatt 8574, Flur 19, Flurstück 155) und unmittelbar angrenzend an den Geltungsbereich des oben genannten Bebauungsplanes (siehe beiliegender Lageplan).

Mit Blick auf die aktuelle Planung und die Bürgerversammlung am 20. November 2019 nehmen wir wie folgt Stellung bzw. tragen Ihnen hiermit unsere Einwände gegen den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 vor:

01. Die beabsichtigte alleinige Zufahrt zum Grundstück bzw. Parkplatz und die geplante Warenanlieferung ist für uns in keinster Weise hinnehmbar oder ansatzweise akzeptabel. Wie Sie wissen, handelt es sich bei der Huyssenstraße um einen „verkehrsberuhigten Bereich“ nach § 10 StVO bzw. um eine Spielstraße.
Bereits heute wird auf diesen Umstand von Seiten des Individualverkehrs keine bzw. nur unzureichend Rücksicht genommen. Der prognostizierte Mehrverkehr (Kunden und Anlieferung) wird dann eine noch größere Gefahr für Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich darstellen. Bitte beachten Sie an dieser Stelle, dass im unmittelbaren Umfeld (Jacobistraße zwischen Huyssenstraße und Hanielstraße) elf Kinder im Alter unter 12 Jahren wohnen, die die Spielstraße – gerade in den Sommermonaten – ausgiebig nutzen.

In diesem Zusammenhang müssen wir auch darauf hinweisen, dass die geplante Verkehrsführung der Warenanlieferung eine erhebliche Mehrbelastung für die anliegenden Bewohner darstellt. Bereits jetzt erfolgt regelmäßig eine Warenanlieferung über die Huyssenstraße, obwohl dies von Seiten der Vertreterinnen der Firma Lidl in Abrede gestellt worden ist. Der Verkehr auf der Huyssenstraße kommt dann immer wieder zum Erliegen.

Im vergangenen Sommer ist es sogar vorgekommen, dass ein Tiefkühl-LKW über ein gesamtes Wochenende in der Huyssenstraße mit „laufender Kühlung“ geparkt hat und die Nachbarn ihren Garten – wegen der Lärmbelästigung der Kühlung – nicht nutzen konnten.

02. Die geplante Lärmschutzwand zur Huyssenstraße bzw. Jacobistraße macht in der aktuell geplanten Anordnung aus unserer Sicht wenig Sinn. Der Lärm des Verkehrs auf dem Parkplatz ist bereits heute vorhanden und stellt keine allzu große Beeinträchtigung dar, im Gegensatz zu dem zu- bzw. abfließenden Verkehr über die Huyssenstraße im Bereich Im Fuhlenbrock bis Einfahrt Parkplatz. Eine Zunahme des Verkehres von über 10 % in diesem Bereich und dessen Lärmimmission ist für uns so nicht hinnehmbar, da es bisher eine zweite Zufahrt über die Teutoburger Straße gibt, über die – laut Verkehrsgutachter – 30 % des derzeitigen zu- bzw. abfließenden Verkehr sowie der Anlieferungsverkehr stattfindet.

Diese geplante Änderung stellt eine enorme Lärmbelastung dar, die von der Lärmschutzwand überhaupt nicht „abgefangen“ wird. Die Lärmschutzwand müsste zwischen den Wohngebäuden (Im Fuhlenbrock 1 a und 1 b sowie Jacobistraße 1) und dem Anfang der Huyssenstraße angesiedelt werden, um hier einen effektiven Schutz zu bieten.

Auch sind wir mit der Ausführung der Lärmschutzwand (Holz und Glas mit einer Höhe von ca. 2 m) nicht einverstanden (Gefahr von Graffitis, Vandalismus, wilde Müllkippen, etc.). Warum wird der Lärmschutz nicht durch einen begrünten Wall aus Bäumen und Sträuchern hergestellt und würde somit zusätzlich einen natürlichen bzw. einen ökologischen Charakter erhalten. Auch gibt es optisch ansprechendere Alternativen; dies kann man sich sehr schön am Hallenbad im Sportpark in Bottrop (Parkstraße 41 in 46236 Bottrop) und dem dortigen Umfeld ansehen.

03. Im Rahmen der Bürgerversammlung wurde u.a. die Gebäudehöhe mit ca. 12 m angegeben. Aus unserer Sicht passt der neu geplante Gebäudekörper nicht in die seit über 100 Jahren gewachsene Gebäudestruktur der Jacobi-Siedlung. Auf den gezeigten Bildanimationen wird das Gebäude wie ein Fremdkörper; im Gegensatz zum derzeitigen Gebäude.
Durch das Absenken des gesamten Gebäudes um ca. 1 m könnte alleine schon mit Blick auf die Gebäude im Bereich der Turmplatzstraße viel gewonnen werden. Diese Absenkung würde auch nicht einer Barrierefreiheit sowie einer natürlichen Belichtung und Belüftung entgegensprechen.

Aus unserer Sicht müssen folgende Maßnahmen im Bebauungsplan geändert und angepasst werden:

a) Der gesamte Verkehr zum Grundstück wird über die Straße „Im Fuhlenbrock“ unmittelbar vor der heutigen Zufahrt Huyssenstraße auf das Grundstück geführt und der Straßenanteil vor den Grundstücken „Im Fuhlenbrock 1 a und 1 b“ (Flurstücke 155 und 154) in einen Grünstreifen umgewandelt. Der gesamte Verkehr zur Jacobistraße kann dann über die Turmplatzstraße und dem weiteren Verlauf der Jacobistraße in Richtung Parkplatz am Golfplatz erfolgen. In diesem Freibereich kann dann auch ein angemessener Lärmschutzwall aufgestellt werden (siehe Ziffer 02. Absatz 3). Diesen Vorschlag von Herrn Bezirksbürgermeister Krey vom 20.11.2019 unterstützen wir ausdrücklich.

Wie Sie dem beiliegenden Lageplan entnehmen können, haben wir uns erlaubt, eine Planskizze dieser Lösung einzuzeichnen.

Mit Blick auf die anwohnenden Kinder kann dann auch der „Raserverkehr" zum Golfplatz (das Tempolimit auf der Jacobistraße von 30 km/h wird regelmäßig und zu jeder Tages- und Nachtzeit missachtet) unterbunden werden. Der dann zu fahrende „Umweg" wäre für uns wiederum hinnehmbar.

b) Der gesamte Baukörper wird den Gebäuden im Umfeld in Höhe und Ausmaß angepasst und überplant (siehe Ziffer 03.).

c) Um unnötige Lärmbelastungen der Anwohnerinnen und Anwohner zu vermeiden, wird die Firma Lidl verpflichtet, keine Warenanlieferungen vor 06:00 Uhr morgens durchzuführen und der Parkplatz/ die Filiale werden spätestens um 21:00 Uhr (wie bisher) geschlossen.

Im Rahmen der Abwägung der Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger bitten wir Sie die folgenden Anmerkungen ebenfalls zu berücksichtigen:

Die Vertreterinnen der Firma Lidl führten bei der Bürgerversammlung am 20.11.2019 aus, dass es eine so genannte „Metropolfiliale" noch nicht gibt und hiermit erst Erfahrungen gesammelt werden müssen. Da es sich hier um ein reines Wohngebiet handelt, halten wir es für nicht zumutbar, als „Versuchskaninchen" für die Firma Lidl zu fungieren. Hier bieten sich sicherlich andere Standorte – z. B. in Misch- oder Gewerbegebieten – besser an, um Erfahrungen mit diesem Filialtyp zu sammeln.

Die Firma Lidl versuchte im Rahmen der Bürgerversammlung zu vermitteln, dass die geplante Maßnahme „zum Wohle der Anwohner bzw. der Bürger" durchgeführt wird. Unter anderem soll die „Nahversorgung" verbessert werden. Mit Blick auf die umliegenden Nahversorger „Netto" und „Markant" an der Teutoburger Straße, EDEKA am Fuhlenbrocker Markt und an der Dorstener Straße, „REWE" am Westring sowie „Netto" an der Schillerstraße/ Herderstraße können wir dieses „Argument" nicht im Ansatz nachvollziehen. Eine Nahversorgung ist hier immer gewährleistet (auch mit Bäckereien, Metzgereien und sonstigen Nahversorgern).
Es ist zu befürchten, dass das neue Konzept am Standort Teutoburger Straße eher einen größeren Einzugsbereich ansprechen soll und die „Nahversorgung" nur eine untergeordnete Rolle für die Firma Lidl spielen wird (noch mehr Individualverkehr).

Die erhöhte Verkehrsbelastung stellt eine massive Beeinträchtigung des Wohnraumumfeldes dar. Der einzige Profiteur dieser Baumaßnahme ist die Firma Lidl, die einen höheren Umsatz und Gewinn an diesem Standort realisieren will.
Aufgrund der dargestellten Eigentümer- und Betreiberstruktur gehen wir davon aus, dass die Stadt Oberhausen und ihre Bürgerinnen und Bürger lediglich durch Zahlung der Grundbesitzabgaben einen „Mehrwert" erhalten wird, jedoch keine Mehreinnahmen der Gewerbesteuer (die wird wahrscheinlich in Kamp-Lindfort oder an anderer Stelle gezahlt). Dies stellt eine unverhältnismäßige Ungleichbehandlung der betroffenen Parteien dar. Ein Interessensausgleich findet nicht statt.

Abschließend möchten wir an dieser Stelle darauf hinweisen, dass im Rahmen der Einleitung des Beschlusses zum vorhabenbezogenen Bebauungsplanes durch den Rat der Stadt Oberhausen im November des vergangenen Jahres die Bezirksvertretung Osterfeld angehört wurde und der Planungsausschuss hierzu vorberaten hat. Die in den beiden Protokollen (BZV am 06.11.2018 und PA am 09.11.2018) von Seiten der beiden Gremien geäußerten Anmerkungen und Hinweise zur vorgestellten Planung sind offensichtlich in keinster Weise von Seiten der Firma Lidl berücksichtigt worden. Dies können wir überhaupt nicht nachvollziehen und haben dafür auch kein Verständnis.

Wir bitten Sie daher, im Rahmen der weiteren Verfahrensschritte unsere vorgenannten Punkte zu berücksichtigen und die bisherige Planung zu überarbeiten.

Sollten Ihrerseits Rückfragen bestehen, stehen wir Ihnen gerne - auch zu einem persönlichen Gespräch - zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

[redacted]

Anlage

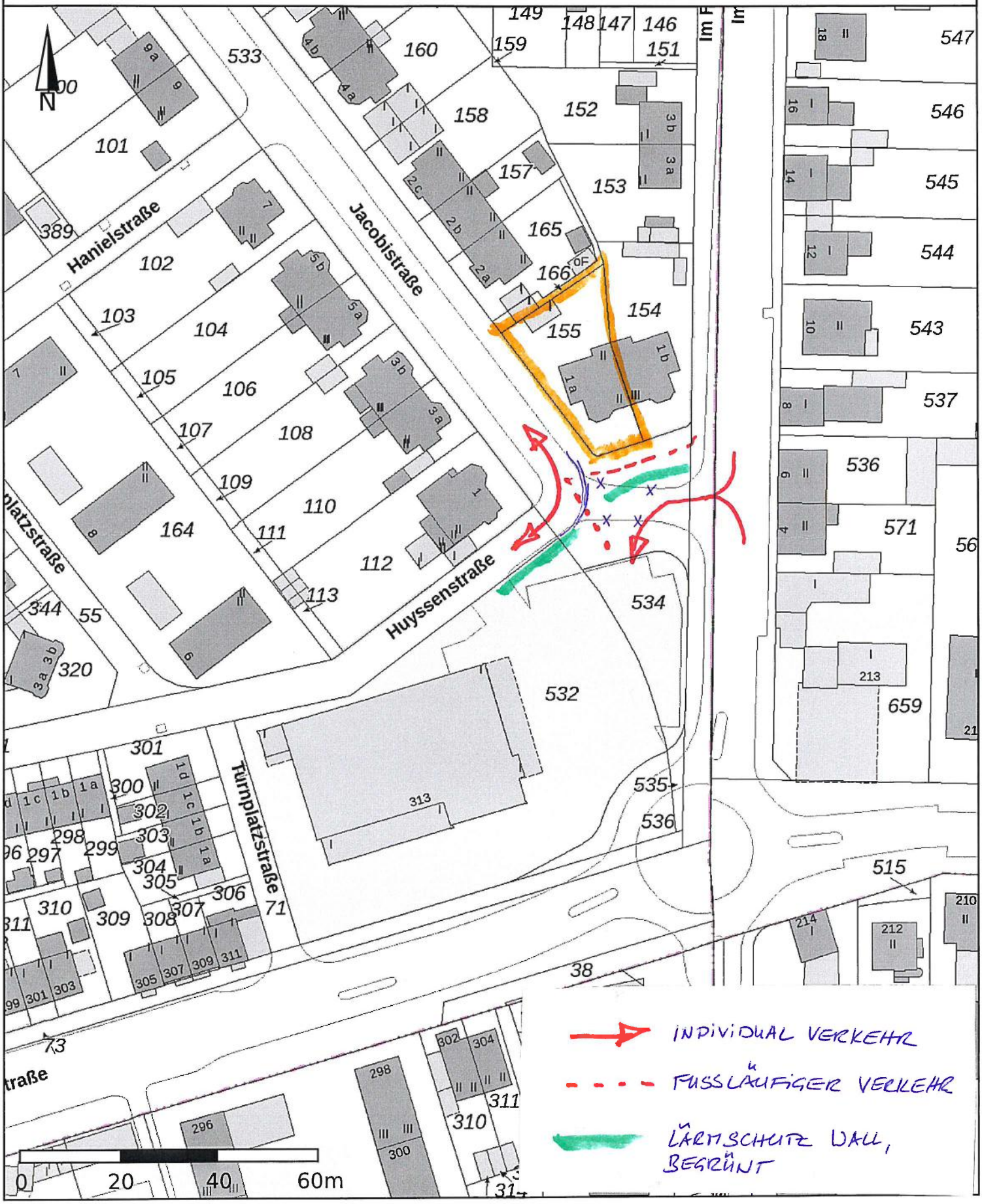
TIM-online 2.0

Bezirksregierung Köln

Dieser Ausdruck wurde mit TIM-online 2.0 (www.tim-online.nrw.de) am 04.12.2019 um 21:44 Uhr erstellt.

GEObasis.nrw

Land NRW (2019) - Lizenz dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0) - Keine amtliche Standardausgabe. Für Geodaten anderer Quellen gelten die Nutzungs- und Lizenzbedingungen der jeweils zugrundeliegenden Dienste.



Launert, Daniel

Von: bauleitplaene@oberhausen.de
Gesendet: Montag, 2. Dezember 2019 12:27
An: Laakmann, Sven; Schmücker, Beate; Launert, Daniel
Cc: Perian, Thomas
Betreff: WG: Lidl-Markt Teutoburger Str.
Anlagen: [redacted]

Hallo zusammen,

nachfolgende E-mail übersende ich Euch zur weiteren Bearbeitung.

Gruß
Detlef

Von: [redacted]
Gesendet: Montag, 25. November 2019 15:47
An: bauleitplaene@oberhausen.de
Betreff: Lidl-Markt Teutoburger Str.

Sehr geehrte Damen und Herren,

am Dienstag dieser Woche habe ich aus der WAZ von den Umbauplänen und der dazugehörigen Bürgerversammlung am Mittwoch erfahren.

Erst als die Veranstaltung auf das Ende zuging konnte ich den ausgeteilten Blättern " Der Bebauungsplan " Ablauf, Inhalte und Beteiligung der Öffentlichkeit nach dem Baugesetzbuch entnehmen, dass es sich um eine offizielle Veranstaltung der Stadt Oberhausen handelt.

Dazu einige Anmerkungen: Ich sitze im Rollstuhl und wollte mich nur über die Pläne informieren, ob ich weiterhin den Markt benutzen kann, oder ob es nur die im Zeitungsantikel erwähnten schrägen Laufbänder gibt.

Die Veranstaltung war meines Erachtens äußerst schlecht organisiert.
Der Weg vom Parkplatz zum Veranstaltungsort lag vollständig im Dunklen und war nicht gekennzeichnet, so dass ich zunächst zum Sportheim von Blau-Weiß Fuhlenbrock gefahren bin.
Als ich dann mit Suchen das Golf-Klubhaus gefunden habe, waren die beiden Räume schon brechend voll.
Hinten an der Tür, wo ich mit meinem Rollstuhl noch Platz gefunden habe, konnte man kein Wort verstehen und nichts sehen welche Pläne dort vorgestellt wurden.
Wegen fehlender Lautsprecher und der geringen Größe waren die Räume völlig ungeeignet für die große Besucherzahl.
Erst bei der Vorstellung des Schallgutachtes konnte man einiges verstehen.
Die Fragen aus dem Publikum und die Antworten darauf musste man sich zusammen reimen.

Übrigens weiss ich bis heute nicht, ob zusätzlich zu den schrägen Laufbändern auch noch Aufzüge für Leute wie mich ud Rollatorbenutzer oder Mütter mit Kinderwagen geplant sind.

Mit freundlichem Gruß

[redacted]

STADT OBERHAUSEN

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 "Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)"

in

Oberhausen - Osterfeld

Protokoll zur Bürgerversammlung

Datum:	20.11.2019
Beginn:	18:00 h
Ende:	21:00 h
Veranstaltungsort:	Golfclub Oberhausen, Jacobistraße 35 46119 Oberhausen
Anwesenheit:	s. Liste im Anhang

20.01.2020, zuletzt ergänzt am 11.02.2021

Die Leitung der Bürgerversammlung hat der Bezirksbürgermeister des Stadtbezirkes Osterfeld, Herr Thomas Krey.

Als Fachreferenten sind von Seiten der Vorhabenträgerin (Fa. Lidl) Frau Czeczor, Frau Schäfer und der Verkehrs- und Schallgutachter Hr. Dr. Weinert (Ingenieurbüro Brilon, Bondzio, Weiser) sowie von Seiten der Verwaltung der Stadt Oberhausen Herr Laakmann und Herr Perian vom Bereich Stadtplanung zugegen.

Durch Veröffentlichung im Amtsblatt Nr. 20 der Stadt Oberhausen vom 04.11.2019 sowie durch Verteilung von Handzetteln an die Haushalte im Umfeld des Plangebiets wurden die im Bereich des Plangebietes wohnenden Bürgerinnen und Bürger zur Teilnahme an der Bürgerversammlung eingeladen.

Der Bezirksbürgermeister Herr Krey eröffnet um 18:00 h die Versammlung und begrüßt die Anwesenden.

Sinn und Zweck der Bürgerversammlung ist es, die Bürgerinnen und Bürger möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung zu unterrichten, ihnen die Planung vorzustellen und zu erläutern sowie Anregungen und Hinweise aufzunehmen.

Aufgrund der räumlich beengten Verhältnisse im Golfclub Oberhausen wird vereinbart und vorab mitgeteilt, dass es eine weitere Bürgerversammlung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 „Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)" geben wird.

Das Datum und der Veranstaltungsort werden rechtzeitig bekannt gegeben [ergänzender Hinweis: die zweite Bürgerversammlung fand am 18.12.2019 im Café des Louise-Schroeder-Heims in Oberhausen-Osterfeld statt].

Anhand einer Power-Point-Präsentation werden Anlass, Ziele, planerische Rahmenbedingungen und Inhalte der Planung sowie erste Ergebnisse der planungsbegleitenden Fachgutachten (Schall, Verkehr und einzelhandelsbezogene Verträglichkeit) durch VertreterInnen des Vorhabenträgers und der Verwaltung vorgestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass das Plangebiet im Vergleich zum Aufstellungsbeschluss um eine kleine Arrondierungsfläche in Richtung Huyssenstraße / Im Fuhlenbrock vergrößert wurde.

Nach dieser Vorstellung wird den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben, Fragen, Anregungen, Hinweise und Stellungnahmen zu dem Planungsstand der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung abzugeben.

Fragen, Anregungen und Hinweise:

Fragen, Anregungen und Hinweise: Bürgerinnen und Bürger	Antwort: Vorhabenträger / Verwaltung / Fachgutachter / Bezirksbürgermeister
Das Vorhaben soll der Sicherung der Nahversorgung dienen. Diese ist momentan bereits durch den vorhandenen Markt gegeben. Mit dem Neubau erfolgt keine weitere Versorgung der Bevölkerung.	Das Planvorhaben soll den heutigen Bedürfnissen der KundInnen zur Erledigung von Einkäufen des täglichen Bedarfs entsprechen und damit auch perspektivisch der Nahversorgung am Standort dienen. Das geplante Gebäude soll großzügiger gestaltet werden und eine größere Verkaufsfläche aufweisen. Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan soll die Nahversorgungsfunktion des bestehenden Lidl-Marktes auch zukünftig erhalten und gesichert sowie an die aktuellen Kundenbedürfnisse angepasst werden.
Die Zufahrt zu dem geplanten Lebensmittelmarkt ist nicht ausreichend dimensioniert. Die mit der geplanten Zufahrt und Stellplatzanlage verbundenen Lärmauswirkungen sind nicht ausreichend in der Planung berücksichtigt.	Im weiteren Planverfahren werden alternative Erschließungsvarianten verkehrsgutachterlich geprüft und bewertet. Es soll die Variante identifiziert und weiterverfolgt werden, die insgesamt die meisten Vorteile vereint. Hierfür wird ein planungsbegleitendes Verkehrsgutachten erstellt. Die Alternativenprüfung wird innerhalb des Gutachtens dokumentiert. Zur Ermittlung und Bewertung der Schallimmissionen wird ein planungsbegleitendes Schallgutachten fachgutachterlich erstellt. Die Gutachten werden im weiteren Planungsprozess fortgeschrieben und entsprechend des jeweiligen Planungsstandes angepasst.
Es wird nachgefragt, bis wann im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit Eingaben zu der Planung gemacht werden können. Zusätzlich interessiert den Fragensteller, wie die weitere zeitliche Planung für das Vorhaben aussieht.	Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit fand im Zeitraum vom 28.10.2019 bis zum 12.11.2019 statt. Den Abschluss der Beteiligung bildet die heutige I. Bürgerinformationsveranstaltung. Selbstverständlich können Stellungnahmen und Anregungen aber auch nach dieser Bürgerinformationsveranstaltungen vorgebracht

	werden. Der vorgenannte Beteiligungszeitraum ist nicht als Ausschlussfrist zu verstehen.
Mit der Durchführung der Bürgerversammlung nach Ablauf des eigentlichen Beteiligungszeitraums der Öffentlichkeit ist davon auszugehen, dass das Vorhaben mit seinen Inhalten längst beschlossen ist.	Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit fand im Zeitraum vom 28.10.2019 bis zum 12.11.2019 statt. Den Abschluss der Beteiligung bildet die heutige I. Bürgerinformationsveranstaltung. Selbstverständlich können Stellungnahmen und Anregungen aber auch nach dieser Bürgerinformations-veranstaltungen vorgebracht werden. Der vorgenannte Beteiligungszeitraum ist nicht als Ausschlussfrist zu verstehen. Im Übrigen wird es mit der förmlichen Offenlage der Planung noch eine weitere Öffentlichkeitsbeteiligung zu der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung geben. In diesem Beteiligungsschritt wird allerdings keine Bürgerinformationsveranstaltung mehr abgehalten. Den Satzungsbeschluss über die vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 wird der Rat der Stadt Oberhausen im weiteren Verfahren nach eingehender Abwägung aller im Planverfahren eingegangener Stellungnahmen fassen. Zum jetzigen Planungszeitpunkt sind demnach noch keine Inhalte konkret „beschlossen".
Was passiert, wenn Einwände nicht berücksichtigt werden?	Alle Stellungnahmen, die im der förmlichen Beteiligungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 vorgebracht werden, werden protokolliert. Im weiteren Verfahren wird geprüft, inwieweit auf der Grundlage der eingegangenen Stellungnahmen und Hinweise Anpassungen und Qualifizierungen an der Planung vorgenommen werden können. Zusätzlich werden zu den Eingaben Abwägungsvorschläge erarbeitet, die dann von den politischen Entscheidungsträgern im Rahmen des Satzungsbeschlusses abwägend zu behandeln sind. Die abwägende Entscheidung zum

	Umgang mit den im Rahmen des gesamten Planverfahrens vorgetragenen Stellungnahmen sowohl aus der Öffentlichkeit aber auch von Behörden und Trägern öffentlicher Belange erfolgt durch den Rat der Stadt Oberhausen im Rahmen des Satzungsbeschlusses über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan.
In den vorgelegten Gutachten ist die Rede von einem Einzugsgebiet mit circa 11.000 Bürgern. Woraus leitet sich diese Größen-Einschätzung ab?	Das Einzugsgebiet des Planvorhabens wurde entsprechend der tatsächlichen siedlungsräumlichen Strukturen im Umfeld des Planvorhabens gutachterlich ermittelt und abgegrenzt. Dabei wurde die aktuelle Wettbewerbssituation berücksichtigt. Es umfasst vor allem Teile der statistischen Oberhausener Bezirke Klosterhardt-Süd und Osterfeld-Ost. Darüber hinaus sind Teile des unmittelbar östlich an den Planstandort angrenzenden Bottroper Stadtgebietes zum Einzugsgebiet des Planvorhabens zu zählen. Innerhalb dieses Einzugsgebietes leben insgesamt rd. 9.990 Einwohner. Etwa 5.340 Einwohner des Einzugsgebietes sind der Stadt Oberhausen und rd. 4.650 Einwohner der Stadt Bottrop zuzuordnen. In einem Radius von 700 Metern um den Vorhabenstandort leben 6.185 Menschen; in einem Radius von 1.000 Metern sind es sogar 11.615 Menschen. Das gutachterlich ermittelte und dem Planverfahren zugrunde gelegte Einzugsgebiet liegt demnach zwischen diesen beiden Werten.
Das Vorhabengebiet liegt an der Oberhausener Stadtgrenze zu Bottrop. Inwiefern sind potenzielle Kunden aus dem Bottroper Stadtgebiet als Einkäufer berücksichtigt worden?	Siehe oben. In dem Entwurf des planungsbegleitenden Verträglichkeitsgutachtens wurde neben der Einzelhandelssituation im Oberhausener Stadtgebiet auch die Einzelhandelssituation in der direkt angrenzenden Nachbarstadt Bottrop einbezogen und berücksichtigt.
Mit der Neuerrichtung des Lebensmittelmarktes ist die Anlieferung über die	Das planungsbegleitende Verkehrsgutachten kommt insgesamt zu den

Huyssenstraße beabsichtigt. Die Huyssenstraße hat den Charakter einer Spielstraße. Es ist davon auszugehen, dass mit dem Vorhaben nicht akzeptable verkehrliche Auswirkungen für die Huyssenstraße verbunden sind.	folgenden Ergebnissen: Durch das Planvorhaben ist mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens um 240 Kfz/24h zu rechnen. In der Spitzenstunde am Nachmittag von 17:15 bis 18:15 Uhr ist ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 24 Kfz/h (Summe aus Quell- und Zielverkehr) zu erwarten. Im Prognose-Planfall ist an allen untersuchten Knotenpunkten im Umfeld des Vorhabens in der relevanten Spitzenstunde am Nachmittag eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A[1]) zu erwarten. Das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen kann im vorhandenen Ausbauzustand im bestehenden Straßennetz jederzeit leistungsfähig abgewickelt werden. Der Verkehrszustand ist an den Knotenpunkten stabil. Es sind große Reserven vorhanden. Im Ergebnis wird gutachterlich festgestellt, dass die verkehrliche Erschließung des Planvorhabens mit dem vorhandenen Ausbauzustand des Straßennetzes gesichert ist. Darüber hinaus sichern Vorhabenträgerin und Verwaltung zu, im weiteren Verlauf des Planverfahrens andere Erschließungsvarianten zu prüfen und diese Prüfung innerhalb des planungsbegleitenden Verkehrsgutachtens zu dokumentieren. Die Prüfung umfasst auch die Bewertung der zukünftigen Situation in der Huyssenstraße.
Mit der Neuerrichtung des Lebensmittelmarktes wird laut dem Entwurf der vorgelegten Verträglichkeitsuntersuchung ein Umsatzzuwachs von ca. 100 % bzw. eine Umsatzverdopplung gegenüber dem Umsatz des heutigen Marktes prognostiziert. Es stellt sich die Frage, woher die zusätzlichen Kunden kommen sollen.	Die Umsatzschätzung des Einzelhandelsgutachters ist im weiteren Planverfahren zu überprüfen. Von Seiten der Vorhabenträgerin wird dargelegt, dass eine Umsatzverdopplung am Standort in der Realität nicht erzielbar sei, zumal sich die Flächenproduktivität pro m² durch breitere Gänge, ausladendere Warenpräsentation etc. im Vergleich zu der heutigen Lidl-Filiale am Standort

1 QSV = Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes, A = Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

	verringern werde.
Der heutige Markt hat eine Verkaufsfläche von ca. 800 m². Wie groß wird der neue Markt werden? Es stellt sich die Frage, ob mit der Vergrößerung der Verkaufsfläche für die Kunden ein Vorteil entsteht.	Es ist beabsichtigt, dass der neue Markt großzügiger gestaltet und eine Verkaufsfläche von maximal 1.350 m² aufweisen wird. Der geplante Einzelhandelsbetrieb soll sich im Vergleich zum heutigen Betrieb insbesondere durch breitere Gänge, eine ausladendere Warenpräsentation, die Integration einer SB-Backbereichs und eines großzügig und offen gestalteten Eingangsbereichs auszeichnen.
Der Markt liegt im Bereich einer bestehenden Schulwegverbindung. Es wird ein Konflikt zwischen der Ausgestaltung der Flächen für den Fußgängerverkehr und des Kunden- und Lieferverkehrs befürchtet. Es wird ergänzt, dass kein Bürgersteig für die Bürger vorhanden ist. Hierdurch ergibt sich ein hohes Gefahrenpotenzial für Fußgänger.	Im weiteren Planverfahren werden alternative Erschließungsvarianten verkehrsgutachterlich geprüft und bewertet. Es soll die Variante identifiziert und weiterverfolgt werden, die insgesamt die meisten Vorteile vereint. Hierfür wird ein planungsbegleitendes Verkehrsgutachten erstellt. Die Alternativenprüfung wird innerhalb des Gutachtens dokumentiert. Dabei werden auch die Aspekte „Schulwegeverbindung" und „Fußgängerverkehr" besonders berücksichtigt. Alle planungsbegleitenden Gutachten werden im weiteren Planungsprozess fortgeschrieben und entsprechend des jeweiligen Planungsstandes angepasst.
Als Alternative zu dem geplanten Vorhaben gäbe es einen anderen Standort an der Teutoburger Straße, in dem neben dem Lebensmittelmarkt auch die Unterbringung einer Kita und Ergänzung des Standortes mit zusätzlichem Wohnraum geplant werden könne. Dieser Standort sei für die geplante Entwicklung deutlich besser geeignet.	Die Projektidee ist der Verwaltung bekannt, stellt aber keine Alternative zu der hier gegenständlichen Planung da, zumal es sich um einen Standort handelt, der heute noch nicht durch Einzelhandel vorgeprägt ist. Eine weitere Befassung mit der vorgetragenen Projektidee ist im Rahmen der vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren Nr. 31 nicht möglich.
Ist im Zuge der Erstellung des vorliegenden Entwurfs des Verkehrsgutachtens geprüft worden, ob eine Zu- und Abfahrt über den vorhandenen Kreisverkehr geführt werden kann?	Bislang wurde nur die derzeit vorliegende Erschließungsvariante geprüft. Im weiteren Planverfahren werden alternative Erschließungsvarianten verkehrsgutachterlich geprüft und bewer-

	tet. Es soll die Variante identifiziert und weiterverfolgt werden, die insgesamt die meisten Vorteile vereint. Die Alternativenprüfung wird innerhalb des Gutachtens dokumentiert. Die Prüfung der Erschließung des Vorhabengebietes über den angrenzenden Kreisverkehr soll im weiteren Planverfahren verkehrsgutachterlich erfolgen.
Wäre eine Zufahrt denn nur für den Kundenverkehr mit Pkws denkbar?	Im weiteren Planverfahren werden alternative Erschließungsvarianten verkehrsgutachterlich geprüft und bewertet. Es soll die Variante identifiziert und weiterverfolgt werden, die insgesamt die meisten Vorteile vereint. Die Alternativenprüfung wird innerhalb des Gutachtens dokumentiert.
Mit dem Neubau des Lebensmittelmarktes sind schalltechnische Maßnahmen als aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, die an der nordöstlichen Grenze des Vorhabengrundstückes eine Lärmschutzwand vorsehen. Wie wird gewährleistet, dass solche baulichen Anlagen nicht verunreinigt werden?	Auch der Vorhabendträgerin ist daran gelegen, dass die aus schalltechnischen Gründen erforderliche Lärmschutzwand nicht verunreinigt wird. Im weiteren Verfahren sollen die Materialität und Gestaltung der Lärmschutzwand geprüft werden, um potentiellen Verunreinigung schon im Ansatz bestmöglich vorzubeugen.
Der größte Anteil des Kundenverkehrs, der mit dem Pkw den Markt anfährt, kommt über die Straße „Im Fuhlenbrock". Hiermit sind Lärmauswirkungen durch Verkehr verbunden, die zu Anlieferungszeiten noch ergänzt werden durch wartende und in der Huyssenstraße stehende Lkws.	Wie bereits dargelegt, wird die gesamte Zufahrts- und Anlieferungssituation des geplanten Marktes im weiteren Verfahren nochmals geprüft und hinsichtlich der verkehrlichen Abwicklung und den lärmtechnischen Auswirkungen für die Umgebung verträglich geregelt.
In der heutigen Bestandssituation mit der örtlichen Bepflanzung ergaben sich wiederholt Beschwerden aufgrund von herumstreunenden Ratten und sonstigen Tieren. Von daher wird empfohlen, mit der Neubebauung auf Bepflanzungen zu verzichten, in denen sich Tiere verstecken können. Vor allem die außenstehenden Müllcontainer sind ein beliebtes Ziel dieser Tiere.	Das Planvorhaben beinhaltet umfangreiche Begrünungsmaßnahmen. Allerdings sind vorwiegend Pflanzungsmaßnahmen durch Bäume beabsichtigt, ergänzt durch eine Fassadenbegrünung. Die Müllcontainer werden zukünftig nicht mehr außerhalb des Marktes platziert, sondern befinden sich innerhalb des Gebäudes.

Im Vergleich zu dem vorhandenen Markt ist der geplante Markt mit einer zweigeschossigen Bebauung deutlich höher. Insofern wird die Größe und Höhe des Marktes für die umliegende Bebauung als bedenklich erachtet.	Mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wird das entsprechende Planungsrecht für das Vorhaben geschaffen. Durch den Bebauungsplan werden auch die Höhe und die Kubatur des geplanten Einzelhandelsbetriebes verbindlich festgelegt. Einer gegenüber der Nachbarschaft rücksichtslosen Höhenausbildung wird u.a. durch das bauordnungsrechtliche Abstandsflächenrecht im Grundsatz vorgebeugt. Diese Vorgaben werden durch den geplanten Einzelhandelsbetrieb eingehalten.
Da es an diesem Standort bereits einen Markt gibt, der der Nahversorgung der umliegenden Bevölkerung dient, stellt sich vor allem unter der Voraussetzung eines nach Aussagen der Vorhabenträgerin ausbleibenden merklich erweiterten Angebots die Frage, warum ein neuer Markt überhaupt entstehen muss. Reicht der bestehende Markt für die Versorgung der Bevölkerung nicht aus?	Mit der Errichtung des Planvorhabens ist im Wesentlichen keine bedeutende Ausweitung des angebotenen Sortiments verbunden. Vielmehr liegt der Schwerpunkt auf einer Verbesserung hinsichtlich der Großzügigkeit der Einkaufsflächen, dem Angebot niedriger Regale und einer besseren Erreichbarkeit der Sortimente und damit insgesamt um Erzielung einer höheren Befriedigung der Kundenbedürfnisse. Insgesamt soll durch das Planvorhaben die Neuerrichtung eines zukunftsfähigen Nahversorgers ermöglicht werden, der die wohnungsnahe Lebensmittelversorgung auch langfristig in städtebaulich integrierter Lage sicherstellen soll.
Aus den Unterlagen ist nicht eindeutig ablesbar, wo die geplante Lärmschutzwand errichtet werden soll. Gibt es für die Lärmschutzwand einen optischen Eindruck durch eine Visualisierung?	Im weiteren Verfahren wird die Gestaltung der geplanten Lärmschutzwand geprüft und visualisiert. Als Grundlage u.a. zur Sicherung des städtebaulichen Gestaltungsanspruches der Lärmschutzwand dient der im Zusammenhang mit einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu schließende Durchführungsvertrag.
Mit welcher Höhe ist der Markt geplant?	Nach derzeitigem Planungsstand ist die absolute Gebäudehöhe des geplanten Marktes auf rd. 10,0 m angesetzt. Für die punktuelle Erhöhung im Bereich des Kreisverkehrs ist eine Höhenausbildung von rd. 12,0 m vorge-

	sehen.
Mit der geplanten Höhe des Gebäudeteils (Kubus) von 12 m und den in dieser Höhe vorgesehenen Sozialräumen besteht eine Einsichtnahme in die südlich der Teutoburger Straße liegenden Gartenflächen der dort angrenzenden Wohnbebauung (Siepenstraße).	Die großflächige Glasfassade ist an der Ostseite des Planvorhabens lokalisiert, orientiert sich damit zur Stellplatzfläche und nicht in Ausrichtung zu den Gartenflächen der Bebauung an der Siepenstraße. Hierdurch wird kein Einblick in die Gartenflächen ermöglicht. Der geplante Gebäudeteil mit Erhöhung im südöstlichen Eckbereich des Gebäudes erhält Glaselemente in Richtung der vorhandenen Wohnbebauung auf der gegenüberliegenden Seite der Teutoburger Straße. Die Glaselemente dienen allerdings nur der Belichtung eines Treppenhauses. Aufenthaltsräume befinden sich hier nicht. Weitere Anregungen zur Gebäudekubatur und –gestaltung können sich durch die Vorstellung des Vorhabens im Gestaltungsbeirat der Stadt Oberhausen ergeben.
Mit den Auswirkungen der Planung wird eine Wertminderung der Bestandsgrundstücke befürchtet. Nicht zuletzt durch die Zunahme der Lärmbelastung.	Die gesamte Zufahrts- und Anlieferungssituation des Vorhabenstandortes wird im weiteren Verfahren nochmals geprüft und hinsichtlich der verkehrlichen Abwicklung und den lärmtechnischen Auswirkungen für die Anwohner verträglich gestaltet.
Ist bereits ein Markt nach dem neuen Metropol-Konzept realisiert worden und zu besichtigen?	Vor kurzem wurde ein Markt in Frankfurt am Main fertiggestellt. Des Weiteren sind mehrere Märkte in Planung, beziehungsweise in der Umsetzung. In Essen ist ein Markt zu besichtigen, der annähernd dem hier geplanten Metropol-Konzept entspricht.
Entsprechend der genannten Ausführungen soll der neue Markt in einem deutlich größeren Gebäude untergebracht werden, ohne dass das Angebot an Sortimenten wesentlich zunimmt. Der Kundenverkehr ist mit einer Steigerung von 10 % prognostiziert. Es stellt sich die Frage, ob sich die Investition überhaupt lohnt.	Mit der Errichtung des Planvorhabens ist im Wesentlichen keine bedeutende Ausweitung des angebotenen Sortiments verbunden. Vielmehr liegt der Schwerpunkt auf einer Verbesserung hinsichtlich der Großzügigkeit der Einkaufsflächen, dem Angebot niedriger Regale und einer besseren Erreichbarkeit der Sortimente und damit insgesamt um Erzielung einer höheren Be-

	friedigung der Kundenbedürfnisse. Insgesamt soll durch das Planvorhaben die Neuerrichtung eines zukunftsfähigen Nahversorgers ermöglicht werden, der die wohnungsnahe Lebensmittelversorgung auch langfristig in städtebaulich integrierter Lage sicherstellen soll.
Das Gebäude soll, wie dargestellt, eine größere Höhe aufweisen als das Bestandsgebäude. Ist es nicht denkbar, dass das Garagengeschoss als Tiefgarage tiefer gelegt wird, um damit die absolute Höhe des Gebäudes herabzusetzen?	Erfahrungswerte aus Analysen der Vorhabenträgerin in ihren Bestandsmärkten haben gezeigt, dass das Einfahren in eine Tiefgarage oder tiefergelegtes Garagengeschoss von Kunden nur ungern angenommen wird. Insbesondere sinkt die Bereitschaft zur Einfahrt in eine Tiefgarage, je kürzer die Einkaufszeit beträgt. In der Regel bestehen anders als beim Einkauf von aperiodischen Sortimenten (z.B. Kleidung) im Lebensmittelhandel sehr kurze Einkaufszeiten und dadurch eine geringe Bereitschaft für das Aufsuchen von Tiefgaragenstellplätzen. Gleichzeitig wird für die vertikale Erschließung der Tiefgarage (Auf-/Abfahrtsrampen) zusätzliche Grundstücksfläche benötigt, die das am Vorhabenstandort vorhandene Stellplatzangebot weiter limitieren würde. Die in das Gebäude integrierte Stellplatzanlage hat gegenüber einer Tiefgarage / tieferliegendes Garagengeschoss den Vorteil, dass bei Starkregenereignissen das Regenwasser besser abgeleitet werden kann. Häufig kommt es bei Tiefgarage / tieferliegendes Garagengeschoss in diesen Situationen zu Überschwemmungen. Mit dieser Lösung kann gewährleistet werden, dass die Kundschaft trockenen Fußes die Verkaufsräume des Planvorhabens erreichen kann. Im weiteren Verfahren soll jedoch auf der Grundlage dieser Anregung geprüft werden, ob das Gebäude etwas „eingegraben" werden kann, so dass sich die absolute Gebäudehöhe dadurch reduzieren könnte.

Wie hoch ist der Stellplatzbedarf für den neuen Lebensmittelmarkt?	Nach derzeitigem Planungsstand sind insgesamt 80 Stellplätze auf dem Betriebsgelände vorgesehen. Hiervon befinden sich 38 Stellplätze in dem Garagengeschoss, weitere 42 Stellplätze sind dem Markt außen vorgelagert.
Die Einzelhandelsauswirkungen des geplanten Lidl-Marktes sind in dem vorliegenden Verträglichkeitsgutachten untersucht worden. Welche Auswirkungen bestehen für den in der Nachbarschaft liegenden Nettomarkt?	Das Vorhabengebiet liegt außerhalb eines durch das Oberhausener Einzelhandelskonzept 2008 definierten zentralen Versorgungsbereichs. Der nächstgelegene zentrale Versorgungsbereich ist das Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd in ca. 500 m Entfernung, das allerdings sowohl in seiner Funktion als auch in seinen Erweiterungsmöglichkeiten hinsichtlich der Integration eines weiteren Nahversorgers deutlich eingeschränkt ist. Die langfristigen Entwicklungs- und Erweiterungsperspektiven des dort ansässigen Netto-Marktes sind im Wesentlichen auf den vorhandenen Bestand beschränkt. Im Ergebnis kommt der Entwurf des planungsbegleitenden Verträglichkeitsgutachtens zu dem Schluss, dass eine Umsatzumverteilungsquote zulasten des bestehenden Netto-Marktes von maximal 19 % anzunehmen sei. Mit Blick auf die eingeschränkten Erweiterungs- und Entwicklungsmöglichkeiten kommt der Einzelhandelsgutachter darüber hinaus zu dem Schluss, dass eine langfristige Existenz des Anbieters Netto an diesem Standort gutachterlich in Frage gestellt werden könne. Selbst bei einer Betriebsaufgabe sei aber keine Auswirkung auf die räumliche Nahversorgung im unmittelbaren Nahbereich zu erwarten.
Wie lange wird die Bauzeit veranschlagt?	Es ist geplant, dass die Bauzeit inklusive Abriss des Bestandsgebäudes ca. 35-40 Kalenderwochen in Anspruch nimmt.
Erfolgt eine Vorstellung des Vorhabens im Gestaltungsbeirat der Stadt Oberhausen?	Der Gestaltungsbeirat tagt am 17.12.2019. Das Planvorhaben wird dann im Beirat vorgestellt.

Nachdem keine weiteren Fragen oder Anregungen zu der vorliegenden Planung vorgebracht werden, schließt Herr Bezirksbürgermeister Krey um ca. 21.00 h die Bürgerversammlung.

aufgestellt 20.01.2020, zuletzt ergänzt am 11.02.2021



Carsten Frank

Lidl Vertriebs-GmbH & Co. KG

Krummensteg 137

47475 Kamp-Lintfort

STADT OBERHAUSEN

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31 "Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)"

in

Oberhausen - Osterfeld

Protokoll zur Bürgerversammlung

Datum:	18.12.2019
Beginn:	18:00 h
Ende:	19.45 h
	Veranstaltungsort: Café, Louise-Schroeder- Heim, Siepenstraße 30, 46119 Oberhausen
Anwesenheit:	s. Liste im Anhang

20.01.2020, zuletzt ergänzt am 11.02.2021

Die Leitung der erneuten Bürgerversammlung hat der Bezirksbürgermeister des Stadtbezirks Osterfeld, Herr Thomas Krey.

Als Fachreferenten sind von Seiten der Vorhabenträgerin (Fa. Lidl) Frau Czeczor und der Verkehrs- und Schallgutachter Hr. Dr. Weinert (Ingenieurbüro Brilon, Bondzio, Weiser) sowie von Seiten der Verwaltung der Stadt Oberhausen Herr Laakmann vom Bereich Stadtplanung zugegen.

Durch Veröffentlichung im Amtsblatt Nr. 23 der Stadt Oberhausen vom 16.12.2019 sowie durch Verteilung von Handzetteln an die Haushalte im Umfeld des Plangebiets wurden die im Bereich des Plangebietes wohnenden Bürgerinnen und Bürger zur Teilnahme an der erneuten Bürgerversammlung eingeladen.

Der Bezirksbürgermeister eröffnet um 18.00 h die Versammlung und begrüßt die Anwesenden.

Sinn und Zweck der Bürgerversammlung ist es, die Bürgerinnen und Bürger möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung zu unterrichten, ihnen die Planung vorzustellen und zu erläutern und Anregungen und Hinweise aufzunehmen.

Anhand einer Power-Point-Präsentation werden Anlass, Ziele, planerische Rahmenbedingungen und Inhalte der Planung sowie erste Ergebnisse der planungsbegleitenden Fachgutachten (Schall, Verkehr und einzelhandelsbezogene Verträglichkeit) durch VertreterInnen der Vorhabenträgerin (Fa. Lidl) und der Verwaltung der Stadt Oberhausen vorgestellt. Zudem wird eine Ergänzungspräsentation zu der ersten Bürgerinformationsveranstaltung vom 20.11.2019 gezeigt, in der drei Erschließungsalternativen skizziert werden, die im weiteren Planverfahren geprüft werden sollen.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Plangebiet im Vergleich zum Aufstellungsbeschluss um eine kleine Arrondierungsfläche in Richtung Huyssenstraße / Im Fuhlenbrock vergrößert wurde.

Nach dieser Vorstellung der Planung wird den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben, Fragen, Anregungen, Hinweise und Stellungnahmen zu dem Planungsstand der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung abzugeben.

Fragen, Anregungen und Hinweise:

Fragen, Anregungen und Hinweise: Bürgerinnen und Bürger	Antwort: Vorhabenträger / Verwaltung / Fachgutachter / Bezirksbürgermeister
Wie ist die fußläufige Anbindung des geplanten Einzelhandelsbetriebes von der Huyssenstraße in der vorgestellten Variante 3 gesichert? Die zu berücksichtigende Lärmschutzwand trägt nicht zur Verbesserung der Wohnumfeldqualität bei. Nach der Errichtung dieser Wand führen Vandalismus und besprühte Graffitis zu hohem Pflege- und Instandsetzungsaufwand. Die Lärmauswirkungen von der Stellplatzanlage werden in der heutigen Situation nicht als störend empfunden. Vielmehr ist es der Verkehrslärm der umgebenden Straßen, der als störend wahrgenommen wird. Von daher stellt sich die Frage, ob die Lärmschutzwand überhaupt benötigt wird.	Für das geplante Vorhaben werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen durch die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans geschaffen. Durch die Planung werden Emissionskonflikte bedingt, für die eine Lösung im Rahmen des Planverfahrens zu erfolgen hat. Neben der Berücksichtigung einer aktiven Schallschutzmaßnahme durch Errichtung einer Lärmschutzwand werden ergänzende bauliche, betriebliche und organisatorische Maßnahmen zur Minderung der lärmtechnischen Auswirkungen des Planvorhabens zu berücksichtigen sein (z.B. eingehauste Anlieferung, lärmoptimierte Asphaltgestaltung). Im Rahmen der bisherigen Planung und Konzeption wurden bereits verschiedene Möglichkeiten berücksichtigt, um die Geräuschentwicklung auf dem Vorhabengrundstück abzumildern. Entscheidend sind im Rahmen der Emissionsentstehungen in den Außenanalgen hauptsächlich die Verkehrsbewegungen auf der Stellplatzanlage sowie das Türenschlagen während den Park- und Ladevorgängen, die eine Lärmschutzwand erforderlich machen. Den Visualisierungen kann man entnehmen, dass auch in der Variante 3 eine fußläufige Anbindung von der Huyssenstraße an den projektierten Markt vorgesehen werden kann. Diese könnte z.B. östlich der geplanten Lärmschutzwand vorgesehen werden. Aus Norden kommend, ist damit eine direkte und kurze fußläufige Anbindung des Marktes gewährleistet. Zur Beurteilung der Wirkung der Lärmschutzwand sind entsprechende Be-

	rechnungen im Rahmen des derzeit vorliegenden Entwurfes zum Lärmgutachtens vorgenommen worden, die im weiteren Verfahren noch konkretisiert werden. Zusammenfassend ist bereits jetzt festzuhalten, dass die Immissionswerte an den untersuchten Immissionsorten entlang der Huyssenstraße ohne Berücksichtigung einer Lärmschutzwand ca. 1-2 dB(A) höher sind. Durch die Lärmschutzwand, in der derzeit vorgesehenen Höhe von 2 m, wird so hinsichtlich eines optimierten Schutzes der Wohnnutzung im Bestand der bestmögliche Kompromiss erzielt.
Wie sehen die lärmtechnischen Auswirkungen an der benachbarten Bebauung aus?	Die gesamte schalltechnische Situation, verbunden mit der Überprüfung und Definition von planungsbedingten Lärmminderungsmaßnahmen zum Schutz der umliegenden Bebauung wird im weiteren Verfahren detailliert geprüft und gutachterlich bewertet. Das Gutachten wird im weiteren Planungsprozess fortgeschrieben und entsprechend des jeweiligen Planungsstandes angepasst. Gutachterlich ermittelte, planungsbedingte Lärmminderungsmaßnahmen werden dann in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan, den Vorhaben- und Erschließungsplan sowie den zu der Planung gehörigen Durchführungsvertrag aufgenommen und dort abschließend geregelt.
Es wird hinsichtlich möglicher Verunreinigungen auf andere Beispiele von vollgesprayten Lärmschutzwänden hingewiesen. Daher sollte zum Schutz der bestehenden Wohnbebauung eine andere Lärmschutzmaßnahme vorgesehen werden.	Die gutachterlich ermittelten Immissionswerte erfordern zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Gewerbelärm an den untersuchten Immissionspunkten Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz. Dabei sind grundsätzlich aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie eine Lärmschutzwand, passiven Maßnahmen vorzuziehen. An vergleichbaren, bereits realisierten Vorhaben wurden zum Schutz der errichteten Lärmschutzwände ergän-

	zende Pflanzmaßnahmen vorgesehen, die eine Verunstaltung der Wände unterbinden oder zumindest erschweren sollen. Die bauliche Gestaltung der Lärmschutzwand wird in den im weiteren Verfahren noch zu erarbeitenden und zu der vorhabenbezogenen Bebauungsplanung Nr. 31 gehörigen Durchführungsvertrag aufgenommen und im Baugenehmigungsverfahren geregelt.
Wie erfolgt die Sicherung der ebenerdigen, außerhalb des geplanten Gebäudes entstehenden Stellplatzanlage? Die heutige Stellplatzanlage wird mit Zäunen und Toren gesichert, die leider nicht funktionieren.	Die Zufahrtsbereiche sollen durch eine Schrankenanlage gesichert werden. Diese werden außerhalb der Betriebszeiten geschlossen. Die Parkgarage innerhalb des geplanten Gebäudes wird durch ein zusätzliches Rolltor gesichert. Insgesamt steht die Stellplatzanlage außerhalb der Betriebszeiten des Planvorhabens nicht für öffentliches Parken zur Verfügung.
Durch das geplante Gebäude wird mit der beabsichtigten Höhe und Gestaltung einer großflächigen Glasfassade der Einblick in die privaten Freiräume der Wohnbebauung an der Siepenstraße ermöglicht. Dies könne zur Beeinträchtigung der Privatsphäre führen.	Die großflächige Glasfassade ist an der Ostseite des Marktes geplant, orientiert sich damit zur Stellplatzfläche und somit nicht in Ausrichtung zu den Gartenflächen der Bebauung an der Siepenstraße. Hierdurch wird somit kein Einblick in die Gartenflächen ermöglicht. Der geplante Gebäudeteil mit Erhöhung im südöstlichen Eckbereich des Gebäudes erhält Glaselemente in Richtung der vorhandenen Wohnbebauung auf der gegenüberliegenden Seite der Teutoburger Straße. Die Glaselemente dienen allerdings nur der Belichtung eines Treppenhauses. Aufenthaltsräume befinden sich hier nicht. Weitere Anregungen zur Gebäudekubatur und –gestaltungen haben sich durch die zwischenzeitlich erfolgte Vorstellung des Vorhabens im Gestaltungsbeirat der Stadt Oberhausen ergeben und werden derzeit geprüft.
Wie wird der Umfang der Erweiterung des Marktes gegenüber der heutigen	Die konkrete Regelung erfolgt durch Festlegungen im vorhabenbezogenen

Dimension festgelegt?	Bebauungsplan, im Vorhaben- und Erschließungsplan sowie im zu der Planung gehörigen Durchführungsvertrag.
Mit der Neuerrichtung des Lebensmittelmarktes wird eine Erhöhung der Verkehrsströme und -mengen befürchtet. Ist in der durchgeführten verkehrlichen Untersuchung ermittelt worden, woher die Kunden kommen? Ist als Grundlage eine Verkehrszählung durchgeführt worden?	Eine konkrete Ermittlung der Verkehre, mit Darlegung von Herkunftsorten kann für die zukünftige Situation nicht dargelegt werden. Es kann jedoch angenommen werden, dass auswärtige neue Kunden dauerhaft aufgrund der Dichte des Lebensmittelangebotes, auch durch weitere Lidl-Filialen in der Umgebung des Planstandortes nicht zu erwarten sind. Ein – möglicherweise einmaliger – Anlass zum Aufsuchen des geplanten Marktes als neues Metropolkonzept ist evtl. Neugier, die sich jedoch voraussichtlich kurzfristig wieder legt, da es mit der Eröffnung des Metropolmarktes keine wesentliche Erweiterung des Sortimentes geben wird. Für die Ermittlung des Verkehrs wurde ein optimistisch hoch angesetzter Wert von 2.400 Fahrzeugen am Tag zugrunde gelegt. Diese Zahl wird bereits wesentlich durch den heutigen Kundenverkehr abgedeckt. Die Frequenz ist realistisch, da auch keine wesentlichen planerischen Maßnahmen zur Entwicklung neuer Baugebiete im Umfeld und damit zur Ansiedlung neuer Anwohner umgesetzt worden sind.
Wie ist der Zusammenhang zwischen einer Zunahme des Verkehrs durch das Vorhaben um 10 % und der Erzielung einer im Entwurf des Verträglichkeitsgutachtens gutachterlich ermittelten Umsatzsteigerung von 100 % zu verstehen?	Die Umsatzschätzung des Einzelhandelsgutachters ist im weiteren Planverfahren zu überprüfen. Von Seiten der Vorhabenträgerin wird dargelegt, dass eine Umsatzverdopplung am Standort in der Realität nicht erzielbar sei, zumal sich die Flächenproduktivität pro m² durch breitere Gänge, ausladendere Warenpräsentation etc. im Vergleich zu der heutigen Lidl-Filiale am Standort verringern werde. In der wirtschaftlichen Prognose wird davon ausgegangen, dass das Warensortiment in den Regalen besser präsentiert werden kann, auch wird eine längere Aufenthaltsdauer der Kundschaft im Markt aufgrund der

	Großzügigkeit und höheren Attraktivität zugrunde gelegt. Hieraus leitet sich u.a. eine Umsatzsteigerung auch bei annähernd identischem Warensortiment ab. Diese wird allerdings nicht 100 % betragen. Durch das Planvorhaben wird eine Steigerung der Kundenfrequenz von max. 10 % von Seiten der Vorhabenträgerin angenommen. Diese Steigerung begründet sich in der dargelegten Optimierung des Marktes. Aus den Erfahrungen von Analysen anderer Märkte, für die Kundenherkunftserhebungen durchgeführt worden sind, zeigte sich im Ergebnis, dass grundsätzlich die Kunden aus dem direkten räumlichen Umfeld einen Lebensmittelmarkt aufsuchen und – neben der fußläufigen Erreichbarkeit – eine Fahrzeit im Pkw von max. 5 min in Kauf nehmen.
Wie wird seitens der Stadt Oberhausen die derzeitige Einzelhandelssituation eingeschätzt?	Das Plangebiet liegt außerhalb eines durch das Oberhausener Einzelhandelskonzept 2008 definierten zentralen Versorgungsbereichs. Der nächstgelegene zentrale Versorgungsbereich ist das „Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd", das allerdings sowohl in seiner Funktion als auch in seinen Erweiterungsmöglichkeiten hinsichtlich der Integration eines weiteren Nahversorgers deutlich eingeschränkt ist. Als weiterer Versorgungsbereich ist das Nahversorgungszentrum „Tackenberg / Klosterhardt" zu nennen. Innerhalb des zentralen Versorgungsbereiches „Klosterhardt-Süd" besteht derzeit aufgrund des vorhandenen Gebäudebestandes keine Möglichkeit, das heute im Wesentlichen aus einem Netto-Lebensmitteldiscounter mit einer Verkaufsfläche von ca. 700 m² bestehende Nahversorgungsangebot langfristig zu stärken und zu entwickeln. Gleichwohl ist insbesondere in den Oberhausener Sozialquartieren Klosterhardt und Rothebusch, die zusammen eine Einwohnerzahl von ca. 11.000 Menschen aufweisen, ein Bedarf an zeit-

	gemäßen Nahversorgungsstrukturen gegeben. Das nahversorgungsrelevante Angebot in diesem städtischen Teilraum besteht derzeit nur aus dem Netto-Markt innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs „Nahversorgungszentrum Klosterhardt-Süd" und dem heutigen Lidl-Markt, dessen Erweiterungsneubau über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 31 planungsrechtlich vorbereitet werden soll.
Dem Einzelhandelskonzept ist zu entnehmen, dass für das „Nahversorgungszentrum Tackenberg / Klosterhardt" kein Handlungsbedarf besteht, die Versorgungsstruktur ist ausreichend.	Der „Nahversorgungsbereich Klosterhardt-Süd" wird in handelstechnischer Sicht durch den bestehenden kleinflächigen Netto-Markt mit begrenzten Qualifizierungsmöglichkeiten gekennzeichnet, weitere Flächenverfügbarkeiten sind in dem Nahversorgungsbereich zur langfristigen Sicherung der Nahversorgungsfunktion nicht erkennbar. Vor diesem Hintergrund müssen auch die Standorteigenschaften dieses Nahversorgungszentrums als zentraler Versorgungsbereich perspektivisch grundsätzlich durch die Stadt Oberhausen geprüft werden. Das Ziel der Neuerrichtung des Planvorhabens ist eine langfristige Sicherung der Versorgungssituation durch Optimierung der bestehenden räumlichen Versorgungsstrukturen. Ein neuer Einzelhandelsstandort wird nicht eröffnet, sondern ein Bestandsstandort qualitativ aufgewertet.
Inwiefern wurden die sonstigen Märkte (Edeka, Rewe etc.) im Umfeld berücksichtigt?	In dem erstellten Entwurf des planungsbegleitenden Verträglichkeitsgutachtens wurde neben der Einzelhandelssituation im Oberhausener Stadtgebiet auch die Einzelhandelssituation in der direkt angrenzenden Nachbarstadt Bottrop einbezogen. Im Ergebnis zeigt sich, dass durch das Planvorhaben – mit Ausnahme des bestehenden Netto-Marktes an der Teutoburger Straße, für den eine potenzielle Umsatzumverteilungsquote von max. 19% gutachterlich ermittelt wurde – keine wesentlichen Umsatzumvertei-

	lungswirkungen für die anderen Lebensmittelmärkte im Einwirkbereich des Planvorhabens aus gutachterlicher Sicht zu befürchten sind.
Wie ist die Gestaltung der Fassade des Neubaus an der Teutoburger Straße beabsichtigt, vor allem für den Kubus im südöstlichen Eck des Gebäudes? Das Anbringen von Werbeplakaten führte bei dem bestehenden Markt früher oft zu Blendungen.	Für das Planvorhaben wird ein abgestimmtes, dezentes Werbeanlagenkonzept verfolgt. Nach derzeitigem Stand sind eine weiße Putzfassade, Glaselemente und Alucobondelemente sowie eine Fassadenbegründung vorgesehen. Die Fassadenbestandteile, an denen Werbeanlagen angebracht werden dürfen, werden im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans geregelt.
Wird das Lärmgutachten aufgrund der vorgestellten geänderten Zufahrt- und Zugangssituation angepasst?	Im weiteren Planverfahren erfolgt eine Aktualisierung der planungsbegleitenden Gutachten (Verkehr und Lärm) in Abhängigkeit der weiteren Vorhabenentwicklung und insbesondere auch der Prüfergebnisse von Erschließungsalternativen. Die planungsbegleitenden Gutachten werden im weiteren Planungsprozess fortgeschrieben und entsprechend des jeweiligen Planungsstandes angepasst.
Die vorgestellte ergänzende Zu- und Abfahrt an der Teutoburger Straße des Garagengeschosses wird als Gefahrenpunkt eingestuft. Was passiert in diesem Zusammenhang mit der Haltestelle?	An der in Rede stehenden Stelle besteht bereits heute eine Zufahrtsmöglichkeit von Teutoburger Straße / Turnplatzstraße auf die Stellplatzanlage des bestehenden Einzelhandelsbetriebes. Ebenfalls wird über diese Zufahrt derzeit die Warenanlieferung abgewickelt. Es muss im weiteren Planverfahren geprüft werden, ob die Haltestelle in ihrer heutigen Ausführung so bestehen bleiben kann oder eine geringfügige Verlegung / Anpassung erfolgen muss. Die sonstigen Rahmenbedingungen für eine verkehrliche Anbindung an die Teutoburger Straße werden im Zuge der Überarbeitung der planungsbegleitenden Verkehrsgutachtens geprüft und bewertet.

Inwiefern wurden die typischerweise vorhandenen technischen Anlagen, wie z. B. Lüftungen bei der Beurteilung der lärmtechnischen Auswirkungen gutachterlich berücksichtigt?	In der lärmtechnischen Untersuchung sind alle anlagenbezogenen Immissionen gemäß den Anforderungen der TA-Lärm (Technische Anleitung Lärm) nach dem derzeitigen Planungsstand erfasst und bewertet worden. Zum jetzigen Zeitpunkt sind grundsätzlich noch Änderungen der Planung u.a. von haustechnischen Anlagen möglich sind. Sofern dies erfolgt, werden die planungsbegleitenden Fachgutachten im weiteren Verfahren fortgeschrieben, angepasst und konkretisiert. Ebenso ist die Anlieferung des Planvorhabens, als eingehauste Einrichtung, bereits jetzt im Vorentwurf des Schallgutachtens berücksichtigt worden.
Es wird angeregt, anstatt des erdgeschossigen Stellplatzbereichs eine Tiefgarage zu errichten, so könnte das geplante Gebäude in der Höhe vermindert werden. In der geplanten Höhe ist eine Einfügung in das bauliche Umfeld nicht gegeben, der Siedlungsbereich im Umfeld entspricht nicht einer Innenstadtlage.	Erfahrungswerte aus Analysen der Vorhabenträgerin in ihren Bestandsmärkten haben gezeigt, dass das Einfahren in eine Tiefgarage oder tiefergelegtes Garagengeschoss von Kunden nur ungern angenommen wird. Insbesondere sinkt die Bereitschaft zur Einfahrt in eine Tiefgarage, je kürzer die Einkaufszeit beträgt. In der Regel bestehen anders als beim Einkauf von aperiodischen Sortimenten (z.B. Kleidung) im Lebensmittelhandel sehr kurze Einkaufszeiten und dadurch eine geringe Bereitschaft für das Aufsuchen von Tiefgaragenstellplätzen. Gleichzeitig wird für die vertikale Erschließung der Tiefgarage (Auf-/Abfahrtsrampen) zusätzliche Grundstücksfläche benötigt, die das am Vorhabenstandort vorhandene Stellplatzangebot weiter limitieren würde. Die in das Gebäude integrierte Stellplatzanlage hat gegenüber einer Tiefgarage / tieferliegendes Garagengeschoss den Vorteil, dass bei Starkregenereignissen das Regenwasser besser abgeleitet werden kann. Häufig kommt es bei Tiefgarage / tieferliegendes Garagengeschoss in diesen Situationen zu Überschwemmungen. Mit dieser Lösung kann gewährleistet werden, dass die Kundschaft trocke-

	nen Fußes die Verkaufsräume des Planvorhabens erreichen kann. Im weiteren Verfahren soll jedoch auf der Grundlage dieser Anregung geprüft werden, ob das Gebäude etwas „eingegraben" werden kann, so dass sich die absolute Gebäudehöhe dadurch reduzieren könnte.
Woraus leitet sich die Notwendigkeit zur Erstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans ab, wenn an dem Standort bereits ein Lebensmittelmarkt existiert?	Der heutige Lebensmittelmarkt ist planungsrechtlich als kleinflächiger Markt einzustufen und weist eine Verkaufsfläche von weniger als 800 m² auf. Für den geplanten Markt soll eine Verkaufsfläche von maximal 1.350 m² festgesetzt werden. Mit dieser Verkaufsfläche ist das Planvorhaben dann als „großflächig" einzustufen, was im planungsrechtlichen Sinne einen neuen „Nutzungstyp" darstellt. Einzelhandelsbetriebe dieser Größenordnung sind nur in planungsrechtlich festgesetzten Kern- und sonstigen Sondergebieten zulässig. Da bisher die Fläche weder als Kern- noch als Sondergebiet festgesetzt, sondern im sogenannten unbeplanten Innenbereich gelegen ist, ist die Aufstellung eines (vorhabenbezogenen) Bebauungsplans notwendig. Insofern durch einen Bebauungsplan Planungsrecht für ein bestimmtes Einzelvorhaben geschaffen werden soll, wird typischerweise das Instrument des vorhabenbezogenen Bebauungsplans i.S.v. § 12 BauGB angewendet.
Besteht derzeit schon Kenntnis darüber, aus welchen Materialien die Einhausung der Anlieferung entstehen soll?	Es ist beabsichtigt, dass die Einhausung genauso wie die übrigen Fassadenwände in gemauerter Form zzgl. Putzfassade mit Lisenen ausgeführt werden soll. Die Zufahrt zur eingehausten Anlieferung erfolgt durch ein zu öffnendes Rolltor. Die damit verbundenen Immissionsminderungen sind auch bereits innerhalb des Entwurfes des Schallgutachtens berücksichtigt worden.
Wenn heute 3 – 5 Lkw zur Anlieferung des heutigen Marktes notwendig sind und zukünftig nur 3 Lkws den Markt anfahren sollen, müssen diese doch grö-	Die derzeit höhere Anzahl an täglichen Anlieferungen hängt mit der Situation zusammen, dass die Anlieferungs-Fahrzeuge oft nicht voll beladen sind,

ßer sein, um die notwendigen Waren zum Markt bringen zu können.	da die Waren in vielen älteren Bestandsmärkten aufgrund oftmals fehlender oder geringdimensionierter Lagerflächen nicht in größerem Umfang gelagert werden können. Durch das Planvorhaben werden ausreichend dimensionierte Lagerflächen berücksichtigt, sodass insgesamt weniger tägliche Anliefervorgänge als im heutigen Bestand und eine höhere Lagerkapazität gewährleistet werden können.

Nachdem keine weiteren Fragen oder Anregungen zu der vorliegenden Planung vorgebracht werden, schließt Herr Bezirksbürgermeister Krey um ca. 19.45 h die Bürgerversammlung.

aufgestellt 20.01.2020, zuletzt ergänzt am 11.02.2021



Carsten Frank

Lidl Vertriebs-GmbH & Co. KG

Krummensteg 137

47475 Kamp-Lintfort