

# Einwender A

## Stellungnahme zur Auslegung der Planunterlagen vorhabenbezogener Bebauungsplan "Selmer Straße – Tankstelle)

Heute erscheinen

Einwender A

und gibt folgende Stellungnahme zur Niederschrift:

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir sind Angrenzer des Plangebietes und regen an

1.) Der Zugang unseres tiefen Grundstücks sollte auch zukünftig von Westen her möglich sein. Ansonsten besteht – weil seinerzeit zum Ausbau der B 58 fünf nördliche Meter unseres damaligen Grundstücks vereinnahmt worden sind und auch ein bestehende Nebengebäude weichen musste – keine Möglichkeit, mit größeren Fahrzeugen anzufahren.

Bei der Bebauung am nördlichen Ende der Glatzer Straße ist eine solche Zufahrtsmöglichkeit ebenfalls nicht geschaffen worden.

2.) Eine großkronige, fast grenzständige Eiche westlich unseres Grundstücks soll erhalten bleiben.

Lüdinghausen, den 25.05.2018

Einwender A



---

Matthias Blick-veber  
(Stadt Lüdinghausen)

Einwender B

Anlieger Am Stadtwald / Stadtstannenweg

10.03.2019

Stadtverwaltung  
Fachbereich Planung



59348 Lüdinghausen

Stellungnahme zum Bebauungsplan – Entwurf „Selmer Straße – Tankstelle“

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Borgmann

Die geplante verkehrliche Erschließung der Großtankstelle mit Waschanlagen von der Selmer Straße stellt eine unzumutbare und zudem auch eine äußerst gefährliche Situation für alle Verkehrsteilnehmer der Selmer Str. dar. Die Anbindung sollte daher vom Kreisverkehr – soweit erforderlich mit einem „Bypass „ Selmer Str. / B 58 (Umgehungsstraße) erfolgen. Dieser (erweiterte) Kreisverkehr ist mit farblich gekennzeichneten Rad- und Fußgänger-Überwegen ( Zebrastrifen) zu versehen. Zudem ist auf der westlichen Seite der Selmer Str. (Mc Donald / Neubau Cafe Geipin) ein Geh- und Radweg bis zur Bushaltestelle Paterkamp einzuplanen.

Begründung:

Die Selmer Straße ist schon jetzt erheblich belastet. Bis zu viermal täglich staut sich der Verkehr in nördlicher Richtung bis weit hinter der Gärtnerei Thies. Die 4 Jahre alten Zahlen der von Straßen NRW festgestellten Verkehrsbelastung sind längst überholt und dokumentieren auch annähernd nicht die Situation, die sich jetzt auf der Landstraße tagaus und –ein abspielt. Die unmittelbar angrenzenden Bushaltestellen, Rettungswache und TÜV verstärken zudem diese Situation, die für Fußgänger und Radfahrer insbesondere auch deshalb noch gefährlich wird, wenn sie – bei einem Rettungswagen-Einsatz - auf den Geh- und Radweg ausweichenden Kraftfahrzeugen Platz machen müssen.

Rund 1.500 Kfz mehr als auf der B 58 wurden vor 4 Jahren in dem betroffenen Streckenabschnitt der Selmer Str. von Straßen NRW gezählt.

Kinder, Fußgänger, Radfahrer und Behinderte mit Rollator und Rollstuhlfahrer werden nur schwer die brenzliche Situation meistern können, die durch die gemeinsame Zu- und Abfahrt zur Tankstelle noch verstärkt wird. Diese Situation wird morgens und nachmittags durch viele Schülerinnen und Schüler, die an der Bushaltestelle Paterkamp / Stadtstannenweg ein- und aussteigen, besonders deutlich.

Wir bitten Sie daher, unsere Bedenken bei der verkehrlichen Anbindung des Großobjekts zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Die Einwender B

Einwender C

Stadt Lüdinghausen  
Stadtverwaltung  
Borg 2

59348 Lüdinghausen



06.03.2019

## Stellungnahme Bebauungsplan „Selmer Straße – Tankstelle“

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Bürgerbeteiligung gem. § 3 Absatz 1 BauGB zum Bebauungsplan-Entwurf „Selmer Straße - Tankstelle“ möchte ich die nachstehend näher beschriebenen Anregungen bzw. Bedenken vorbringen:

### 1. Städtebauliche Qualitäten und Bedürfnisse erkennen

Mit dem aktuellen Diskurs über die Planung einer Tankstelle an der Selmer Straße wird ein städtebauliches Thema angesprochen, welches nicht nur ein einzelnes Grundstück betrifft. Vielmehr geht es darüber hinaus um den Ausbau und die Identität der Stadt Lüdinghausen.

In diesem Fall wird über ein brach liegendes Grundstück gesprochen, welches aufgrund seiner Lage und Art urbane Potentiale für eine Kleinstadt wie Lüdinghausen bietet. Es befindet sich an der Schnittstelle von drei Wohngebieten, welche diese miteinander vernetzt und mit dem Stadtkern verbindet. Die umliegenden Nutzungen bilden also deutlich den Schwerpunkt Wohnen. Städtebaulich gesehen, wäre es also wünschenswert diesen Knotenpunkt / diese Schnittstelle vital und bürgerfreundlich zu gestalten. Der Flächennutzungsplan mit der Vorgabe „Ge“ stellt dabei kein Hindernis dar, sondern vielmehr die Chance mit unterschiedlichen Funktionen und Tätigkeiten ein zusammenhängendes Stadtgefüge zu konzipieren. Der Aussage über die fehlenden Alternativen als wesentliche Gründe für die ausgewählte Planung stimme ich nicht zu. Als Beispiel möchte ich hier die straßenseitige Bebauung des B-Plan LH\_092\_Valve Suedwest mit Büro- und Geschäftsflächen nennen.

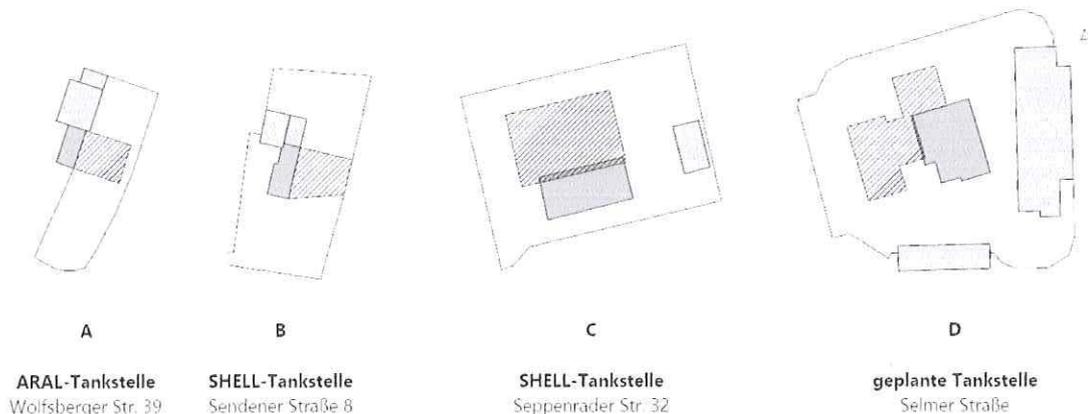
In meiner folgenden Stellungnahme möchte ich grundsätzlich klarstellen, dass ich keinesfalls gegen den Vorschlag einer Tankstelle für dieses Grundstück bin. Sowohl mir, als auch den anderen Anliegern, ist seit Jahren bekannt, dass für das betroffene Grundstück eine Tankstelle diskutiert wird. Möglicherweise besteht hier auch ein Bedarf aus versorgerischer Sicht der Stadt - auch wenn ich die vorhandenen Tankstellen als ausreichend empfinde.

Meiner Meinung nach wäre es städtebaulich sinnvoll gewesen -bei Bedarf- eine einfache, kleine Tankstelle auf dem Grundstück zwischen McDonalds und der Rettungswache zu platzieren. Doch darauf soll hier nicht weiter eingegangen werden, da nun die Bäckerei Geiping dort baut.

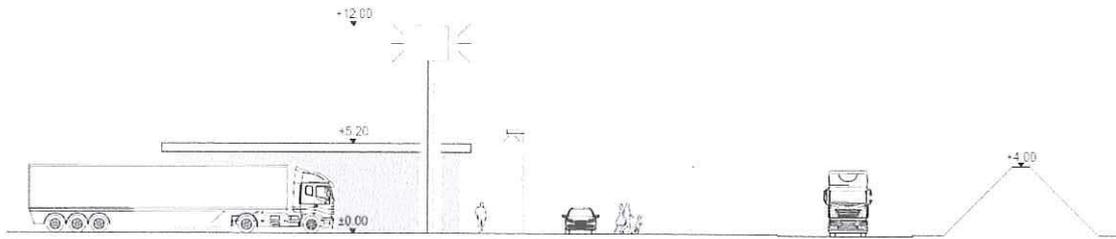
## 2. Grundsätzliche Bedenken zur Lage und Sinnhaftigkeit der Tankstelle in diesem Maßstab

Mit der Offenlegung dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplans für eine Tankstellenanlage auf so einem präsenten Eckgrundstück stellt sich doch die Frage, ob die Größe und das zusätzliche Angebot wirklich notwendig sind. Denn sowohl städtebaulich wertvoll als auch anliegerfreundlich ist das nicht. Die Basis dieser Planung fokussiert vielmehr den „Wunsch eines Vorhabenträgers“, also das Interesse eines Investors - nicht die Belange der direkt Betroffenen. Mithilfe dieser Anregung möchte ich also darauf aufmerksam machen, dass das Maß der vorgeschlagenen Bebauung nicht im Einklang mit dem städtischen Gefüge steht.

Als Referenz soll hier die Bestandssituation von Tankstellen in Lüdinghausen hinzugezogen werden. Es befinden sich zwei „kleine“ Tankstellen ( A + B ) mit max. 6 Zapfsäulen, Waschstraße und einem kleinen Tankstellen-Shop in direktem Stadtgebiet. Die Öffnungszeiten sind auf die Zeiträume von max 05:00 Uhr bis 23:00 Uhr beschränkt. Eine weitere Tankstelle in Lüdinghausen befindet sich in einem Gewerbegebiet Richtung Seppenrade ( C ). Das hier vorliegende Angebot unterscheidet sich kaum von den innerstädtischen Tankstellen – lediglich die Größe passt sich hier der umliegenden Bebauung an.



Vergleicht man die Ist-Situation von Tankstellen in Lüdinghausen mit der geplanten Soll-Situation an der Selmer Straße, so stellt sich doch die Frage mit welcher Begründung ein solch großes Angebot innerhalb eines Siedlungszusammenhangs rechtfertigen ist. Das geplante Bauvorhaben beschreibt in der städtebaulichen Konzeption alleine im ersten Absatz eine „Tankstellenanlage mit PKW- und LKW-Zapfsäulen sowie entsprechenden Stellplätzen“, die „Errichtung einer PKW-Waschstraße“ sowie eine „Anlage von vier PKW-Waschplätzen“. Damit nicht genug – weiterführend wird von einem „tankstellenintegriertem Café / Gastronomie“ mit 120 m<sup>2</sup> Fläche und dem „24-Stunden-Betrieb“ gesprochen. Das dem Investor nicht noch mehr Wünsche für so ein Filetgrundstück eingefallen sind, lässt ja schon fast an seiner Vorstellungskraft zweifeln. Wobei wir hier ja noch den Wunsch des 12 Meter hohen und 24 Stunden beleuchteten Pylons nicht vergessen wollen. Wie soll sonst jemand diese Anlage bemerken und erkennen?



Der aktuelle B-Plan soll also auf Wunsch des Vorhabenträgers es ermöglichen, aus einer Art „Kleinstadt-Tankstelle“ eine „Autobahn-Tankstelle“ zu machen. Besonders in Verbindung mit McDonalds auf der gegenüberliegenden Straßenseite entsteht damit ein Stadtpunkt, an denen Menschen nur zur Durchfahrt sind und keine hohe Aufenthaltsqualität haben. Diese Funktion steht im starken Kontrast zu Wohngebieten. Das damit angesprochene Publikum werden wohl nicht unbedingt die Stadtbewohner sein.

Von Osten über die Aschebergerstraße herkommend, fallen über eine Distanz von einem Kilometer bereits Großmarkt, Fastfood-Kette und industrieähnliche KfZ-Betriebe auf. Fragmentierte Städtebau-Inseln reihen sich aneinander, wobei eine eher geringe räumliche Qualität zu beobachten ist. Die Straße ist verkehrs- und nicht siedlungsorientiert ausgerichtet. Entsprechend ist das Angebot für den Bewohner-Verkehr unattraktiv.

Somit fügt sich das geplante Bauvorhaben meiner Ansicht nach nicht in das städtische Gefüge ein und sollte in seinem Maßstab zur Kleinstadt noch einmal überdacht werden.

Welcher Mehrwert wird dadurch für die Stadt Lüdinghausen generiert? Und soll der Gestaltungsschwerpunkt der Einfallachse der B 58 einem Rastplatz / Industriegebiet gleichen oder nimmt man den städtebaulichen Bezug der Wohngebiete mit auf?

### 3. Unzureichende Verkehrssituation

Schon jetzt ist zu beobachten, dass der Bundesstraßen-Verkehr und der Stadtverkehr sich gegenseitig behindern – was insbesondere auffällt, wenn zu Stoßzeiten das Straßennetz an seine Kapazitätsgrenzen stößt. Mit der Positionierung der Ein- und Ausfahrt an der Selmer Straße ( was jedoch eigentlich schon vor Jahren von der Stadt als nicht möglich eingestuft wurde – damaliger Wunsch der Gärtnere Thies) wird der Straßenabschnitt zwischen Stadteinfahrt und Kreisverkehr zusätzlich belastet und führt vermutlich zu ungewollten Problematiken, wie bspw. der vom Landesbetrieb Straßen.NRW befürchtete Rückstau.

An dieser Stelle möchte ich auf die unzureichende Darstellung der Linksabbiegerspur in den aktuellen Plänen hinweisen. Bei der Umsetzung dieses Vorhabens müsste vermutlich die Selmer Straße verbreitert werden. Eine entsprechende Lösung und somit die Machbarkeit sollte in den Zeichnungen nachgewiesen werden.

#### 4. Offensichtliche Störpotentiale

In der Begründung zum Arteninventar wird angeführt, dass „aufgrund der umliegenden Nutzungen und damit verbundenen Lärm-, Abgas- und Lichtemissionen (...) von einer starken Vorbelastung auszugehen“ ist. Des Weiteren wird in der Begründung des Öfteren von weiteren Vorbelastungen, wie beispielsweise der Immissionen gesprochen. Durch den hier vorliegenden Bebauungsplan werden mit der Festlegung zum Ge die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen, um eine erhebliche Erhöhung der Emissionen und somit auch Immissionen, in Bezug auf Lärm, Verkehr und Staub zu sanktionieren. Das ist aufgrund der starken Vorbelastungen in der unmittelbaren Nachbarschaft zu mehreren Wohngebieten nicht hinnehmbar. Vorbelastungen sollten schließlich nicht noch weiter ausgebaut werden, wenn es zu vermeiden ist.

#### 5. Fazit

Die Planung der Tankstellen-Anlage scheint unter anderem damit begründet, dass es keine Alternativen trotz jahrelanger Suche an Käufern gibt. Das ist keine Begründung für die Notwendigkeit einer Tankstelle in diesem Maße mit erhöhten Belastungen für die Stadtbewohner. Schließlich geht es hierbei nicht um die höchste Rentabilität eines Grundstückes, sondern um die Qualität unserer Stadt. Lüdinghausen genießt den Ruf einer lebenswerten und familienfreundlichen Wohnstadt, welche sich mit Sicherheit nicht durch eine autobahnähnliche Tankstellen-Anlage zwischen drei Wohngebieten ergibt. Zudem wurde zu einem früheren Zeitpunkt schon über die Ansiedlung einer Tankstelle an genau der gleichen Stelle diskutiert und verworfen. Damit verliert der Sinn des B-Plans an Glaubwürdigkeit, dass die Verwaltung der Stadt Lüdinghausen diese Lösung als Qualität ansieht.

Ich hoffe auf eine anständige Berücksichtigung meiner Anregungen und Bedenken zu diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplans.

Mit freundlichen Grüßen,

Einwender C

## **Stellungnahme zur Auslegung des Bebauungsplanentwurfes „Selmer Straße - Tankstelle“**

Einwender D

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bin der Eigentümer der o.g. Adresse (Gem. LH-Stadt, Flur 4, Flurstück 649).  
Unser Grundstück ist heute bereits durch die Lärmemissionen der B 58 trotz  
Lärmschutzwand vorbelastet.

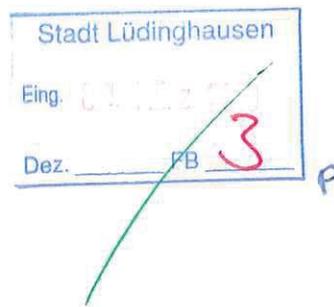
Wir äußern hiermit grundsätzlich Bedenken gegenüber dem 12 Meter hohen  
Werbepylon, insbesondere, wenn dieser durchgängig beleuchtet wird, da wir eine  
Belastung unseres Grundstückes durch Lichtemissionen befürchten.

Weiterhin äußern wir Bedenken hinsichtlich der entstehenden Lärm- und  
Geruchsbelastungen. Wir befürchten, dass die vorgesehenen Maßnahmen zur  
Lärminderung nicht ausreichend sind und unser Grundstück durch zusätzliche  
Lärmeinwirkungen weiter belastet wird.

Wir möchten anregen, die Öffnungszeiten der Tankstelle oder einzelner Angebote  
der Tankstelle (Waschplätze, Waschstraße) am Wochenende (Samstag und  
Sonntag) sowie an Feiertagen einzuschränken, insbesondere in den Morgen- und  
Abendstunden (vor 8 Uhr und nach 16 Uhr).

Lüdinghausen, den 06.03.2019

Einwender E



An Planungsamt  
der Stadt Lüdinghausen

Lüdinghausen 26.2.19

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezüglich des Planungsvorhaben Tankstelle Kreisel Selmerstr. möchten wir Stellung nehmen.

Ein 12 Meter hoher Pylon entspricht möglicherweise einem Standardentwurf.

An dieser Stelle in Lüdinghausen erschließt sich seine Sinnhaftigkeit nicht. Die potentiellen Kunden sind entweder ortskundig und brauchen diesen Hinweis nicht.

Andere werden durch den Verkehrsfluss automatisch zugeführt und treffen den Entschluss zu tanken etc. nach Blick auf die Preisinformationen.

Zur Verdeutlichung: Es handelt sich nicht um einen Autobahnanschluss. Dort oder wo weit sichtbar eine Werbung eine Routenänderung ( zB. Abfahren ) beeinflusst macht so ein hoher Pylon Sinn.

Er stellt keine Verschönerung des Stadtbildes dar.

Bitte auf den Pylon verzichten !

Bis zum ausreichenden Argumenteaustausch oder Entscheidungsrevidierung legen wir Widerspruch ein.

Mit freundlichen Grüßen,

Einwender E

Einwender F



Lüdinghausen, 10.03.2019

Stadt Lüdinghausen  
Fachbereich Planung  
59348 Lüdinghausen

**Betreff: Stellungnahme zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan "Selmer Straße-Tankstelle"**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nehmen wir fristgerecht Stellung zu dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplan "Selmer Straße-Tankstelle".

Wir wohnen auf dem Grundstück Danziger Straße 7. Das Grundstück befindet sich in der unmittelbaren Nachbarschaft zu dem beplanten Bereich, sodass wir von dem Bebauungsplan unmittelbar betroffen bin.

Wir haben erhebliche Bedenken bezüglich der Rechtmäßigkeit des beabsichtigten Bebauungsplans und erheben hiermit die folgenden Einwände.

1. Verkehrsbelastung

Wenn man das Wohngebiet Stadtstannenweg, Glatzer Str., Danziger Str., Königsberger Str. und Am Stadtwald Richtung Innenstadt Lüdinghausen verlassen und wieder erreichen will, muss man von dem Stadtstannenweg nach rechts auf die Selmer Straße abbiegen, bzw. auf dem Rückweg von dem Kreisverkehr Valve/Selmer Str. kommend nach links in den Stadtstannenweg einbiegen. Dies ist für alle Anwohner der bei weitem kürzeste und direkteste Weg in die Stadt, sodass dort regelmäßig Abbiegerverkehr zu erwarten ist. Direkt gegenüber vom Stadtstannenweg ist die Einfahrt zum TÜV-Gelände und die Rettungswache. Auch von dort ist regelmäßig mit abbiegenden PKW zu rechnen. Zu Stoßzeiten, insbesondere im Morgens- und Nachmittagsverkehr kommt es zu Rückstaus aus Richtung des Kreisverkehrs. Ein Abbiegen wird dadurch erschwert, was mangels eigener Abbiegerspur auch bedeutet, dass die ohnehin (volle) Selmer Straße zusätzlich durch die Abbieger blockiert wird.

Ebenfalls zu berücksichtigen ist die Eröffnung des Bäckerei-Gastro-Cafes Geiping im Bereich des Kreisverkehrs im Sommer 2019. Dies wird zu einer Erhöhung des sowieso schon großen Verkehrsaufkommens in diesem Bereich führen.

Durch die geplante Tankstelle, insbesondere durch die zu erwartenden LKW, für die extra Stellplätze und Tanksäulen vorgesehen sind, würde sich die Verkehrssituation noch weiter verschlechtern. Die geplante Tankstellen-Einfahrt befindet sich nur in geringer Entfernung zum Stadtstannenweg. Das heißt, es ist an zwei Stellen unmittelbar vor dem Kreisverkehr mit einem hohen Abbiegerverkehr zurechnen.

Vor allem zu den oben genannten Stoßzeiten, können die Anwohner nicht mehr auf zumutbare

Weise das oben genannte Wohngebiet anfahren oder verlassen.

## 2. Immissionsschutz

Durch den Bau der Tankstelle und das damit einhergehende erhöhte Verkehrsaufkommen wird es zu einer erhöhten und nicht zumutbaren Belastung unseres Grundstücks durch Feinstaub, Stickoxide und weiteren gesundheitsschädlichen Stoffen kommen.

## 3. Lärmimmissionen

Weiterhin wird es nach dem Bau der Tankstelle zu einer erhöhten Lärmbelastung kommen.

Laut Bebauungsplan sind zusätzlich zu den 6 Tanksäulen, extra LKW-Stellplätze, zwei LKW-Tanksäulen, eine Waschstraße und 12 Staubsaugerplätze eingeplant.

Für PKW soll Tanken 24 Stunden lang möglich sein, für LKW bereits ab 6 Uhr morgens. Die Staubsaugerplätze und die Waschstraße sollen bis 22 Uhr benutzbar sein.

Insbesondere durch die LKW, die Waschstraße und die Staubsaugerplätze kann es ,trotz der geplanten Schallschutzwände, zu erheblichen Lärmbelastungen kommen, die in einem allgemeinen Wohngebiet, nicht zumutbar sind.

Zahlreiche Fenster und insbesondere unser Garten liegen genau in der Richtung der geplanten Tankstelle. Während eine zeitlich begrenzte Lärmbelastung wohl hinzunehmen ist, so ist eine tägliche, dauerhafte Belästigung, wie sie hier zu erwarten ist, in diesem Ausmaß nicht mehr zumutbar.

## 4. Lichtimmission

Weitere Sorgen bereitet uns der geplante Werbepylon, der dauerhaft beläuchtet sein soll und mit 12 Metern Höhe auch von unserem Grundstück gut sichtbar sein wird.

Während eine solche Werbemaßnahme an einer Autobahn oder anderweitigen großen Straße Sinn ergeben mag, so ziehen wir die Sinnhaftigkeit und Nützlichkeit an einer Landstraße in Lüdinghausen ernsthaft in Zweifel.

Wir bitten darum, unsere Einwände zu berücksichtigen und von dem geplanten Vorhaben, zumindest in dem derzeitigen Umfang, Abstand zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Einwender F

Einwender G



Stadt Lüdinghausen  
Stadtverwaltung  
Borg 2

Betr.: Stellungnahme zu dem Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Selmer Straße-Tankstelle

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,  
sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem obengenannten Bauvorhaben möchte ich wie folgt Stellung nehmen :

#### Verkehrssituation

Als Anlieger erlebe ich täglich in den Stoßzeiten die völlige Überlastung der Selmer Straße und der Valve. Bei dem Rückstau aus Richtung Selm bis weit nach dem Ortsausgangsschild ist man täglich auf die Güte anderer Autofahrer angewiesen, um aus oder in den Stadtstannenweg zu kommen. Wenn jetzt noch zusätzlich die LKWs von der B 58 kommend, nach Durchquerung des Kreisverkehrs als Linksabbieger versuchen in die Tankstelleneinfahrt zu gelangen, wird dieses auch zum Rückstau am Kreisverkehr, und damit auf die zuführenden Ein- und Ausfahrten, führen. Des Weiteren halte ich auch die Lage der Tankstelleneinfahrt hinsichtlich der benachbarten Schülerbushaltestelle , des Radweges und der Rettungswache für unverantwortlich.

Man stelle sich einfach mal folgende Situation vor: morgens, die Straße ist wieder einmal dicht, der Schulbus hält an der Straße, ein LKW versucht als Linksabbieger auf die Tankstelle zu kommen und der Rettungswagen versucht im Einsatz zum Krankenhaus zu gelangen . Eine Rettungsgasse zu bilden ist dann unmöglich, und mitten in dem Chaos die Radfahrer und Buskinder, auf deren Fuß- und Radweg die LKWs kreuzen.

Wie kann man eine Tankstelleneinfahrt von der Selmer Straße für LKWs planen, wenn noch vor ca.3 Jahren eine von der Stadt Lüdinghausen vorgesehene PKW-Einfahrt zum neu errichteten Asylantenheim nicht genehmigt wurde und bis heute nur ein Fußweg erlaubt ist? Den vom Landesbetrieb Straßen NRW geforderten Nachweis für die Leistungsfähigkeit der Linksabbiegespur und der Einmündung halten wir für dringend erforderlich.

### Anliegersituation

Unser Grundstück im allgemeinen Wohngebiet an der Glatzer Straße grenzt unmittelbar an die geplante Tankstellenfläche. Durch die Größendimension dieses Projektes mit 24 Stunden Dauerbetrieb käme es zu einer enormen Steigerung der Lärm- und Abgasimmissionen, denen die Anlieger schon jetzt durch die B 58 und die Selmer Straße ausgesetzt sind. Dieses finden wir unzumutbar und stellt für uns eine Verletzung des Nachbarschutzes dar.

Der Bebauungsplan lässt einen bis zu 12 m hohen beleuchteten Werbepylonen zu. Durch die Ausrichtung des Hauses mit großen Fensterflächen und Terrasse nach Westen, würden wir ständig auf die Spitze dieses beleuchteten Reklamefeldes gucken müssen, da es nachgewiesenermaßen zu einer psychologischen „Blendung“ d.h. einer ungewollten Ablenkung der Blickrichtung auf die Lichtquelle kommt. Wir fordern eine maßgebliche Senkung der Höhe des Pylonen, da es unserer Meinung nach gegen das Gebot der Rücksichtnahme verstößt. Nicht nur wir, sondern auch alle Anwohner der Raesfeldstraße mit ihrer Gartenausrichtung wären davon betroffen.

Auch der Landesbetrieb Straßen NRW fordert, dass die Ausrichtung und Gestaltung der Werbeanlagen so umgesetzt werden, dass die Verkehrsteilnehmer nicht geblendet oder abgelenkt werden.

### Fazit

Unserer Meinung nach besteht für die Lüdinghauser Bürger kein Bedarf einer so überdimensionalen Tankstellenanlage. Sie dient allein dem Durchgangsverkehr und ist innerorts direkt anliegend allgemeiner Wohnbebauung völlig fehl am Platz und den Anliegern nicht zumutbar. Eine solche 24 Stunden geöffnete autohofähnliche Anlage mit 12m hohem Werbepylon gehört außerstädtisch oder in ein Industriegebiet.

Ich kann es nicht nachvollziehen, wie eine Stadt, die mit dem Anspruch wirbt, eine lebenswerte Kleinstadt zu sein, sich an dessen Tore ein solches Projekt hinzusetzen Es verschandelt die ohnehin schon sensible Eingangssituation der Stadt aus östlicher und südlicher Richtung, führt zu einem noch höheren Verkehrsaufkommen, welches in diesem Bereich schon jetzt völlig überlastet ist. Die Einfahrtsituation zur Anlage ist unverantwortlich und gefährdet die Straßenteilnehmer. Aus diesem Grund sind ja auch in früheren Jahren keine Genehmigungen für Ein- und Ausfahrten entlang diesen Straßenabschnitts der Selmer Straße ( Gärtnerei Thies) erteilt worden. Die Fläche grenzt innerorts an Allgemeine Wohngebiete und setzt die Anlieger enorm noch mehr Lärm-, Licht- und Abgasimmissionen aus.

Wir sind der Überzeugung, dass dieses Grundstück für eine solche Großstellentankanlage absolut nicht geeignet ist und werden uns vehement dagegen wehren.

Mit freundlichen Grüßen

Einwender G

Lüdinghausen, den 5.März 2019

Einwender H



An die Stadt Lüdinghausen  
Borg 2  
59348 Lüdinghausen

Lüdinghausen 08.03.2019

Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Selmer Straße – Tankstelle“

Als betroffene Anliegerin und Bürgerin der Stadt Lüdinghausen erhebe ich Bedenken gegen den ausgelegten Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Selmer Straße – Tankstelle“.

Begründung:

### 1.) Immissionsschutz

#### a) Lichtimmissionen

Laut Bebauungsplan soll die geplante Tankstelle 24 h am Tag geöffnet sein. Demzufolge wird die Tankstelle, wie üblich, zu den Zeiten der Dämmerung und der Dunkelheit beleuchtet sein. Inklusiv des 12 m hohen Pylons. Somit wird es zu einer erheblichen Aufhellung des Umfeldes kommen und der Pylon wird zudem eine weithin sichtbare Lichtbelastung darstellen. Darüber hinaus existieren in der Nachbarschaft zu der geplanten Tankstelle bereits der Lidl-Markt, der MC-Drive von MC-Donald, der TÜV und demnächst das Geiping Café mit Bäckerei. Deren Gebäude sind zum Teil bis morgens um 05.00 Uhr beleuchtet. Insgesamt ist damit für das Umfeld des Plangebietes mit einer erheblichen Lichtverschmutzung zu rechnen, die nach den vorliegenden Planunterlagen bislang gar nicht beurteilt wurde.

Die Immissionssituation wurde somit nur unvollständig beurteilt. Ich verweise auf den RdErl. des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz –V-5 8800.4.11 – und des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr – „Lichtimmissionen, Messung, Beurteilung und Verminderung“ VI.1-850 vom 11.12.2014.

#### b.) Lärmimmissionen

Laut schalltechnischem Gutachten 3552.1/02 vom 04.12.2018 des Sachverständigen Wenker&Gesing wird zur Nachtzeit (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) jeglicher LKW-Verkehr (sowohl Betankung als auch, Waren- und Kraftstoffanlieferung) ausgeschlossen. Der hierzu im Abwägungsprozess der frühzeitigen Beteiligung angemerkte Vorschlag, den LKW-Verkehr zur Nachtzeit durch Beschilderung oder Stilllegung der Tanksäule auszuschließen, ist in der Praxis untauglich. Denn der LKW-Verkehr trägt maßgeblich durch seine Fahr- und Rangiergeräusche auf dem Tankstellengelände zur Immissionsbelastung bei. Ist der LKW zur Nachtzeit erstmal

auf dem Gelände der Tankstelle, ist die Sicherstellung der Nachrichtwerte schon nicht mehr gewährleistet.

Auch wurde die Lärmsituation auf der Grundlage veralteter Belastungsdaten, aus dem Jahr 2010, prognostiziert. Die tägliche Verkehrsstärke hat sich seit dem, sowohl durch den überörtlichen Verkehr, als auch durch den Zielverkehr durch die Erweiterung der Baugebietes Paterkamp erheblich vergrößert.

Die Lärm-Immissionssituation ist somit nicht plausibel dargestellt und entspricht nicht den Vorgaben der TA-Lärm.

### C.) Geruchsimmissionen

Die vorliegende gutachterliche Stellungnahme zur Abschätzung der Geruchsimmissionssituation vom 26.04.2018 des Sachverständigen Wenker&Gesing, entspricht nicht den Anforderungen des Leitfadens zur Prüfung und Erstellung von Ausbreitungsrechnungen nach TA Luft (2002) und der Geruchsimmissions-Richtlinie (2008) mit AUSTAL2000, LANUV-Arbeitsblatt 36 Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen Recklinghausen aus 2018.

Die verwendete Rauigkeitslänge (1,0) des Plangebietes wurde im Gutachten nicht nachgewiesen.

Die Geruchsausbreitungsrechnung wurde nach Angabe des Gutachters (Seite 3) mit der Qualitätsstufe von +1 gerechnet. Das entspricht nicht der Empfehlung des aktuellen LANUV-Arbeitsblatt 36. Darin wird unter Punkt 3.2.3.4 für Geruchsausbreitungsrechnungen eine Qualitätsstufe von +2 oder höher empfohlen, um eine ausreichende statistische Sicherheit des Berechnungsergebnisses zu gewährleisten.

Um den Forderungen der TA Luft (2002) nachzukommen, ist zudem ein Nachweis darüber zu führen, dass im gesamten Rechengebiet der relative Stichprobenfehler nicht größer als 3% des Jahresimmissionswertes ist. Die räumliche Verteilung des Stichprobenfehlers ist im Gutachten darzustellen. Dieser Nachweis fehlt.

Die Geruchsimmissionssituation ist damit nicht zweifelsfrei abgeschätzt worden.

### Fazit:

Die zu erwartende Immissionssituation ist insgesamt nicht plausibel und nur unvollständig bewertet worden. Der Nachweis der Einhaltung des Immissionsschutzes liegt nicht vor.

## 2. Infrastruktur

Die geplante Tankstelle soll nur von der Selmer Straße aus erschlossen werden. Die Zu- und Abfahrt der Tankstelle liegt 35 m nördlich der Einmündung des Stadtstannenweg und 45 m südlich des Kreisverkehrs. Die Zu- und Abfahrt quert den einzigen Radweg an der Selmer Straße und liegt dabei direkt neben der Bushaltestelle, von der aus viele Schulkinder morgens Ihren Schulweg beginnen.

Wie lange wird es dauern, bis es zur dramatischen Schlagzeile in der Presse kommt?

Bereits heute ist dieser Bereich zu den Zeiten des Schul- und Berufsverkehrs sehr stark frequentiert und durch einen langen Rückstau vom Kreisverkehr aus gekennzeichnet. Die

weiter verschlechtern. Auch die Ausfahrt des DRK Rettungsdienstes befindet sich in dieser neuralgischen Verkehrslage! Durch die geplante Linksabbiegerspur auf der Selmer Straße wird zumindest in den verkehrsstarken Zeiten ein Rückstau bis über den Kreisverkehr hinaus, bis zu den Ein- und Ausfahrten des Lidl und des Wohngebietes „Alte Gärtnerei“ provoziert.

Wie lange sollen die Bewohner des Wohngebietes Stadtstannenweg zu Zeiten des Berufsverkehrs denn noch warten, bis Sie auf die Selmer Straße auffahren können. Links abbiegen Richtung Selm geht ja heute schon nicht mehr.

Die mit der Erweiterung des Baugebietes Paterkamp begonnene vermehrte Nutzung des Stadtstannenweg und dem Weg entlang des Westruper Baches zur B58, als Umfahrung des zugestauten Kreisverkehrs, wird sich weiter verschärfen. Dafür ist aber weder der Stadtstannenweg noch der Weg entlang des Westruper Baches ausgelegt. Zumal der Stadtstannenweg nicht über einen zu jeder Witterung nutzbaren Gehweg verfügt. Ein Gehweg ist zwar optisch, durch Pfosten von der Fahrbahn getrennt, vorhanden, dieser wird aber durch Fahrzeuge beim Ausweichen für den Gegenverkehr genutzt und ist bei nasser Witterung dermaßen verschlammt, dass er praktisch nicht nutzbar ist. So müssen Fußgänger und Fahrradfahrer immer wieder die Fahrbahn nutzen. Besonders im Winter ist die Nutzung für Fußgänger und Fahrradfahrer, wegen Glätte und hohem Verkehr, aber jetzt schon mit einem hohen Risiko verbunden.

Und wer kommt für den erhöhten Verschleiß der nicht für dieses Verkehrsaufkommen ausgelegten Straßen auf? Die Anlieger werden sich für die hohen Anliegerbeiträge bedanken! Der zunehmenden Verdichtung des Stadtgebietes in diesem Bereich fehlt offensichtlich der ausreichende verkehrliche Ausbau.

Warum kann die Tankstelle nicht auch oder über die B58 erschlossen werden?

#### Fazit:

Die geplante verkehrliche Erschließung der Tankstelle über die Selmer Straße:

- ist mit einem unnötigen erhöhten Risiko für die weichen Verkehrsteilnehmer verbunden,
- führt zu unnötigen Lasten und Belästigungen der Anlieger im Wohngebiet Stadtstannenweg,
- wird die Schnelligkeit des Rettungsdienstes beeinträchtigen und
- wird den Verkehrsfluss im Bereich Valwe weiter erheblich beeinträchtigen.

Diese Art der verkehrlichen Erschließung der geplanten Tankstelle ist somit abzulehnen.

### **3. Artenschutz**

Südlich des Plangebietes schließt sich unmittelbar der Stadtstannenwald an, der sich durch eine bemerkenswerte Artenvielfalt auch nachtaktiver Arten auszeichnet (vgl. S.13 der Begründung des VBP). Der Bebauungsplan-Entwurf enthält jedoch keine Bewertung zu den Auswirkungen, insbesondere der Lichtemissionen, aus dem 24h Betrieb der geplanten Tankstelle, z.Bsp. auf das Brut- und Jagdverhalten der dort ansässigen Arten.

#### Fazit:

Der Bebauungsplan-Entwurf ist auch zum Thema Artenschutz unvollständig und zu bemängeln.

Ich bitte um eine entsprechende Überarbeitung und Ergänzung des Bebauungsplanes.

Mit freundlichen Grüßen

Einwender H

Stadt Lüdinghausen  
Der Bürgermeister  
Borg 2  
59348 Lüdinghausen

Stadt Lüdinghausen	
Eing.	08. März 2019
Dez.	FB 3

*(Handwritten signature and date)*

Einwender I

06.03.2019

### **Einspruch gegen das Bauvorhaben „Selmer Straße – Tankstelle“**

Sehr geehrter Herr Borgmann,

In Bezug auf das Amtsblatt Nr. 02/2019 vom 30.01.2019 legen wir hiermit Einspruch gegen das geplante Bauvorhaben bezüglich des Bebauungsplanes „Selmer Straße – Tankstelle“ ein.

Durch den Bau der Tankstelle entsteht ein höheres Verkehrsaufkommen rund um die Uhr. Daraus resultiert eine höhere Lärm- und Schadstoffbelastung für unser Wohngebiet „Paterkamp Abschnitt 1“.

Des Weiteren entsteht dadurch ein höherer Rückstau an den Einfahrten des Kreisverkehrs, als bereits jetzt schon.

Durch den jetzt schon vorhandenen Rückstau auf der Selmer Straße haben wir bereits ein höheres Lärm- und Schadstoffaufkommen, da man bei der Errichtung des Baugebietes „Paterkamp Abschnitt 1“ auf einen Lärm- und Schutzwall zur Selmer Straße verzichtet hat. Mit der Begründung, dass es kein hohes Verkehrsaufkommen auf der Selmer Straße gibt.

Eine störungsfreie Nachtruhe ist durch die Leuchtreklame und dem Verkehrslärm nicht mehr gegeben.

Es bestehen bereits drei Tankstellen im Stadtgebiet, davon eine 24h-Tankstelle (an der Seppenrader Straße), die an kein Wohnbaugebiet grenzt.

Bei der Planung einer neuen Tankstelle sollte berücksichtigt werden, diese nicht an einem Wohngebiet sondern in einem Gewerbegebiet zu bauen.

Mit freundlichen Grüßen

Einwender I

Einwender J



Stadt Lüdinghausen  
Eing. ...  
Dez. ... FB 3 p

Lüdinghausen, den 04.03.19

Stadt Lüdinghausen  
Der Bürgermeister  
Borg 2  
59348 Lüdinghausen

### Stellungnahme zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Selmer Straße – Tankstelle

Aufgrund der schon jetzt problematischen Verkehrssituation an dieser Stelle ist aus meiner Sicht eine Tankstelle in den geplanten Dimensionen nicht genehmigungsfähig.

#### Begründung:

- Es werden zusätzliche Verkehrsströme erzeugt, die an dieser Stelle den Verkehrsfluss weiter behindern.
- Der jetzt vorhandene Kreisverkehr ist zu klein für große Lkw und dem weiter steigendem Verkehr schon jetzt nicht gewachsen.
- Gerade für Fußgänger und Radfahrer ist die Querung der Valve bzw. der Selmer Straße an dieser Stelle nur unter Gefahr möglich.
- Da sich an dieser Stelle die Rettungswache befindet, wird es zu Behinderung von Einsatzfahrzeugen kommen. Dies kann im Extremfall Menschenleben gefährden.
- Die Errichtung einer Tankstelle an diesem Standort ist wirtschaftlich nur dann sinnvoll, wenn Lüdinghausen keine Umgehungsstraße bekommt und die E-Mobilität nicht weitere Fortschritte macht.
- Durch die Tankstelle und die damit zusammenhängende Verkehrssituation wird es für die Anwohner des Paterkamp noch schwerer gemacht, die Stadt in nördlicher oder westlicher Richtung zu verlassen bzw. ihr Wohngebiet aus diesen Richtungen zu erreichen.
- Die angrenzenden Anwohner werden durch Emissionen (Lärm – Abgase) auch an Sonn- und Feiertagen zusätzlich belastet.

Mit freundlichen Grüßen

Einwender J

Einwender K



Lüdinghausen, 26.02.2019



Stadt Lüdinghausen

59348 Lüdinghausen

Bebauungsplan „Selmer Straße-Tankstelle

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf die Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 02/2019 vom 30.01.2019  
gebe ich als unmittelbarer Nachbar hiermit folgende Stellungnahme ab

Zunächst fordere ich, die geplante Tankstelle nicht in den Bebauungsplan  
aufzunehmen sondern die Tankstellenerrichtung komplett abzulehnen.

M.E. gibt es bereits eine ausreichende Anzahl von Tankstellen. Ein Neubau sollte  
natürlicherweise nicht in Bebauungsnähe von Familienhäusern errichtet werden.

Durch einen Neubau drohen u.a. durch Staus, die es geben würde, auch erhöhte  
Unfallrisiken für Schulkinder usw.

Sollte die Tankstelle dennoch gebaut werden, sollten die umliegenden Anwohner  
so wenig wie nur möglich beeinträchtigt werden. Unter den Anliegern herrscht bereits  
große Unruhe!

Lärm- Geruchs- und Lichtverschmutzungsbeeinträchtigungen müssen so weit wie

möglich vermieden werden, d.h. z.B. dass nächtliches Tanken ab 20.00 Uhr für alle verboten ist.

Schon jetzt ist durch McDonalds, die innere Umgehungsstraße B 58, Rettungswache und Lidl (und künftig durch Fa. Geiping) durch Lärm- und Geruchsbelästigung eine erhebliche Beeinträchtigung unserer Lebensqualität entstanden.

Zu weiteren Beeinträchtigungen sollte Ihre Zustimmung nicht erteilt werden.

Es wird dringend darum gebeten, die befürchteten Beeinträchtigungen, durch maximale zusätzliche Lärm- und Lichtschutzmaßnahmen so weit wie möglich zu minimieren. So könnte der bestehende Lärmschutzwall zur Tankstellenseite

verbleiben müssen (oder sogar erhöht werden) und der gegenüber liegende Wall z.B. durch ein Mauerwerk oder Erdaufschüttungen erhöht werden.

Die Höhe der Pylone könnte auf 4 Meter reduziert werden, damit die ansonsten stark betroffenen Anlieger auch weiterhin ihre Gärten ohne Fremdlicht (Lichtverschmutzung!) nutzen können.

Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass sich im Laufe der Jahre der Lärmschutzwall zur B 58 bereits gesetzt hat und die ursprüngliche Schutzhöhe verlorengegangen ist.

Bemängeln muss ich die verschleierte Anhörungsrechte der betroffenen Anlieger, die nur durch Zufall von der gesetzten Stellungnahmefrist erfahren haben.

Sinnvoll erscheint mir z.Zt. zunächst eine öffentliche Bürgeranhörung durchzuführen, was aus Kostengründen als überhaupt 1. Maßnahme sinnvoll gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüßen

Einwender K

Einwender L



Stadt Lüdinghausen  
- Bürgermeister -  
Borg 2  
59348 Lüdinghausen



### **Einspruch gegen den Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Selmer Straße – Tankstelle“**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Borgmann,  
sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den am 30.01.2019 bekanntgegebenen Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans möchten wir folgende Einwände und Bedenken vorbringen:

#### **1. Verkehrsbehinderungen**

- eine Ein- und Ausfahrt ist vorgesehen. Zu Stoßzeiten bilden sich bereits jetzt lange Schlangen aus Richtung Selm kommend vor dem Kreisel. Anwohner aus dem Paterkamp z.B. haben es sehr schwer, auf die Selmer Straße zu wechseln, ebenso auf der anderen Seite des Kreisels die Anwohner der Raesfeldstraße, die auf die Selmer Straße abbiegen wollen. Bei einem Rückstau in Richtung Selm kam es in der Vergangenheit im Bereich des Kreisels bereits zu Verkehrsunfällen und Personenschäden, da plötzliches Abbremsen im Kreisel von dem nachfolgenden Fahrzeug zu spät wahrgenommen wurde bzw. wird. Die Links-Abbiegespur für die Tankstelle ist deutlich zu klein geplant.
- Rettungsfahrzeuge haben längere Anfahrtszeiten, da das Verkehrsaufkommen ansteigt und der Kreisel schwerer zu durchfahren ist.
- wir fordern dazu auf, eine mikroskopische Verkehrsflusssimulation der Zu- und Abfahrtswege des Kreisels in Verbindung mit der Ein- und Ausfahrt zur geplanten Tankstelle durch ein entsprechendes Gutachten erstellen zu lassen und in einer öffentlichen Anhörung mit allen interessierten und betroffenen Bürgern und Anwohnern zu erörtern.
- zu Stoßzeiten ist es aufgrund starken Verkehrsaufkommens kaum möglich, von der Raesfeldstraße auf die Selmer Straße zu wechseln. Sollte sich am Kreisel an der Selmer Straße die Westfalen-Tankstelle wie geplant ansiedeln, werden alle Anwohner westlich der Stever u.a. die Selmer Straße nutzen, um dorthin zu gelangen. Durch das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen ist mit einer Lärmbelästigung sowie mit Rückschritten der eigenen Mobilität zu rechnen.

- da nach den Plänen des Tankstellenbetreibers der Wall an der B 58 auf der potentiellen Tankstellenseite entfernt werden soll, um die Sichtbarkeit der Tankstelle aus Sicht der B58 zu erreichen und dazu auch ein 12 m hohes Werbetafelschild errichtet werden soll, impliziert dies die gewollte überregionale Wirkung der Tankstelle. Damit gehen allerdings unter anderem auch die in diesem Schreiben aufgeführten mutmaßlichen Probleme einher.
- es ist vorgesehen, dass keine Betankung von Lkw in der Nachtzeit (22:00 – 06:00 Uhr) stattfinden soll. Wie soll das gewährleistet werden? Selbst wenn die Lkw-Zapfsäulen nachts gesperrt werden, der Tankstellenshop soll 24 Std. geöffnet sein, sodass auch Lkw-Fahrer dies Angebot nachts nutzen können und würden. Wir verweisen hierbei auch auf die Stellungnahme des Kreises COE vom 06.06.2018 bzgl. der Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB. Ebenso wird auf das schalltechnische Untersuchung der Fa. Wenker & Gensing aus Gronau (Bericht Nr. 3068.1/01 vom 16.03.2018) verwiesen: ...“An- und Abfahrten sowie Tankvorgänge von Lkw sind ausschließlich im Tageszeitraum (06:00 – 22:00 Uhr zulässig.“ Eine Verbotsbeschilderung reicht unseres Erachtens nicht aus.
- Stellungnahme Straßen NRW vom 04.06.2018: „...ist der Kreisverkehr in den Spitzenstunden bereits deutlich belastet. Im Rahmen der Verkehrsplanung ist daher sicherzustellen, dass die Leistungsfähigkeit im Kreisverkehr aufgrund von Rückstauereignissen im Bereich der Anbindung nicht negativ beeinträchtigt wird“. Ein entsprechendes Verkehrsgutachten wird auch von uns gefordert.

## **2. Gefahrenpotenzial**

- Ziff. 6.1 des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes: Der Planungsentwurf ist unvollständig, ein Konzept für die Löschwasserversorgung liegt noch nicht vor und kann somit nicht von uns geprüft werden.
- die Errichtung eines Fahrrad- und Fußweges, gegenüber der geplanten Tankstelle, wird aus Sicherheitsgründen gefordert, um Fußgänger und Radfahrer zu schützen. Aus Kostengründen sowie der noch „ungeklärten Grundstücksverfügbarkeit“ soll auf solch einen Radweg verzichtet werden. Sicherheit sollte immer Vorrang gegenüber finanziellen Aspekten haben.
- Auszüge aus der Niederschrift über die 4. Sitzung des Ausschusses für Planung und Stadtentwicklung der Stadt Lüdinghausen vom 29.06.2010, hier zum Thema Rohrkamp-Süd (JET-Tankstelle):
  - o Dr. Bondzio vom Büro Brilon Bondzio Weiser erklärt u.a., dass die geplante JET-Tankstelle keine Tank-Möglichkeit für Lkw anbiete, was das Sicherheitsrisiko drastisch minimiere.
- im Gegenzug muss demnach ein drastisch erhöhtes Sicherheitsrisiko durch die Tankmöglichkeiten von Lkw bestehen, wie im vorliegenden Plan bezeichnet.

## **3. Geräuschemissionen / Lichtverschmutzung**

- bereits jetzt ist der Lärmpegel, bedingt durch McDonalds (oft sind sogar die einzelnen Bestellungen und Unterhaltungen von McDrive bei uns zuhause deutlich zu hören), die zahlreichen Fahrten der Rettungswagen mit Martinshorn und auf der B 58 ab Kreisel Richtung Ascheberg vollgasgebende Auto- und Motorradfahrer häufig nicht zu ertragen. Nun käme noch der Tankstellenlärm dazu...

- 12 Staubsaugerplätze und eine Waschstraße, deren Einfahrt unserem Grundstück fast gegenüberliegt, führen zu einer unerträglichen Lärmbelastung, und dies von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr. Aus der Erfahrung von anderen Waschstraßen ist bekannt, dass die Vorreinigung der Fahrzeuge mit einem Dampfstrahler durchgeführt wird. Dies führt zu einer überaus starken Geräusentwicklung und (auch) dadurch bedingt zur Abwertung unserer Wohnimmobilie. Alle drei bereits vorhandenen Tankstellen schließen die Waschplätze um 20 Uhr, teils in der Winterzeit bereits um 19 Uhr.
- Ziff. 3.1 des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes: Wie soll gewährleistet werden, dass die Lärmbelastung durch 12 Staubsaugerplätze und die Waschanlage (mit Vorreinigung durch Dampfstrahler!), welche zusätzlich durch die Lärmbelastung der B 58 entsteht, so begrenzt werden, dass die zulässigen Emissionswerte nicht überschritten werden? Im Gegensatz zu der Lärmbelastung durch die B 58, welche abends (zurzeit) absinkt, würde die Lärmbelastung durch die o.a. Staubsaugerplätze und die Waschanlage erst um 22 Uhr enden. Ebenso ist damit zu rechnen, dass am Wochenende, speziell am Samstag, solche Anlagen durchgehend von 06:00 – 22:00 Uhr genutzt werden.
- die Art der Geräusentwicklung durch Waschanlagen und Staubsauger sowie ständiges Autotürenschielen ist nicht zu vergleichen mit normalem Verkehrslärm. Zum einen käme die Geräusentwicklung zusätzlich zum Verkehrslärm, zum anderen machen die Zisch- und Pfeifgeräusche auf Dauer krank. Wir fordern die Verantwortlichen auf, mit Anwohnern von Waschparks bzw. Tankstellen zu sprechen und sich dort die Bestätigung der Aussagen zu holen. Ohne die Errichtung eines höheren Lärmschutzwalles auf nördlicher Seite und der Belassung des Lärmschutzwalles auf der Südseite der B 58 kann unseres Erachtens kein vernünftiger Lärmschutz für die nördlichen Anwohner erreicht werden.
- Wir möchten den bestehenden Wall im Norden gem. Pkt. 6 und 7 der Anregung des Landesbetriebes Straßen.NRW. vom 04.06.2018 ebenfalls beibehalten, um den Sichtschutz und Immissionsschutz dauerhaft zu garantieren.
- der Lärmschutzwall auf der südlichen Seite der B 58 soll gem. Planung entfernt werden, um die Tankstelle sichtbar zu machen. Dadurch entfällt ein Teil des Lärmschutzes für uns Anwohner. Der Lärmschutzwall auf nordöstlicher Seite der B 58 ist mit der Zeit abgesunken und entfaltet nicht mehr die ursprünglich vorgesehene Lärmschutzwirkung. Hier müsste eine deutliche Erhöhung des Walls erfolgen, technisch wäre dies möglich, da zwischen Wall und den Gärten der Anwohner der Raesfeldstraße ein Grüngürtelstreifen liegt, sodass der Wall verbreitert und erhöht werden könnte. Zudem könnte man eine Lärmschutzwand auf dem Wall anbringen, wenn Lärmschutz anders nicht zu realisieren wäre. Es wird ebenfalls gefordert, dass der Lärmschutzwall auf der südlichen Seite der B 58 **nicht** entfernt wird, sondern ebenfalls erhöht wird. Andernfalls würden sämtliche Geräusche der Tankstelle, auch über die geplante Lärmschutzwand Richtung Osten, Richtung Raesfeldstraße gelenkt. Hierzu verweisen wir auch auf die Stellungnahme von Straßen.NRW. vom 04.06.2018: Nr. 6 Die Beibehaltung des Sichtschutzwalls im Zuge der Bundesstraße als Blendschutz wird seitens Straßen.NRW. favorisiert. Dem schließen wir uns an, der Wall soll als Lärm-, Sicht- und Blendschutz dienen.
- Unter Ziff. 2 des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wird aufgeführt, zum Schutz der unmittelbar östlich angrenzenden Bauflächen soll eine Lärmschutzwand/-wandkombination zur Abschirmung erfolgen. Wir fordern, dass der ursprüngliche Wall bestehen bleibt, da ansonsten der Schall auf die Raesfeldstraße reflektiert werden würde.

- zu Stoßzeiten ist es aufgrund starken Verkehrsaufkommens kaum möglich, von der Raesfeldstraße auf die Selmer Straße zu wechseln. Sollte sich am Kreisel an der Selmer Straße die Westfalen-Tankstelle wie geplant ansiedeln, werden viele Anwohner westlich der Stever u.a. die Selmer Straße nutzen, um dorthin zu gelangen. Durch das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen ist mit einer (weiteren) Abgasbelastung zu rechnen.
- der im Plan eingezeichnete Pylon stellt ein Zeichen für eine Werbetafel dar, die bis 12 m hoch sein darf. Damit würde unser Grundstück unmittelbar auch noch durch starke Lichteinstrahlung verschmutzt. Eine 12 m hohe Werbetafel ist überdimensioniert.
- Ziff. 5.1 des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes: Einzelraumbepflanzung ersetzt nicht einen Lärmschutzwall!
- auch mit Verweis auf die Stellungnahme Straßen.NRW vom 04.06.2018 (Ziff. 8) wird eindringlich gefordert, die an der B 58 verlaufende Lärmschutzanlage wieder in den Ursprungszustand zu versetzen, da der Wall mit den Jahren an Höhe verloren hat und die ursprüngliche Aufgabe (Lärmschutz) nicht mehr in ausreichendem Maße erfolgt. Zusätzlich werden weitere, uns möglicherweise nicht bekannte, flankierende Lärmschutzmaßnahmen gefordert.
- die schalltechnische Untersuchung der Fa. Wenker & Gensing aus Gronau (Bericht Nr. 3068.1/01 vom 16.03.2018) im Auftrag der Stadt Lüdinghausen ergab eine mögliche Gewerbelärmimmission auf den überbaubaren Flächen einen Außenlärmpegel von 69 bis 71 db(A). Wir gehen davon aus, dass für Allgemeine Wohngebiete die Werte 55 db(A) tagsüber und 40 db(A) nachts gelten (Quelle: Grenz- bzw. Richtwerte für Immissionen, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW). Wie wollen Sie sicherstellen, dass diese Grenzwerte eingehalten werden? Siehe auch Seite 8 des o.a. schalltechnischen Gutachtens: ...“in vorbelasteten Bereichen...bauliche Schallschutzmaßnahmen – insbesondere für Schlafräume“. Unter Ziff. 3.2 ist aufgeführt, dass gem. DIN 4109-1 Menschen in Aufenthaltsräumen vor unzumutbaren Belästigungen durch Schallübertragung zu schützen seien.
- in der Zusammenfassung des o.a. Gutachtens (Seite 2) wird als Bedingung aufgeführt, dass das südliche Tor der Waschanlage beim Trocknungsvorgang geschlossen zu halten sei. Wir fordern, dass auch das nördliche Tor beim Trocknungsvorgang geschlossen gehalten werden muss. Bei nichtgeschlossenem Nordtor ergäbe sich laut o.a. Gutachten ein Wert von 95,9 db(A) (vergleichbar mit Diskothekenbetrieb) für einen kompletten Wasch- und Trocknenzyklus.
- ebenfalls im o.a. Gutachten geht der Gutachter davon aus, dass es zu folgenden Schallquellen kommt:
  - o Fahrspuren (Pkw / Lkw)
  - o Waren- und Treibstoffanlieferungen
  - o Türeenschlagen
  - o Motorhaube schließen
  - o Tankdeckel schließen
  - o Zapfpistolen einhängen
  - o Motorstart
  - o Betrieb der Waschanlage mit deren Nebeneinrichtungen

Dies ist eine Zumutung für sämtliche Anwohner.
- ein Schalleistungspegel von bis zu 96,3 db(A) (s. o.a. Gutachten Seite 15, Tab. 3) entspricht einem Diskothekenbetrieb (90-100 db(A)). Dies ist nicht hinnehmbar, zumal man allein im Bereich SB- und Vorwäsche von 232 Vorgängen täglich ausgeht (je Vorgang 2 – 5 Minuten).

- Die im o.a. Gutachten aufgezeichneten Fahrzustände von Lkw ergeben Werte von bis zu 108 dB(A), wobei hier schon fast nicht mehr der Diskothekenbetrieb (bis 110 dB(A), sondern der Betrieb einer Kettensäge (110 dB(A) bis 120 dB(A) vergleichbar ist.
- wir fordern ein Lkw-Tankverbot und Einfahrverbot von 20:00 – 07:00 Uhr, ebenso ein Verbot des Betriebes der Waschanlage sowie der Waschplätze und der Staubsaugerplätze in der Zeit von 20:00 – 07:00 Uhr für den Fall, dass man sich über die Bedenken der Anwohner hinwegsetzt und an der Errichtung der Tankanlage in dieser Dimension festhält. Zusätzlich wird eine Minderung der Staubsaugerplätze und Waschplätze gefordert.
- vor 10 Jahren war die Ansiedelung einer Jet-Tankstelle an der Seppenrader Straße geplant. Damals sollte nach Erstellung eines Lärmgutachtens eine Lärmschutzwand für die Anwohner errichtet werden. Auch hatte der Bürgermeister versichert, dass keine Waschplätze errichtet werden sollten. Warum wurde nun genau anders herum geplant? Zum Thema Lkw-Tankplätze wird auf Punkt 2 verwiesen (Gefahrenpotenzial).

#### 4. Planung / Alternativen

- viel zu umfangreich geplante Tankstelle: 12 Staubsaugerplätze(!) 06:00 – 22:00 Uhr geöffnet, 4 Waschplätze(!) 06:00 – 22:00 Uhr geöffnet, 2 Lkw-Tankplätze 06:00 - 22 Uhr in Betrieb, 24-Std.-Betrieb der Tankstelle im Übrigen mit Tankstellenshop (120 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche)
- Lüdinghausen hat bereits zwei Shell-Tankstellen und eine Aral-Tankstelle, sowie eine Diesel (und Gas-) Tankstelle im Industriegebiet. Wofür wird in Lüdinghausen, und dann noch in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohngebieten, eine weitere Tankstelle geplant geschweige denn benötigt?
- Wenn es doch einmal dazu kommt (und ja nach dem Willen der Verantwortlichen der Stadt Lüdinghausen und deren Bürger auch überaus gewünscht ist), dass eine Umgehungsstraße (Süd-Umgehung) gebaut wird, sollte eine Tankstelle bereits jetzt so **zukunftsorientiert** geplant werden, dass diese dann auch an einer solchen Umgehungsstraße liegt und nicht im Stadtinneren.
- Unter Ziff. 1.4 des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes werden die Gebiete östlich des Plangebietes (Allgemeines Wohngebiet), westlich der Selmer Straße (Mischgebiet) und nordwestlich (Gewerbegebiet) aufgeführt. Das Gebiet im Norden (Raesfeldstraße/Windmühlenberg) wird hier unter dieser Ziffer gar nicht erwähnt. Es handelt sich hier ebenfalls um ein allgemeines Wohngebiet. Somit grenzt das Plangebiet an zwei Gebiete, die als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen sind.
- Gibt es eine Bedarfsberechnung für die Notwendigkeit einer solch überdimensionierten Tankanlage? Gibt es eine Bedarfsberechnung für eine Tankanlage mit Waschplätzen und Staubsaugerplätzen? Gibt es eine Bedarfsberechnung für eine Tankanlage an sich? Wir bitten um Vorlage solcher Berechnungen zwecks eigener, eingehender Prüfung.
- Artikel vom 20.03.2018 in den Westfälischen Nachrichten (Gespräch Bürgermeister Borgmann mit NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst: Herr Borgmann spricht über nahezu tägliche Stauungen an der zentralen Ortsdurchfahrt B 58 und erwähnt, dass derzeit täglich 22.000 Fahrzeuge die B 58 befahren. Vor diesem Hintergrund muss man sich fragen, wie dann noch zusätzliche Staumöglichkeiten in Form einer (überdimensionierten) Tankstelle entstehen sollen? Auch wenn die Zufahrt und Abfahrt über die Selmer Straße erfolgen soll, die Anfahrten erfolgen zunächst über die B58 und den Kreisel, was ja auch dadurch belegt wird, dass die Tankstelle sichtbar für die

Verkehrsteilnehmer der B 58 gemacht werden soll durch Abtragung des Lärmschutzwalls.

- Ein Durchführungsvertrag, wie unter Ziff. 3.1 des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes aufgeführt, ist nicht bekannt und liegt dem Entwurf nicht bei.
- Auf welcher Grundlage kommen Sie auf die Zulässigkeit eines Tankstellenshops mit einer Verkaufsfläche von 120 m<sup>2</sup>?
- Ziff. 3.4 des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes: Auf welcher rechtlichen Grundlage wird für das Plangebiet eine abweichende Bauweise festgesetzt?
- Ziff. 5.2 des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes: Wie kommen Sie zu der Aussage, dass das Biotopdefizit nicht intern auszugleichen ist? Wenn Lage und Art des naturschutzfachlichen Ausgleiches noch nicht zu bestimmen sind (Planungsentwurf unvollständig), aber bis zum Satzungsbeschluss festgelegt werden sollen, wie können wir als Bürger noch mitbestimmen bzw. Vorschläge machen?
- Ziff. 5.3 des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes: Wie kommen Sie zu der Aussage, für die Beurteilung möglicher artenschutzrechtlicher Konflikte sei die jeweils aktuelle und nicht die planungsrechtliche Situation im entsprechenden Plangebiet ausschlaggebend? Begründen Sie damit, dass nach Abholzung sämtlicher Grüngewächse im Februar 2019 die festgestellten artenschutzrechtlichen Konflikte nicht mehr vorhanden sind, da die Bäume und Sträucher auch nicht mehr vorhanden sind?
- unseres Erachtens wird eine Bodenfläche unnütz versiegelt, obwohl die aktuell vorhandene Wiese nachweislich für ein kühleres Klima sorgt. In Zeiten des Klimawandels kann dies nicht hoch genug bewertet werden. Die Ansiedlung einer weiteren Tankstelle in Lüdinghausen, sollte, wenn überhaupt notwendig, in einem Gebiet stattfinden, das außerhalb von Wohngebieten liegt.
- Ziff. 11.2 (Schutzgut Landschaft) des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes: Ein 12 m hoher Pylon stellt durchaus eine negative Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dar (Lichtverschmutzung).
- Ziff. 11.5 des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes: Welche Alternativen wurden denn überhaupt geprüft?
- warum wurde das Plangebiet als Gewerbegebiet ausgewiesen und nicht als Mischgebiet? Unter Berücksichtigung der angrenzenden Gebiete hätte eine Einstufung als Mischgebiet eher in Betracht kommen müssen.
- Auszüge aus der Niederschrift über die 4. Sitzung des Ausschusses für Planung und Stadtentwicklung der Stadt Lüdinghausen vom 29.06.2010, hier zum Thema Ortsumgehung Süd:
  - o Dr. Bondzio vom Büro Brilon Bondzio Weiser stellt eine Powerpräsentation vor. Die Prognose zeige einer sehr hohe Verkehrsbelastung an den Kreisverkehren der B 58 und der Bahnquerungen. Die Belastung durch den Pkw-Verkehr werde sich bis zum Jahre 2025 um 12,4 % und die des Lkw-Verkehrs sogar bis zu 35,9 % erhöhen (Zeitraum 2005 – 2025). Ebenso teilt er mit, dass eine Belastung von 24.000 Fahrzeugen auf der Hauptachse B58 diese zu verstopfen drohe. Die B58 sei eine elementare Verbindungsachse.
  - o Herr Schlütermann stufte das Problem als eine Aufgabe für Jahrzehnte ein. Deshalb müsse bereits heute die B58 in ihrem Bestand mit allen verkehrstechnischen Maßnahmen optimiert werden.
  - o Aus der Sitzungsvorlage des Ausschusses für Klimaschutz, Energie, Planung und Stadtentwicklung vom 15.12.2015 geht hervor, dass bei der Planung für

eine Tankstellenansiedlung in Seppenrade „Immissionsschutztechnisch aufgrund der Entfernungen und des lediglich als MI-Gebiet zu bewertenden Schutzstatus der nächstgelegenen Bebauung keine Konflikte zu erwarten sind“. Bei der nun geplanten Tankstelle an der Selmer Straße grenzen zwei allgemeine Wohngebiete an das Plangebiet, sodass hier durchaus Konflikte zu erwarten sind. Selbst die für Seppenrade ursprünglich geplante Tankstelle war vom Umfang her nicht so überdimensioniert geplant wie die nun in Lüdinghausen geplante Tankanlage.

- vor diesem Hintergrund wird noch einmal in Frage gestellt, warum eine so überdimensionierte Tankstelle im Stadtbereich, und dort an bestehende Wohngebiete angrenzend, geplant wird, wo es doch bereits zahlreiche schwere Verkehrsunfälle mit Lkw gegeben hat und sich gerade dieser Verkehr stark erhöht hat bzw. sich stark erhöhen wird.

## **5. Verschiedenes**

- Der Wert unseres Grundstückes wird durch die Ansiedelung einer unmittelbar angrenzenden Tankstelle mit allen aufgeführten (und noch nicht absehbaren) Nachteilen stark sinken.

Wir bitten darum, sich mit unseren Bedenken und Befürchtungen zu befassen. Gerne erklären wir uns bereit, diese auch in einer öffentlichen Anhörung zu präsentieren. Auch über ein persönliches Gespräch würden wir uns freuen.

Einwender L

Stadt Lüdinghausen  
Fachbereich Planung  
59348 Lüdinghausen



Lüdinghausen, den 03.03.2019

Einwender M

**Betreff:**

**Stellungnahme zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Selmer Straße-Tankstelle“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nehmen wir fristgerecht Stellung zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Selmer Straße-Tankstelle“. Im Bereich südöstlich der Einmündung L 835 "Selmer Straße" in die B 58 "Valve" soll die planungsrechtliche Zulässigkeit für die Ansiedlung einer Tankstelle geschaffen werden.

Wir bewohnen die Raesfeldstraße 12 und sind somit unmittelbar von dem beabsichtigten Vorhaben als Nachbarn betroffen.

Hiermit erheben wir Einwände gegen den beabsichtigten Bebauungsplan.

1) Immissionsschutz

Zunächst ist zu berücksichtigen, dass die Schaffung einer Tankstelle eine erhebliche und kaum hinnehmbare Immissionsbelastung für mich und die anliegenden Bewohner im näheren und weiteren Umfeld darstellen würde. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens an der B58 liegt bereits jetzt eine erhebliche Beeinträchtigung vor. Diese würde durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen weiter steigen. Durch den Bau einer Großtankstelle mit steigendem Kraftfahrzeugverkehr ist mit einer erhöhten Belastung durch Feinstaub, Stickoxiden und weiteren gesundheitsschädlichen Inhaltsstoffen zu rechnen.

## a) Lärm

Der vorliegende vorhabenbezogene Bebauungsplan dient der Schaffung von Planungsrecht für eine Tankstelle mit Waschstraße. Die Tankstelle soll rund um die Uhr, die Waschstraße von 06:00 bis 22:00 Uhr betrieben werden. Während der Betriebszeiten ist mit erheblichen Lärmbelastigungen durch Verkehrsteilnehmer zu rechnen, beispielsweise durch Anfahren in der Warteschlange der Waschstraße, Abfahren, Knallen der Autotüren, Bedienen der Tankanlagen, Nutzung der Staubsauger und der Waschstraße. Dabei ist nicht nur der Verkehrslärm durch PKW zu berücksichtigen, sondern auch der deutlich lautere, den LKW und vor allem Motorräder erzeugen.

Besonders beeinträchtigt erscheinen uns ferner die Lärmbelastigungen durch:

- den Betrieb von Hochdruckreinigern im Außenbereich des Betriebsgeländes
- Lärm durch z.B. Abklopfen von Fußmatten, Staubsaugern, Luftdruckmessern
- den Betrieb einer Kfz-Waschhalle/Straße - hierbei ist der gesamte Waschvorgang durch das Einfahrts- und Ausfahrtstor vom Anfang bis Ende des Waschvorganges gemeint
- Lärm durch Betätigen im Zapfsäulenbereich

Aus unserer Sicht sind die zu erwartenden Lärmimmissionen nicht mehr im Rahmen der zu erwartenden Grenzwerte (TA Lärm). Wie schon der Kreis Coesfeld in seiner Stellungnahme vom 06.06.2018 hingewiesen hat, sind An- und Abfahrten sowie Tankvorgänge von LKW im Nachtzeitraum (Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr) aus Lärmschutzgründen nicht möglich. Dieses widerspricht dem geplanten Betrieb der Tankstelle „rund um die Uhr“. Es ist nicht ersichtlich, wie etwaige Lärminderungsmaßnahmen in der Praxis umgesetzt werden sollen. Aus unserer Sicht ist unserem Belang als Nachbar durch Lärminderungsmaßnahmen nicht gerecht zu werden.

Faktisch ist zu erwarten, dass trotz ggf. errichteter Hinweisschilder, z.B. die Autoradios regelmäßig bei entsprechenden Vorgängen laufen und dies vor allem am Wochenende, was von Berufstätigen bekanntlich gerne genutzt wird, um das Auto ausgiebig zu putzen und zu pflegen. Von auftretenden negativen Synergieeffekten bezüglich des Lärmpegels durch die Kombination einer „Großtankstelle“, einer Fast-Food-Kette und eines Supermarktes ist stark auszugehen.

Zudem sind aus unserer Sicht die Wochenenden besonders schützenswert. Es ist bei einem durchgehenden Betrieb mit einer nicht hinnehmbaren Lärmbelastung auch am Wochenende zu rechnen.

#### b) Immission durch Licht

Ein durchgehender Betrieb einer Tankstelle bedeutet auch eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung durch hoch angebrachte Außenbeleuchtung und z.B. Werbetafeln. Diese Beeinträchtigung ist gerade in der Nachtzeit für uns mit kleinen Kindern nicht unerheblich. Eine bis zu 12 m hohe Werbepylone würde bis ins weite Umfeld sichtbar sein (folglich nicht nur die direkt angrenzenden Bewohner betreffen) und zu einer erheblichen Beeinträchtigung durch Lichtverschmutzung führen. Hier geht es um eine maximale Höhe, welche das gesamte Umfeld sowohl am Tag als auch in der Nacht regelrecht dominieren würde. Aus unserer Sicht ist der Bau einer Werbepylone in genannten Ausmaßen vergleichbar mit Werbeschildern an Autobahnen. Weiterhin ist in Zeiten digitaler Medien (Tank-Apps etc.) eine derartige Beschilderung auch nicht mehr notwendig.

#### c) Immission durch Geruch

Es sind durch die Tank- und Waschvorgänge erhebliche Geruchsbelästigungen zu erwarten.

#### 2) Erhöhtes Verkehrsaufkommen

Durch die Tankstelle kommt es zu erheblicher Mehrbelastung durch Verkehr. Dabei wird die Tankstelle nicht nur über die B58 angefahren werden, sondern es ist auch zu befürchten, dass es zu vermehrtem Verkehr in dem von mir bewohnten Wohngebiet, in dem viele Familien mit Kindern und ältere Menschen leben, kommt.

Dadurch sehen wir auch unsere Kinder und die Kinder der anderen Anlieger deutlich mehr gefährdet, die auf den Straßen unseres Wohngebietes spielen.

Durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen wird es auch gefährlicher, den unmittelbar angrenzenden Kreisverkehr sicher zu überqueren. Es gibt dort keine Ampelanlage und keine Zebrastreifen. Ein Ausweichen (Fußgänger und Radfahrer) auf den Steverweg führt ebenfalls nicht zu einer erhöhten Sicherheit, da in diesem Bereich auch keine Ampelanlage und keine Zebrastreifen existieren. Auch im Bereich des Kreisverkehrs am Mühlenpoat, am Beginn der Selmer Straße und an der Ascheberger Straße gibt es keine sicheren Überquerungsmöglichkeiten. Die sichere Überquerung in Richtung Innenstadt (Schulen, Kita etc.) wird durch ein sehr

wahrscheinlich erhöhtes Verkehrsaufkommen für insbesondere jüngere und ältere Verkehrsteilnehmer deutlich erschwert.

Es wird zudem mit vermehrter Unfallgefahr und Verkehrsunfällen in diesem Bereich zu rechnen sein. Einige Unfälle durch Aufschieben von anhaltenden Autos auf Fußgängerinseln sind bereits vorgekommen. Die Gefahren durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen betreffen Fußgänger und Radfahrer aller anliegenden Wohngebiete (Paterkamp, Windmühlenberg, Stadtstannenweg).

Es ist zudem mit Rückstau von Verkehr durch die Tankstelle nutzende Verkehrsteilnehmer zu rechnen, vor allem im unmittelbar angrenzenden Kreisverkehr. Schon jetzt kommt es dort aufgrund des An- und Abfahrens der anliegenden Fastfood-Kette zum Rückstau, gerade zur Feierabendzeit. Das Errichten einer Tankstelle würde eine nicht hinnehmbare zusätzliche Belastung darstellen.

Letztlich soll in unmittelbarer Nähe eine Geiping-Filiale errichtet und die RTW-Wache vergrößert werden. Dadurch ist das Verkehrsaufkommen ohnehin schon erhöht. Die zügige Anfahrt und Abfahrt von Rettungsfahrzeugen könnte erschwert werden, da andere Kraftfahrzeuge keine Ausweichmöglichkeiten (Rettungsgasse) haben.

Der Bau einer Großtankstelle in diesem Bereich würde aus unserer Sicht dazu führen, das auch Verkehrsteilnehmer aus anliegenden Städten die Kombination aus Tankstelle, Fast-Food-Kette, Großbäckerei und Supermarkt ansteuern würden. Es ist von einer starken Zunahme des Verkehrsaufkommens auszugehen. Der ohnehin hohe Durchgangsverkehr im Stadtgebiet könnte sich ebenfalls stark erhöhen mit entsprechenden Auswirkungen auf Bereiche bis ins zentrale Stadtgebiet.

Diese verkehrsrechtlichen Belange werden durch ein Gutachten geprüft werden müssen und dürften dem Vorhaben entgegenstehen.

### 3) Sicherheitsbedenken

Bei einer Tankstelle handelt es sich um einen Sonderbau, weil dort hochexplosive Kraftstoffe und Mineralöle der Gefahrenklassen A I und A III in größeren Mengen vorgehalten und gelagert werden. Das Befüllen der unterirdischen Tanks, die Lagerung der genannten Stoffe und auch jeder einzelne Tankvorgang beinhaltet eine potentielle Brand- und Explosionsgefahr.

#### 4) Keine Gebietsverträglichkeit

Auch wenn in unmittelbarer Nähe des geplanten Vorhabens ein Einkaufsmarkt und eine Fastfood-Restaurantkette angesiedelt sind, fügt sich das Vorhaben der Art, Größe und Umfang her nicht in die umliegende Bebauung ein. Mein Grundstück liegt in unmittelbarer Nähe. Zulässig dürfte nur ein Betrieb sein, der das Wohnen nicht wesentlich stört. Wir sind der Ansicht, dass durch das geplante Vorhaben trotz der Ausweisung der Fläche nach § 8 BauNVO eine erhebliche Verfremdung des Gebietes eintritt. Durch das geplante Verfahren wird der untaugliche Versuch unternommen, eine überdimensionierte und für das Gebiet unpassende Tankstelle mit Autowaschanlage gebietsverträglich darzustellen. Bei typisierender Betrachtung ist die beabsichtigte Anlage mit den benachbarten Wohnnutzungen nicht vereinbar.

#### 5) Straßenbauliche Bedenken

Aus unserer Sicht ist die geplante Zufahrt zur Abbiegespur zu klein.

#### 6) Entwertung des Grundstücks

Aus unserer Sicht liegt hier ein Verstoß gegen das Rücksichtnahmegebot vor, da es aufgrund der Tankstelle zu einer deutlichen Entwertung unseres Grundstückes kommt. Die Erschließungssituation und der Wert meines Grundstückes verschlechtern sich durch die vorhabenbedingte Überlastung der unser Grundstück erschließenden Straße und dem Vorhandensein einer Tankstelle massiv.

#### 7) Abstand

Aus unserer Sicht fehlt es an der erforderlichen formalen ausreichenden Beschreibung des in der Begründung des Plans genannten Abstandserlasses. In der Begründung des Entwurfes zum Vorhaben heißt es wie folgt: „Gemäß § 1 (4) BauNVO wird das Plangebiet in der Abwägung mit den Belangen des Immissionsschutzes nach der Art der zulässigen Betriebe und Anlagen gegliedert und eingeschränkt. Grundlage für diese Gliederung ist der sogenannte Abstandserlass. Unter Beachtung der Abstandsliste 2007 (s. Anhang) wird die zulässige gewerbliche Nutzung nach ihrem Störgrad eingeschränkt. Aufgrund der im Umfeld des Plangebietes befindlichen Wohnnutzungen werden daher Betriebe und Anlagen der Abstandsklassen I – VII, die einen Abstand von mindestens 100 m zur Wohnbebauung einhalten müssen, ausgeschlossen.

Diese erwähnte Abstandsliste ist nicht im Anhang angefügt und auch sonst in der Begründung nicht ersichtlich und aufgelistet.

#### 8) Alternativer Standort

Aus unserer Sicht ist die Begründung des geplanten Vorhabens für den gewählten Standort nicht ausreichend. Allein die Begründung des Vorhabens, der Flächennutzungsplan sehe keine andere Standortalternative vor, ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar und nicht ausreichend. Ein Flächennutzungsplan ist änderbar. Als Alternative könnte ein direkter Standort an der B58 /Ascheberger Straße, z.B. in der Nähe des Firmensitzes Askari in Betracht kommen. Weiterhin würde der jetzige Standort durch den langfristig notwendigen Bau einer weiteren Umgehungsstraße zur Entlastung des gesamten Stadtgebietes keinen wirklichen Sinn mehr machen und ein Standort im Außengebiet und im kleineren Umfang wäre im Hinblick auf zukünftige Bauvorhaben deutlich sinnvoller. Hier gilt es, auch mittel- bis langfristig zu planen.

#### 9) Betriebszeiten

Nicht hinnehmbar und unvereinbar mit dem Rücksichtnahmegebot sind letztlich die geplanten Öffnungszeiten der Waschstraße bis spät abends.

#### 10) Energiewende /Stadtklima

Wir sind der Auffassung, dass im Hinblick auf die anstehende Energiewende mit all ihren Konsequenzen vor allem im Bereich Verkehr und wissenschaftliche Untersuchungen zum Stadtklima, der Bau einer Großtankstelle im Stadtgebiet nicht zukunftsweisend ist und keinen Fortschritt darstellt. Es ist nicht erkennbar, dass eine solche Maßnahme zur Reduzierung des allgemeinen Verkehrsaufkommens im Stadtgebiet führt oder den politischen Willen zeigt, etwas am hohen Verkehrsaufkommen durch Individualverkehr und der Belastung von Bürgerinnen und Bürgern durch den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr zu ändern. In Bezug auf künftige Mobilität und Planungen des Individualverkehrs betrachten wir die Umsetzung eines derartigen Bauvorhabens als falsches Signal.

#### 11) Großtankstelle in Kombination mit Fastfoodkette und Großcafe als Magnet für Kraftfahrzeugfahrer aus der Region

Die Nachbarn des künftigen Tankstellengroßprojektes sind bereits jetzt einer hohen Verkehrsbelastung, verbunden mit erheblicher Lärmbelastung ausgesetzt, trotz vorhandenen Lärmschutzwalls, der sich über die Jahre schon deutlich gesetzt hat. Die Realisierung des geplanten Objekts wird weitere, erhebliche, nicht hinnehmbare Beeinträchtigungen zur Folge haben. Der Verkehr wird stark zunehmen. Das umfangreiche Angebot mit 24 Stunden Betrieb, Lkw-Betankung, Waschstraße, Staubsaugerplätzen und zahlreichen Parkplätzen wird von Verkehrsteilnehmern aus

dem gesamten Umland angenommen werden, darauf ist das Projekt offenkundig angelegt. Eine Gastronomie rund um die Uhr wird zur Verfügung stehen, wobei die Ausmaße noch völlig unklar sind (*in der Begründung ist die Rede von Tankstellenshop, dann von Grundausstattung mit Getränken und kleinen Speisen. Unter 5.7 des Gutachtens Nr. 32.1/02 ist gar von Sitzgelegenheiten im Freien die Rede*). In unmittelbarer Nachbarschaft entsteht ein weiteres großes Cafe. Das Projekt Tankstelle ist wie das Projekt Geiping angesichts der geplanten Dimensionen ausgelegt auf Publikum aus dem Umland. Letztlich betreibt die Firma McDonalds bereits seit mehreren Jahren in unmittelbarer Nachbarschaft ein Fastfood-Restaurant, dessen Immissionen (Lärm, Dreck, Geruch) bereits jetzt erheblich sind. Bald wird nur wenige hundert Meter entfernt ein Kinozentrum eröffnet, auch hier werden Besucher aus dem gesamten Umland erwartet. Was liegt näher, als nach dem Kinobesuch das Großprojekt Tanken/Gastronomie mit "allem Drum und Dran" aufzusuchen.

Für die Motorradfahrer/innen aus dem Umland, insbesondere dem Ruhrgebiet, ist das Münsterland eines der beliebtesten Ausflugsziele. Der wenige Kilometer entfernte liegende Bikertreff bei Nordkirchen sowie der Haltener Stausee sind Treffs von Hunderten von Bikern, um nur zwei Beispiele zu nennen. Beide Objekte liegen außerhalb der Gemeinden Nordkirchen bzw. Haltern. Es bedarf nicht viel Phantasie, sich vorzustellen, dass sich auch das hier in Rede stehende Areal zu einem Hot-Spot entwickeln wird, auch für Nachtschwärmer aus dem Umland, in Anbetracht der für den motorisierten Verkehr paradiesischen Angebote. Die besondere Lärmbelästigung durch Motorräder darf als bekannt vorausgesetzt werden. Es wird zu einem erheblichen Mehrverkehr durch LKWs kommen. Die Frage, wo die LKWs nach erfolgter Betankung in den Abendstunden (bis 22 Uhr) verbleiben, wo die Führer die zwingend vorgesehenen Ruhezeiten verbringen, wo sich die Fahrzeuge vor Tankbeginn (6 Uhr) aufhalten, darf gestellt werden. Wahrscheinlich in den ruhigen, ausreichend Platz bietenden Straßen der anliegenden Wohngebiete. Bekanntermaßen ist es auf der nächstgelegenen, nur wenige Kilometer entfernten Raststätte auf der A1 extrem schwierig, einen entsprechenden Ruheplatz zu finden. Die vorliegenden Gutachten setzen sich mit dieser Problematik in keinster Weise auseinander. Einer gebotenen Prüfung werden sie nicht standhalten. Die obigen Ausführungen zeigen, dass es bei der Verwirklichung der Maßnahmen in geplantem Umfang zu einer für die Anwohner nicht hinnehmbaren weiteren Mehrbelastung kommen wird.

Wie verträgt sich dieses Großprojekt, zusammen mit den anderen Angeboten, mit dem Anspruch Lüdinghausens, eine „CITTA SLOW“ zu sein?

Wir sind mit zahlreichen weiteren Nachbarn der anliegenden Wohngebiete Windmühlenberg, Paterkamp und Stadtstannenweg der Auffassung, dass das beabsichtigte Vorhaben und eine etwaige Baugenehmigung rechtswidrig wären. Uns persönlich verletzt dieses Vorhaben in unseren Rechten, da es gegen nachbarschützende Vorschriften des öffentlichen Bauplanungs- oder Bauordnungsrechts verstößt.

Wir bitten darum, unsere Einwände zu berücksichtigen und vom Vorhaben Abstand zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Einwender M

Stadt Lüdinghausen  
Fachbereich Planung  
59348 Lüdinghausen



08.03.19

Einwender N

Stellungnahme zum Bebauungsplan Tankstelle

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir die Bewohner der Raesfeldstraße 2 und des Wohngebietes Windmühlenberg nehmen hiermit fristgerecht Stellung zu den veröffentlichten Plänen zum Amtsblatt 02/2019 vom 30.01.2019 und widersprechen einer derartigen - und einer Bebauung durch eine Tankstelle des gekennzeichneten Grundstücks, besonders in dieser Form und Größe, generell.

Zu unserem großen Bedauern haben wir feststellen müssen, daß es quasi zu keiner Kommunikation vorab durch die Stadt und / oder durch den Bürgermeister kam. Um eine Bebauung dieser Größenordnung und die damit verbunden Einschnitt in unser Leben zu planen, wäre ein Bürgervorum unserer Ansicht das Mindeste gewesen. So betrachtet sieht es leider so aus, als wolle man klammheimlich diesen Autohof, und nichts anderes ist es nach dieser Größenordnung, hier etablieren, ohne umliegende Bürger in den Findungsprozess mit einzubinden.

Besonders heikel sehen wir, dass eine Art Dialog seitens der Stadt im Bezug auf den Bau der neuen Geiping Filiale nach Befragung Anwohnender, sehr wohl stattfand.

Was man nun aus der Tagespresse entnehmen durfte, grenzt fast schon an Frechheit. Noch in der Phase, und diese läuft bis zum 11.03.2019, wurde geschrieben, dass es fast schon zu spät wäre, Stellungnahmen einzureichen, da die Planungsphase bereits, oder so gut wie abgeschlossen wäre.

Solche Aussagen weisen wir auf das schärfste zurück und bitten um Bestätigung seitens der Stadt Lüdinghausen, dass derartige Bauvorhaben doch wohl erst nach Anhörung und Sichtung von Bürgern und Stellungnahmen in den finalen Planungsausschuss gehen sollten.

Zur Sache sagen wir, die Bewohner der Raesfeldstraße 2 folgendes aus und beziehen klar Stellung gegen dieses völlig überzogene Großstadtprojekt. Eine Raststätte dieser Größenordnung verursacht derartige Lärmemissionen. Gerade bei einem 24h Betrieb. Hinzukommt eine Waschstraße mit Aussaugmöglichkeit der Innenräume der PKW's. Hochdruckreiniger. Fußmatten Ausschlagen. Ständiges Anlassen der Fahrzeuge, Laute Gespräche, Wartende LKW und PKW mit laufendem Motor gerade im Winter, Zuschlagen von Türen. Das ist eine kleine Auswahl von zusätzlichen Geräuschemissionen nur aus dem Geschäftsbetrieb der Tankstelle.

Zum Wochenende hin, haben wir jetzt schon erhebliche Lärmbeeinträchtigung durch eine Vielzahl an Krafträdern. Zukünftig, durch das Hinzukommen der Grosstankstelle, werden wir Anlaufstelle für

zahlreiche Ausflügler mit dem Motorrad sein, da sich hier das nachtanken sehr gut verbinden lässt mit Besuchen bei Geiping / MCDö. oder Lidl.

Desweiteren erwarten wir erheblich mehr Verkehr durch das ohnehin starkfrequentierte Nadelöhr des Kreisverkehrs, dort wir ja zukünftig neben McDonalds und Lidl auch noch eine neue Großfiliale von Geiping entstehen. Eine Etablierung einer Ampelanlage / und oder Zebrastreifen ist nicht möglich zum Schutz von Kindern und Anwohnern. Dies bedeutet, dass es hier zu einem Unfallschwerpunkt für Anwohner aus den Bereichen Paterkamp, Windmühlenberg und Stadtstannenweg kommen könnte.

Wie kann dieses Projekt den gesetzlichen Lärmschutzbestimmungen gerecht werden? Die geltenden Grenzwerte, TA Lärm, werden sich, nach unserer Sicht, nicht mehr im Vorgaberahmen bewegen können.

Die Etablierung einer Grosstankstelle, wie Sie sie planen, passt in keiner Weise in das Bild unsere Kleinstadt, denn nicht nur, dass diese völlig überdimensioniert ausfällt, sämtliche Zuwege müssen neu gestaltet werden. Aber wenn man sich diesen Ort betrachtet, stellt sich uns die Frage, wo man diese Wege neu schaffen und etablieren will. Es ist einfach zu wenig Platz. Dieser wird Fußgängern und Radfahrern dann wohl vollends genommen. Lange Staus, weil Pkws vom Kreisel kommend in Richtung Selm auf die Grosstankstelle auffahren wollen, sind das Ergebnis Ihrer Entwürfe.

Gerade zum Feierabendverkehr wird dieser Plan nun ad absurdum geführt. Denn durch den nun aufgetretenen Stau, muss sich nun der in den Einsatz gerufene RTW der nahegelegenen Wache, seinen Weg bahnen.

Aber die vermutlich stark steigende Lärmimmission wird nicht die einzige bleiben. Die geplante Aussenbeleuchtung, insbesondere der bis zu 12 Meter hohe Werbepylon wird erheblich zu einer starken Lichtimmission führen. Allein die schiere Größe dieser Pylone wird die Umgebung taghell erleuchten lassen und die Umgebung optisch dominieren, wie an einer Autobahn zu finden wäre. Wir sind direkte Anwohner und vermuten eine starke Beeinträchtigung. Besonders in der Nacht.

Zu allem oben genannten, wird es eine nicht unerhebliche Geruchsbelästigung geben.

Wir sind der Meinung, dass bei diesem Projekt eine Verfremdung des Gebietes stattfind, was mit der benachbarten Wohnnutzung nicht vereinbart werden kann.

Hierzu haben wir uns, Bewohner und Betroffene, von den Wohngebieten Paterkamp, Windmühlenberg und Stadtstannenweg mehrmals zum Gedankenaustausch getroffen und vertreten eine klare Linie und sagen Nein zu diesem Projekt. Wir persönlich an der Raesfeldstraße 2 werden in unserem Recht verletzt, da dieses Projekt gegen nachbarschützende Vorschriften des öffentlichen Bauplaungs oder Bauordnungsrecht verstößt. Des weiteren liegt hier in meinen Augen ein Verstoß gegen das Rücksichtnahmegebot vor, da es durch den Bau der Tankstelle zu einer Entwertung meines Grundstückes kommt.

Ich weise Sie unter Vorbehalt darauf hin, dass wir von der Raesfeldstraße 2 sowie die anderen unmittelbaren Nachbarn nicht zögern werden gerichtlich gegen dieses Projekt vorzugehen.

Bitte nehmen Sie unsere Einwände erst und berücksichtigen diese. Lassen Sie uns in einen Dialog treten

Mit freundlichem Gruß,

Einwender N

Einwender O



Lüdinghausen, 10.03.2019

Stadt Lüdinghausen

59348 Lüdinghausen

Bebauungsplan „Selmer Straße-Tankstelle

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf die Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 02/2019 vom 30.01.2019  
gebe ich als unmittelbarer Nachbar hiermit folgende Stellungnahme ab

Zunächst fordere ich, die geplante Tankstelle nicht in den Bebauungsplan  
aufzunehmen sondern die Tankstellenerrichtung komplett abzulehnen.

M.E. gibt es bereits eine ausreichende Anzahl von Tankstellen. Ein Neubau sollte  
natürlicherweise nicht in Bebauungsnähe von Familienhäusern errichtet werden.

Durch einen Neubau drohen u.a. durch Staus, die es geben würde, auch erhöhte  
Unfallrisiken für Schulkinder usw.

Sollte die Tankstelle dennoch gebaut werden, sollten die umliegenden Anwohner  
so wenig wie nur möglich beeinträchtigt werden. Unter den Anliegern herrscht bereits  
große Unruhe!

Lärm- Geruchs- und Lichtverschmutzungsbeeinträchtigungen müssen so weit wie

möglich vermieden werden, d.h. z.B. dass nächtliches Tanken ab 20.00 Uhr für alle verboten ist.

Schon jetzt ist durch McDonalds, die innere Umgehungsstraße B 58, Rettungswache und Lidl (und künftig durch Fa. Geiping) durch Lärm- und Geruchsbelästigung eine erhebliche Beeinträchtigung unserer Lebensqualität entstanden.

Zu weiteren Beeinträchtigungen sollte Ihre Zustimmung nicht erteilt werden.

Es wird dringend darum gebeten, die befürchteten Beeinträchtigungen, durch maximale zusätzliche Lärm- und Lichtschutzmaßnahmen so weit wie möglich zu minimieren. So könnte der bestehende Lärmschutzwall zur Tankstellenseite

verbleiben müssen (oder sogar erhöht werden) und der gegenüber liegende Wall z.B. durch ein Mauerwerk oder Erdaufschüttungen erhöht werden.

Die Höhe der Pylone könnte auf 4 Meter reduziert werden, damit die ansonsten stark betroffenen Anlieger auch weiterhin ihre Gärten ohne Fremdlicht (Lichtverschmutzung!) nutzen können.

Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass sich im Laufe der Jahre der Lärmschutzwall zur B 58 bereits gesetzt hat und die ursprüngliche Schutzhöhe verlorengegangen ist.

Es darf darauf hingewiesen werden, dass schon die B 58 für die Stadt Lüdinghausen und Seppenrade keine Entlastung sondern vielmehr eine zusätzliche Verkehrsbelastung gebracht hat, z.B. durch die vielen LKWs in Richtung Maggi.

Bemängeln muss ich die verschleierte Anhörungsrechte der betroffenen Anlieger, die nur durch Zufall von der gesetzten Stellungnahmefrist erfahren haben.

Sinnvoll erscheint mir z.Zt. zunächst eine öffentliche Bürgeranhörung durchzuführen, was aus Kostengründen als überhaupt 1. Maßnahme sinnvoll gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüßen

Einwender O

Einwender P



Lüdinghausen, 01.03.2019

Stadt Lüdinghausen  
Der Bürgermeister  
Borg 2  
59348 Lüdinghausen

**Stellungnahme zum Entwurf über den vorhabensbezogenen Bebauungsplan „Selmer Str. – Tankstelle“ – Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 02/2019 vom 30.01.2019:**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

ich bin ein interessierter Bürger und gleichzeitig auch direkt Betroffener für die geplante Baumaßnahme.

Mir haben sich bei der Durchsicht des Entwurfes folgende Fragen gestellt, auf die ich im Weiteren ausführlicher eingehen möchte:

Fragestellungen:

1. Ist eine weitere Tankstelle für Lüdinghausen nötig ?
2. Welche Alternative gibt es
  - a. Für das geplanten Areal ?
  - b. Für einen anderen Standort der Tankstelle ?
3. In welchem Ausmaße ist eine Tankstelle notwendig ? und Wie wird die Nutzung der Tankstelle reguliert ?
4. Welche Folgen hat das für
  - a. die Anwohner
  - b. die Verkehrssituation
  - c. die Umwelt
  - d. die bestehenden Gewerbe
5. Gibt es zu den gestellten Gutachten Gegendarstellungen ?
6. Warum wird der Bürger nicht in die Planung miteinbezogen ?

## **Zu 1. Ist eine weitere Tankstelle für Lüdinghausen notwendig ?**

Mit den beiden Shell-Tankstellen, der Raiffeisen sowie der Aral verfügen wir bereits über 4 Tankstellen, die jedoch nicht das ganze Stadtgebiet abdecken. Für die Gebiete östlich der Stever ist das Angebot nicht vorhanden.

Somit stimme ich zu, dass hier eine Lösung geschaffen werden muss, um auch die Hauptverkehrsstraße B58 innerorts zu entlasten!

## **Zu 2. Welche Alternativen gibt es**

### **a. für das geplante Areal ?**

Es muss hier die Frage erlaubt sein, welche Alternativen im Vorfeld abgewägt wurden für die Nutzung des Areals. Natürlich handelt es sich anhand der Verkehrsanbindung um eine sehr interessante Lage. Sie dürfte aber auch für andere Branchen und Adressaten (Wohn- und Geschäftshäuser / reine Wohnsiedlung) in Frage kommen.

Oder warum nicht einfach ein innerstädtisches Naturschutzgebiet anlegen ? Das würde zu einer Aufwertung des Ersteindrucks der Stadt aus 2 Himmelsrichtungen führen. Auch könnte die Stadt ihre Naturschutzbemühungen intensivieren.

### **b. für einen anderen Standort der Tankstelle ?**

Es wäre interessant zu wissen, welche alternativen Standorte die Stadt in Erwägung gezogen hat, die für eine Realisierung des Projektes in Frage kommen würden.

Mir fällt als ersten Standort für die Ansiedlung einer Tankstelle der Bereich an der B58 in Höhe der Ludwig-Erhard-Str. / Wilhelm-Haas-Str. ein. Hier ist bereits ein Gewerbegebiet außerhalb der Wohnlandschaft entstanden, welches jedoch noch nicht vollständig gewachsen ist. Eine Tankstelle würde hier zu einer Attraktivitätssteigerung für die noch offenen Flächen führen.

Den Bereich des Logistikzentrums Askari steuern täglich viele LKW an. Warum nicht die Tankstelle nach dem „Verursacherprinzip“ hierhin verlagern ?

Die Anbindung an die B58 ist hier problemlos und fast gefahrenfrei möglich!

Eine Ansiedlung an der Selmer Str. sollte nicht nur im kommerziellen Interesse des Tankstellenbetreibers liegen (sehr günstige Lage mit allen Einfallstraßen im östlichen Stadtgebiet), sondern in erster Linie im Interesse der Bürger, die in der Stadt und an dem Standort leben.

Hier fehlt mir die Nachvollziehbarkeit /Transparenz und die Bestätigung der Standortwahl auch vor dem Hintergrund der bisherigen Versuche der Stadt neue Tankstellen anzusiedeln.

Bereits am Rohrkamp und auf dem Gelände der Bischoff Werke sollten Tankstellen entstehen. Dies wurde jedoch aus Rücksicht vor der Bevölkerung nicht vollzogen und von Ihnen auch in der Tagespresse so vertreten.

Meine Frage:

Warum ist der Bereich Selmer Str. mit seiner umliegenden Wohnbebauung soviel besser geeignet als ein Bereich an der Seppenrader Str. mit bestehender Autoindustrie, dem Bahnhof sowie einem Stahlwerk ?

Es wird offensichtlich mit mind. zweierlei Maß in der Standortfrage gemessen. Die Entscheidung wurde nur intern vorgenommen.

Auch hinsichtlich einer späteren Ortsumgehung ist die dann innerorts befindliche Tankstelle nur von geringem Nutzwert. Es ist mir bewusst, dass eine Ortsumgehung nicht in den nächsten 10 Jahren erfolgt, aber auch noch meine Kinder und Enkelkinder werden die Tankstelle noch erleben.

### **Zu 3. In welchem Ausmaße ist eine Tankstelle notwendig ?**

Wenn eine Tankstelle im östlichen Stadtgebiet entsteht, muss man auch über die Dimension dieser ausführlich – **auch mit den Anliegern und Betroffenen !!!**- beraten.

Lt. Entwurf sollen hier

- 6 PKW Tanksäulen
- 2 LKW Tanksäulen
- 12 (!) überdachte Staubsaugerplätze
- eine vollautomatische Waschstraße
- 4 zusätzliche (!) Waschplätze sowie
- 1 Pylon mit einer Höhe von 12 (!) m

entstehen, die fast rund um die Uhr (mit einer Ruhezeit von max. 8 Stunden am Tag – 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) betrieben werden. Die PKW-Betankung soll 24 Stunden möglich sein.

...

Das muss man erstmal sacken lassen.

Die für mich entstehenden Fragestellungen sind:

**Ist es notwendig LKW-Betankungen in einem quasi Wohngebiet (70 m bis zu den Siedlungen Stadtstannenwald und Windmühlenberg – 100 m bis zum Paterkamp) vornehmen zu lassen ?**

**Ist es notwendig 12 Staubsaugerplätze vorzuhalten oder reichen nicht auch 2 wie es bei den anderen Tankstellen der Fall ist ?**

**Brauchen die Lüdinghauser Bürger neben den schon 6 (!) bestehenden KfZ-Waschmöglichkeiten (2x Shell, Aral, Waschbär, Ford Kaiser, Automarkt Olfener Str.) sowie der erst 2017 in Nordkirchen zusätzlichen SB-Waschanlage eine weitere Waschstraße?**

**Und sind dann auch noch ZUSÄTZLICH 4 Einzelwaschplätze notwendig ?**

**Was sagen die einheimischen Gewerbesteuerzahler und gleichzeitig privaten Betreiber der bestehenden Anlagen zu dem übermächtigen neuen Gegner ?**

**Benötigt die Tankstelle eine 12 (!) m hohe Werbemaßnahme um Kunden anzuziehen ? Und ist diese vielleicht auch noch beleuchtet, sodass hier 24 Stunden Dauerleuchten stattfindet ?**

**Jeder der in den Kreisverkehr einfährt sieht die Tankstelle zwangsläufig. Eine solche Maßnahme ist absolut überflüssig.**

**Muss die Tankstelle 24 Stunden geöffnet haben ? Was soll hier den Mehrwert bringen in einer ländlichen Region wie dem Münsterland ? Was rechtfertigt hier eine 24-stündige Lärm- und Lichtbelastung für die Anwohner und Bürger ?**

Mir kommt es vor als solle hier ein Autohof entstehen, ähnlich wie an Bundesautobahnen, der jedoch über die Bedürfnisse einer Kleinstadt wie Lüdinghausen deutlich hinausgeht.

Es steht natürlich außer Frage, dass nur ein breites Angebot zum wirtschaftlichen Erfolg der Maßnahme beiträgt. Jedoch sollte und darf sich die Stadt mit Ihrer Verantwortung für die Bürger (Anwohner und Gewerbetreibende) nicht den wirtsch. Belangen des Investors unterordnen.

Es muss aus Sicht der Bürger gewährleistet sein, dass keine zusätzliche und dann untragbare Lärm- und Lichtbelästigung entsteht. Die Bürger gerade im Bereich des Kreisverkehrs Selmer Str. / Valve sind bereits jetzt schon stark belastet durch:

- Mc Donalds mit der Dauerbeschallung bis spät in die Nacht / Verschmutzung durch weggeworfenen Verpackungsmüll
- Die bestehende Autowerkstatt
- Die Bundesstraße mit im Schnitt 3.300 bis 17.600 (!!!) Fahrzeugen pro Tag (Tendenz steigend)
- Die Rettungswache (die sich durch den Verkehr bis zum Krankenhaus durchschlagen muss, um dann wieder in die entgegengesetzte Richtung zum Notfall zu eilen)
  - o Diese soll lt. Planung kurzfristig noch erweitert werden !!
- Den entstehenden Geiping mit der entsprechenden Außengastronomie
- Den Lidl-Markt mit Anlieferungszeiten, die für die Nähe zum Wohngebiet nicht tragbar sind
- Die Flüchtlingsnotunterkunft

Ich war auch Teilnehmer bei der Bürgerinformationsveranstaltung zur Errichtung der Flüchtlingsnotunterkunft in der Burg Lüdinghausen. Hier wurde bereits durch die Anwohner klar gemacht, dass eine dauerhafte Belastung aufgrund der vergangenen Stadtbeschlüsse nicht mehr zumutbar sei. Der Bürgermeister und die weiteren Stadtvertreter haben damals versichert zukünftig diesen Bereich zu entlasten und bei neuen Vorhaben mögliche Alternativen genau zu prüfen!

**Es wäre schön und notwendig von Ihnen hier mal Wort zu halten!**

## Zu 4. Welche Folgen hat das für

### a. die Anwohner

Es findet eine zusätzliche Lärm-, Geruchs- und Lichtbelastung dauerhaft statt durch:

- an- und abfahrende PKW und LKW !!
  - wartende bzw. langsam fahrende PKW im Bereich der Waschstr. direkt an der B58
  - das Schlagen der Fahrzeurtüren
  - die Betankung der LKW direkt an der B58
  - die 12 Staubsaugermöglichkeiten
  - die Grundlautstärke auf dem Betrieb
  - die Zulieferer (wann dürfen diese liefern ?)
  - die (beleuchtete) Lichtreklame und 12 m-hohe Pylon
  - das sich noch verschlimmernde Verkehrsaufkommen im Bereich des Kreisverkehrs
- Die geplanten Schutzmaßnahmen sind bei weitem nicht ausreichend, um die Mehrbelastung zu minimieren. **Diese werden sogar noch abgebaut !**

Bspw. soll der Schutzwall nördlich des Areals **vollständig** zurückgebaut werden mit dem Hintergrund einer besseren Präsentation der Tankstelle für heranfahrende Fahrzeuge.

Warum musste für die Errichtung des Flüchtlingsheims ein 2,5 m hoher Lärmschutzwall gebaut werden, der aber bei einer überdimensionierten Tankstelle nun nicht mehr benötigt wird ? Hier fehlt mir als Anwohner die Transparenz.

- **Auch höchstproblematisch sehe ich es, dass die direkten Anwohner im Wohngebiet Windmühlenberg (nördlich des Areals) gar nicht in der Planung behandelt werden.**
- Die Entfernung zur Tankstelle ist die gleiche wie zum Paterkamp oder zum Stadtstannenweg. Hier **MUSS** gutachterlich nachgebessert werden, denn der bestehende Wall ist sowohl für den optischen als auch akustischen Schutz jetzt schon deutlich zu niedrig.
- **Ein Schutzwall muss auf beiden Seiten der Bundesstraße entstehen; egal welche Absichten der Investor hat!**  
**Der bestehende Schutzwall zur Raesfeldstr. sollte im Zuge der Maßnahmen aufgestockt werden. Besser sollte dieser durch eine Schutzwand ersetzt werden.**
- Für uns Anwohner geht es bei Umsetzung des so geplanten Vorhabens auch knallhart um unser Vermögen und unsere Altersvorsorge. Der Wert der Immobilien wird mit einer so großen „Anlage“ deutlich sinken. Es wäre naiv nicht auch über diesen Punkt nachzudenken.

## **b. für die Verkehrssituation**

- Die Gesamtverkehrssituation ist bereits jetzt schon alarmierend. Eine neue Abbiegespur birgt neues Unfallpotenzial.
- Wenn jetzt noch LKW beginnen den Kreisverkehr nicht mehr nur als Durchfahrt zu nutzen, sondern als Rangierfläche für die Einfahrt in die Tankstelle, entsteht ein **Verkehrskollaps**.
- Auch bleibt die Frage, ob die hier betankten LKW direkt ihres Weges ziehen, oder sich für die Nacht einen Stellplatz im Stadtgebiet suchen. Diese sind nicht vorhanden. Bereits in anderen Bereichen von Lüdinghausen ist dies der Fall!
- Jedes Fahrzeug / jeder LKW fällt aufgrund der ungünstigen Lage der Einfahrt in die Tankstelle für den Verkehrsknotenpunkt Kreisverkehr **DOPPELT** an. Einmal auf dem Weg zum tanken und dann wieder für Fortsetzung seines Weges.
- Nicht berücksichtigt sind auch die „Neufahrzeuge“ aus den umliegende Städten und Gemeinden, die vielleicht aufgrund der neuen Möglichkeiten extra den Weg nach Lüdinghausen suchen. Diese machen den Korken für den schon engen Flaschenhals noch größer.
- Wie oft wurde in der Vergangenheit der Kreisverkehr bereits repariert ? Zukünftig kann dies garantiert in deutlich kürzeren Intervallen erfolgen. Jeder Autofahrer wird sich bedanken.
- **Ein Hauptproblem ist für den Verkehr jedoch die notärztliche Versorgung des näheren Kreisgebietes von Lüdinghausen aus:**

Der Rettungswagen muss um in den Westen und Norden der Stadt bzw. deren angrenzenden Städte zu gelangen deutlich mehr Zeit einplanen, die er bei der Erstversorgung einfach nicht hat. Allein der Weg zum Krankenhaus wird für ihn fast unmöglich.

Für den Notarzt wird der Weg zum Krankenhaus und dann zum Einsatzort unmöglich lang!

- Im Bereich der Einfahrt des Lidl / McDonalds – und künftig auch Geiping – haben wir bereits jetzt ein Beispiel wie wenig für die „untergeordneten“ Verkehrsteilnehmer Fußgänger und Radfahrer getan wird, um deren Gesundheit zu schützen. Erschwerend kommt hinzu, dass auf der Selmer Str. nur einseitig ein Fuß- und Radweg möglich ist, sodass hier Unfälle vorprogrammiert scheinen. Es muss ein hohes Maß an Sicherheit gewährleistet sein an dieser Stelle!

### **c. die Umwelt**

- Im Bereich der vorgenannten Lärm- und Lichtimmissionen wird gerade die Tierwelt stark beeinträchtigt. Die Stadt wirbt dafür, dass ihr Naturschutz wichtig ist (bspw. Bienen – an dieser Veranstaltung habe ich auch teilgenommen) und selbst Maßnahmen ergreift, um dieses immer wichtiger werdende Thema ausreichend zu würdigen.

Auf dem zu überbauenden Grundstück könnten mal den Worten Taten folgen. Dies hätte Respekt verdient.

- Warum ist denn im Bereich des schönen Stadtstannenwaldes keine naturnähere Nutzung des Areal möglich ? Das Image der Stadt leidet meiner Meinung nach, wenn die Tankstelle hier der Natur vorgezogen wird und eine weitere Verdichtung erfolgt.

### **d. die bestehenden Gewerbe**

Ich denke gerade im Hinblick an die Waschstraße und die 4 extra Waschboxen an die bereits bestehenden Möglichkeiten.

- Die bestehenden Betreiber haben hier über lange Jahre ihre Anlagen aufgebaut und in Stand gehalten, um die Nachfrage zu befriedigen. Jetzt wird ihnen ein Konkurrent an die Seite gestellt, der finanziell in einer anderen Liga zu spielen scheint und der den Lüdinghauser Unternehmern einen Teil ihrer Geschäftsgrundlage raubt. Die Stadt sieht zu und winkt durch.

Ich als Waschanlagenbetreiber würde mir denken:

*Vielen Dank an die Stadt für die leichtfertige Aufgabe einer jahrelangen Treue.*

Nicht immer muss Konkurrenz das Geschäft beleben.

- Warum kann hier nicht eine Anlage in der Größenordnung bspw. der bereits bestehenden Shell- oder Araltankstellen entstehen ? Warum muss es eine Schuppe drauf sein ?

## **Zu 5. Gibt es zu den gestellten Gutachten Gegendarstellungen ?**

Die dem Entwurf beigefügten Gutachten haben zwar unterschiedliche Auftraggeber, wurden jedoch vom gleichen Büro erstellt.

Ich maße mir als Laie nicht an die Gutachten auf Richtigkeit und Vollständigkeit in Frage zu stellen. Jedoch denke ich, dass bei einer so weitreichenden Maßnahme, die die nächsten Generationen betrifft, eine sehr kritische Abwägung und Prüfung aus verschiedenen Blickwinkeln vorzunehmen ist.

Es ist mir nicht ersichtlich, dass dies im vorliegenden Fall erfolgt ist. So wird als Gebietseinstufung „sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart“ ausgewählt.

Hier liegen die schalltechnischen Orientierungswerte mit 45 – 65 dB tags und 35 – 65 dB nachts deutlich über den Werten der **TATSÄCHLICHEN** Nutzung.

**In einer Entfernung von 70 m nach Norden, Osten und Süden findet man nämlich reine Wohnbebauungen, die max. Werte von nur 50 dB tagsüber und 40 dB nachts zulassen.**

**In diesem Bereich liegt das Gutachten offensichtlich FALSCH. Auf dieser Basis dürfen keine langfristigen Projekte und Schutzmaßnahmen genehmigt werden!!**

Warum gibt es hierfür keine Gegengutachten, die die Feststellungen der Ingenieure Wenker & Gesing bestätigen oder revidieren ?

## **Zu 6. Warum wird der Bürger nicht in die Planung miteinbezogen ?**

Aufmerksam geworden auf die Möglichkeit eine Stellungnahme zu dem Vorhaben abzugeben bin ich /sind wir durch Zufall und auch nur durch Dritte.

Ich halte es jedoch für essenziell bei einem solchen Vorhaben die direkt Betroffenen mit einzubeziehen, um für die Stadt das bestmögliche Ergebnis zu erzielen.

**Der kurzfristige Erfolg in der Vermarktung eines brachliegenden Grundstückes ist letztrangig zu bewerten.**

Warum hat die Stadtverwaltung / aber auch der Stadtrat nicht aus der Vergangenheit gelernt ? Es gibt genug Beispiele, dafür dass Projekte bei genauerer Betrachtung besser hätten gelöst werden können.

Der Dialog sollte vor der Planung liegen ! Dies spart Nerven und Geld.

**Sie sprechen davon, dass seit 2 Jahren die Planungen laufen und auch öffentlich sind. Jedoch haben wir Bürger bislang nie die Möglichkeit gehabt uns einzubringen. Nur durch Zeitungsartikel werden wir auf dem Laufenden gehalten und vor vollendete Tatsachen gestellt. DAS IST KEINE ÖFFENTLICHE PLANUNG !!!**

Vielleicht sollten Sie sich vor Ort mal ein Bild von der Situation machen und mit den Menschen sprechen, was die von dem Ausmaß der Maßnahme halten.

**Zusammenfassend sind meine Forderungen an Sie sowie an den Entwurf:**

- **STOPP** der aktuellen Planung und realistische sowie transparente Überprüfung von Alternativen für Grundstück, Ausbau und Standort !!
- Dialog mit dem Bürger in einer offenen Bürgerinformationsveranstaltung
- Persönlicher Austausch
- **Teilnahme der Bürgerschaft an den Ratssitzungen über das Thema – Öffentliche Sitzung !**
- **Gutachterliche Einschätzung des Bereichs Windmühlenberg / Raesfeldstr. (nördlich des Areals) bezgl. Lärm- und Lichteinschränkungen**
- **ERSTELLUNG EINES VERKEHRSGUTACHTENS für den aktuellen Stand sowie die Auswirkungen mit Umsetzung der Maßnahme !**
- Begrenzung der Nutzungszeit der Waschanlage auf max. 18:00 Uhr
- Begrenzung der Nutzungszeit der Staubsaugeranlage auf max. 18:00 Uhr
- Nachtankverbot / Tanken nur bis 22:00 Uhr
- Wareanlieferung erst ab 08:00 Uhr morgens
- KEINE LKW-Tankstelle
- KEIN 12m hoher Pylon / und KEINE Dauerbeleuchtung durch diesen
- **Alternative zum Gutachten des Büros Wenker & Gesing zur Verifizierung der hier genannten Aussagen**

**Der im Entwurf vorgelegte Bebauungsplan dient aktuell weder dem Schutz der Bürger noch dem der bestehenden Gewerbetreibenden.**

Es ist mir bewusst, dass manche Passagen vielleicht aus der Emotion formuliert sind. Ich denke jedoch dass die Wichtigkeit des Projekts - auch für die Zukunft und Folgegenerationen - von erheblicher Bedeutung ist. Nur jetzt können wir Einfluss nehmen anstatt alles emotionslos hinzunehmen.

Ich würde mich über eine Antwort von Ihnen freuen und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Einwender P

Einwender Q



5. März 2019

An die Stadt Lüdinghausen - *Der BÜRGERMEISTER* -  
Postfach 1531  
59348 Lüdinghausen

Betreff: Bebauungsplan Tankstelle am Kreisverkehr Selmer Straße in Lüdinghausen

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezüglich der geplanten Tankstelle sehe ich mich als betroffener Anwohner in der Pflicht meinen Einspruch Ihnen hiermit mitzuteilen. Mein Einspruch gilt nicht dem Projekt der Tankstelle an sich, sondern dem nicht zumutbarem Bebauungsplan.

Als gebürtiger Lüdinghauser habe ich die Entwicklung unserer Stadt miterlebt. Lüdinghausen hat sich wirklich gemacht. Eine schöne Stadt mit Charakter. Aus diesem Grund kann ich nicht nachvollziehen, dass die Stadtplanung zu so einem absolut untragbaren Entwurf kommt. Der aktuelle Entwurf entspricht doch nicht einer Tankstelle!

Im Amtsblatt der Stadt Lüdinghausen heißt es:

" der Umweltbericht, in dem u.a. die Bestandssituation und die Auswirkung der Planung auf die Schutzgüter Mensch, Biotoptypen, Tiere und Pflanzen, Biologische Vielfalt, Arten- und Biotopschutz, Flächen, Boden, Wasser, Landschaft, Luft und Klimaschutz, Kultur- und Sachgüter und deren Wechselwirkungen und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen untersucht und bewertet werden."

Klingt prima und liest sich sehr gut. Aber mal im Ernst... das ist der reine Hohn!  
Ich habe beruflich fast täglich mit Architekten und Planern zu tun. Hier zeigt sich mal wieder, dass sich theoretisch alles schön zu Papier bringen lässt, jedoch leider oft der Blick für die praktische Sinnhaftigkeit fehlt.

Welche Tankstelle in Lüdinghausen benötigt solche Abmessungen? Am Rande von drei Wohngebieten!

12 Staubsaugerplätze mit Nutzung bis 22.00 !

LKW Tanksäulen mit einer Nutzung von 6.00 bis 22.00 !

eine 12 Meter hohe Werbetafel !

Die Planung ist prima für eine Lage im Gewerbegebiet aber nicht dort.

In Ihrer Bekanntmachung wird auch auf die schalltechnische Untersuchung hingewiesen. Ich lade Sie gerne einmal im Sommer zu einer schalltechnischen Untersuchung auf meinem Balkon ein. Für Kaltgetränke wird gesorgt.

Das Verkehrsaufkommen ist jetzt schon enorm. Bereits ab dem frühen Nachmittag stockt hier der Verkehr. Des Weiteren ist ja auch noch die Erweiterung der Rettungswache geplant, was auf jeden Fall sinnvoll ist. Hat sich jemand Gedanken dazu gemacht wie ein Rettungswagen

da durchkommt? Wo sollen die LKW denn ausweichen? Das gibt die Umgehungsstraße ja jetzt schon gerade noch her.

Lidl, Mc Donalds, Geiping und Co ziehen ein großes Publikum heran. Es ist mit einer erheblichen Lärmentwicklung zu rechnen. Bereits bei einer "normalen Tankstelle" ist mit einem erhöhten Unfallrisiko im Bereich des Kreisverkehrs zu rechnen.

Der Verkehrswert der Grundstücke geht in den Keller. Müssen die Bürger so etwas wortlos hinnehmen? Wer möchte schon neben dem "Erlebnispark Tankstelle" wohnen? Wie soll das funktionieren?

Soviel steht fest... der Ärger ist vorprogrammiert. Warum werden Anwohner bei einer solchen Planung in unmittelbarer Nähe nicht im Vorfeld über die Ausmaße informiert? Warum kann man im Vorfeld nicht die Möglichkeit der Diskussion bieten?

Hier hätte man sich viel Zeit, Arbeit und Stress sparen können.

Des Weiteren beantrage ich hiermit die Einsicht in die schalltechnische Untersuchung (Bericht Nr. 3068.1/01 und Bericht Nr. 3552.1/02), sowie die gutachterliche Stellungnahme. Gerne können Sie mir die Unterlagen per Mail zusenden.

Mit freundlichen Grüßen  
Einwender Q

Einwender R



Lüdinghausen, 06.03.2019

Stadt Lüdinghausen  
Der Bürgermeister  
Borg 2  
59348 Lüdinghausen

**Stellungnahme zum Entwurf über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Selmer Str. – Tankstelle“ – Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 02/2019 vom 30.01.2019:**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

ich bin eine direkt betroffene Anwohnerin für die geplante o.g. Baumaßnahme.

Mir haben sich bei der Durchsicht des Entwurfes ein paar Fragen gestellt. Gerne möchte ich Ihnen meine Anmerkungen und bedenken mitteilen. Ich hoffe auf einen offenen Dialog mit Ihnen und dem Stadtrat.

Ist eine weitere Tankstelle für Lüdinghausen notwendig bzw. wurde nach einem geeigneten Standort für die Tankstelle gesucht?

Mit den beiden Shell-Tankstellen, der Raiffeisen sowie der Aral verfügen wir bereits über mehrere Tankstellen. Ich stimme zu, dass das Stadtgebiet östlich der Stever nicht mit einer Tankstelle versorgt ist.

Es wäre interessant zu wissen, welche alternativen Standorte die Stadt in Erwägung gezogen hat, die für eine Realisierung des Projektes in Frage kommen würden.

Wurde abgewägt, ob der gewählte Standort an der Selmer Str. der optimale Standort für eine Tankstelle in dieser Größenordnung darstellt?

Ein weiterer möglicher Standort für die Ansiedelung einer Tankstelle befindet sich m.E an der B58 in Höhe der Ludwig-Erhard-Str. / Wilhelm-Haas-Str. ein. Hier ist bereits ein Gewerbegebiet außerhalb eines Wohngebietes vorhanden. Eine Tankstelle würde hier zu einer Attraktivitätssteigerung für die noch offenen Flächen führen. Weiterhin wäre diese für die Autofahrer bzw. Lkw-Fahrer an der B58 liegend, ebenfalls strategisch gut zu erreichen.

Die Anbindung an die B58 ist hier problemlos möglich und stellt nicht die Gefahren dar, die eine Tankstelle an der Selmer Str. mit sich bringt.

Es scheint, als ob keine alternativen Standorte geprüft wurden und eine Ansiedlung an der Selmer Str. lediglich im kommerziellen Interesse des Tankstellenbetreibers liegt (unbestritten eine sehr günstige Lage).

Auch bitte ich um Wahrung der Interesse der Bürger, die in der Stadt und an dem Standort leben und tagtäglich mit den negativen Gegebenheiten den Tankstelle leben müssen. Hier fehlt mir die Nachvollziehbarkeit und auch die Transparenz bei der Standortwahl.

Es gab bereits Versuche im Stadtgebiet Tankstellen anzusiedeln (Rohrkamp und Bischoff Werke). Unter Berücksichtigung der Interessen der Bürger, wurden diese Standorte für eine Tankstelle aufgegeben.

Umso weniger kann ich nachvollziehen, warum die Ansiedelung einer Tankstelle an der Selmer Str. besser geeignet ist als die vorherigen Versuche? Der Standort grenzt an mehrere Wohngebiete an und ist somit besser geeignet als beispielsweise eine Tankstelle an der Seppenrader Straße?

Aus welchem Grund hat man sich Ihrerseits für eine Tankstellennutzung entschieden? Ich würde gerne den Entscheidungsprozess nachvollziehen. Eine Alternativnutzung für das Grundstück ist sicherlich möglich. Eine Ansiedelung eines Wohn- und Geschäftshauses wäre eine mögliche verträgliche Nutzung auch im Sinne der Anwohner, die von einer Tankstelle in unmittelbarer Nähe betroffen sind.

Es wird offensichtlich mit zweierlei Maß in der Standortfrage gemessen. Die Entscheidung wurde nur intern vorgenommen. Warum wurde die Standortfrage nicht öffentlich diskutiert?

Eine weitere Frage, die ich mir stelle ist in welchem Ausmaß eine Tankstelle wirklich notwendig ist?

Ich bin sehr verwundert über das Ausmaß der geplanten Tankstelle. Die Dimensionen waren mir bisher nicht bewusst und ich bin der Meinung, dass diese für den gewählten Standort viel zu groß ist.

Ist es notwendig an einem Standort zwischen 3 Wohngebieten eine derart große Tankstelle einhergehend mit einer unmittelbaren Belästigung der Anwohner zu errichten? Die Planung hat eine Größe eines Autohofes angenommen. Wir reden hier nicht von einer normalen Tankstelle, wie es sie z.B. an der Sendener Str. und an der Wolfsbergerstraße mit 4 Zapfsäulen und zwei Staubsaugerplätzen gibt.

Gemäß Entwurf sollen bei dem geplanten Projekt

- 6 PKW Tanksäulen
- 2 LKW Tanksäulen
- 12 überdachte Staubsaugerplätze
- eine vollautomatische Waschstraße
- 4 zusätzliche Waschplätze sowie
- 1 Pylon mit einer Höhe von 12 m

entstehen, die fast rund um die Uhr (mit einer Ruhezeit von max. 8 Stunden am Tag – 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) betrieben werden. Die PKW-Betankung soll 24 Stunden möglich sein.

Warum wird das Interesse eines Konzerns so unreflektiert über das Interesse der Bürger dieser Stadt gestellt?

Braucht Lüdinghausen neben den schon 6 bestehenden KfZ-Waschmöglichkeiten (2x Shell, Aral, Waschbär, Ford Kaiser, Automarkt Olfener Str.) eine weitere Waschstraße?

Und sind dann auch noch zusätzlich 4 Einzelwaschplätze notwendig ?

Benötigt die Tankstelle eine 12 m hohe Werbemaßnahme um Kunden anzuziehen? Und ist diese vielleicht auch noch beleuchtet, sodass hier 24 Stunden Dauerleuchten stattfindet? Jeder der in den Kreisverkehr einfährt sieht die Tankstelle zwangsläufig. Eine solche Maßnahme ist

absolut überflüssig. Ich als Anwohnerin bin aber von einer 12 m hohen Werbepylone direkt und unmittelbar betroffen! Eine 24 Stunden beleuchtete Reklame stört mich extrem als Anwohnerin der Raesfeldstraße. Mein Haus und Garten zeigen in Richtung der Werbemaßnahme.

Was rechtfertigt hier eine 24-stündige Lärm- und Lichtbelastung für die Anwohner und Bürger?

Ich sehe Sie hier in der Verantwortung für die Anwohner und Gewerbetreibende zu berücksichtigen und nicht die wirtschaftlichen Belange eines Inverstors überzuordnen.

Es muss aus meiner Sicht gewährleistet sein, dass keine zusätzliche und dann untragbare Lärm- und Lichtbelästigung entsteht. Die Bürger gerade im Bereich des Kreisverkehrs Selmer Str. / Valve sind bereits jetzt schon stark belastet durch:

- Mc Donalds mit der Dauerbeschallung bis spät in die Nacht
- Verschmutzung durch weggeworfenen Verpackungsmüll in unserem Vorgarten
- Die bestehende Autowerkstatt
- Die Bundesstraße mit im Schnitt 3.300 bis 17.600 Fahrzeugen pro Tag (Tendenz steigend)
- Die Rettungswache, bei der die an- und abfahrenden Krankenwagen durch den Verkehr beeinträchtigt werden
- Den entstehenden Geiping mit der entsprechenden Außengastronomie
- Den Lidl-Supermarkt (Anlieferungszeiten belasten die Anwohner zusätzlich)
- Die Flüchtlingsnotunterkunft

Es findet eine zusätzliche Lärm-, Geruchs- und Lichtbelastung dauerhaft statt durch:

- an- und abfahrende Fahrzeuge (PKW und LKW)
- wartende bzw. langsam fahrende PKW im Bereich der Waschstr. direkt an der B58
- das Schlagen der Fahrzeugh Türen
- die Betankung der LKW direkt an der B58
- die 12 Staubsaugermöglichkeiten
- die Grundlautstärke auf dem Betrieb
- die Zulieferer (gibt es festgelegte Lieferzeiten?)
- die (beleuchtete) Lichtreklame und 12 m-hohe Pylon
- das sich noch verschlimmernde Verkehrsaufkommen im Bereich des Kreisverkehrs

Ich bin zudem sehr empört über die nicht ausreichenden Schutzmaßnahmen! Jedoch werden diese nicht ausgebaut, sondern abgebaut! Meine Verwunderung über diese Vorgehensweise ist sehr groß.

Der Schutzwall nördlich des Areals soll vollständig zurückgebaut werden mit dem Hintergrund einer besseren Präsentation der Tankstelle für heranfahrende Fahrzeuge.

Ich bin entsetzt darüber, dass für die Errichtung des Flüchtlingsheims ein 2,5 m hoher Lärmschutzwall gebaut werden musste, der aber bei einer überdimensionierten Tankstelle nun nicht mehr benötigt wird? Bei dieser Vorgehensweise fehlen mir einfach die Worte.

Ich möchte auch gern den Grund erfahren warum die direkten Anwohner im Wohngebiet Windmühlenberg (nördlich des Areals) überhaupt nicht in die Planung und Gutachten einbezogen wurden? Die Entfernung zur Tankstelle ist jedoch die gleiche wie zum Paterkamp oder zum Stadtstannenweg. Ich hoffe hier auf eine gutachterliche Nachbesserung. Der bestehende (Lärmschutz)Wall ist sowohl für den optischen als auch akustischen Schutz jetzt

schon deutlich zu niedrig. Ich bitte Sie in Ihren Überlegungen einen beiderseitig ausreichenden Schutzwall im Interesse der Anwohner einzubeziehen. Hier sollten auch unsere Interessen und nicht die Interessen eines Investors im Vordergrund stehen.

Problematisch sehe ich nicht nur die bereits vorhandene Verkehrssituation am Kreisverkehr. Dieser ist jetzt schon oft überlastet. Eine neue Abbiegespur bringt neues Unfallpotential mit sich. Die an- und abfahrenden Lkw's werden Kreisverkehr noch mehr verstopfen. Die neue Tankstelle darf aus meiner Sicht unter keinen Umständen für Lkw's als Übernachtungsmöglichkeit dienen. Wie es schon in anderen Bereichen Lüdinghausens der Fall ist.

Meines Erachtens ist die Verkehrssituation bereits jetzt für Radfahrer und Fußgänger zum Teil nicht tragbar. Hier muss am Kreisverkehr nachgebessert werden um die Gesundheit zu schützen.

Es ist zudem sehr verwunderlich, dass die dem Entwurf beigefügten Gutachten zwar unterschiedliche Auftraggeber haben, jedoch vom gleichen Büro erstellt wurden. Ich hätte mir eine kritischere Auseinandersetzung mit dem Vorhaben gewünscht. Warum gibt es keine Gegengutachten, die die Feststellungen der Ingenieure Wenker & Gesing bestätigen oder revidieren?

Es ist mir unverständlich warum wir als Bürger nur durch Zufall bzw. durch Dritte auf das Ausmaß des Vorhabens aufmerksam gemacht worden sind. Ich finde es gehört zum Guten Ton bei einem solchen Vorhaben auch die direkt Betroffenen mit einzubeziehen, um für die Stadt das bestmögliche Ergebnis zu erzielen.

Ich möchte einmal klarstellen, dass ich keines falls gegen eine Tankstelle bin. Ich war davon ausgegangen, dass es sich um eine Tankstelle in der Größenordnung der Aral an der Wolfsbergerstr. bzw. der Shell-Tankstelle an der Sendener Str. handelt. Ich bin entsetzt über die Dimensionen dieses Projektes direkt vor meiner Haustür und bin über das Vorgehen der Stadt Lüdinghausen mehr als enttäuscht.

Ich als Anwohnerin wäre im Vorfeld bei der Planung gerne zum Dialog bereit gewesen bzw. bin auch jetzt bereit mit Ihnen in einen offenen Dialog zu treten. Vielleicht sollten Sie sich vor Ort mal ein Bild von der Situation machen und mit den Menschen sprechen, was die von dem Ausmaß der Maßnahme halten.

Sollte der Entwurf wie vorgesehen umgesetzt werden, behalte ich mir vor rechtliche Schritte gegen die geplante Baumaßnahme zu prüfen.

Zusammenfassend meine Forderungen an Sie sowie an den Entwurf:

- Stopp der aktuellen Planung und realistische sowie transparente Überprüfung von Alternativen für Grundstück, Ausbau und Standort
- Dialog mit dem Bürger in einer offenen Bürgerinformationsveranstaltung
- Öffentliche Sitzung Ratssitzung über das Thema
- Gutachterliche Einschätzung des Bereichs Windmühlenberg / Raesfeldstr. (nördlich des Areals) bezgl. Lärm- und Lichteinschränkungen
- Erstellung eines Verkehrsgutachtens für den aktuellen Stand sowie die Auswirkungen mit Umsetzung der Maßnahme
- Begrenzung der Nutzungszeit der Waschanlage auf max. 18:00 Uhr

- Begrenzung der Nutzungszeit der Staubsaugeranlage auf max. 18:00 Uhr
- Nachtankverbot / Tanken nur bis 22:00 Uhr
- Warenlieferung erst ab 08:00 Uhr morgens und bis 18.00 abends
- Keine LKW-Tankstelle (nur für Pkw)
- Kein 12 m hoher Pylon und keine Dauerbeleuchtung
- Alternative zum Gutachten des Büros Wenker & Gesing zur Verifizierung der hier genannten Aussagen
- Ausbau der Vorhandenen Schutzwälle

Ich würde mich über eine Antwort von Ihnen freuen und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Einwender R

Stadt Lüdinghausen  
an den Bürgermeister Herrn Borgmann  
Borg 2  
59348 Lüdinghausen



Einwender S

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

ich habe vor ein paar Tagen vom Entwurf für den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Selmer Straße-Tankstelle“ erfahren. Durch Ihre Bekanntmachung vom 23.01.2019 wurde mitgeteilt, dass im Zeitraum vom 11.02.2019 bis einschließlich 11.03.2019 die Möglichkeit der Stellungnahme zu diesem Entwurf besteht. Diese Gelegenheit möchte ich nutzen.

Zunächst möchte ich anbringen, dass es schon vier Tankstellen in Lüdinghausen gibt (zweimal Shell, einmal jeweils ARAL und Raiffeisen). Hierdurch wird aus meiner Sicht bereits der nötige Bedarf sowohl bei den Kraftfahrzeugen als auch bei den Lastkraftwagen gedeckt, sodass eine weitere Tankstelle nicht notwendig ist.

Außerdem ist der Standort mehr als ungünstig gewählt. Sollte die für die Zukunft geplante Umgehungsstraße um die Stadt wirklich realisiert werden, wird der gesamte Verkehr um diese Tankstelle herumgeleitet. Es wäre daher sinnvoller als Standort das Gewerbegebiet bei Askari anzusetzen, damit es auch im Fall der Umgehungsstraße einen direkten Zugang gibt.

Des Weiteren ist die Größe des Bauvorhabens unangemessen. Der Entwurf sieht unter anderem 6 Tanksäulen, 2 LKW Tanksäulen, eine große Waschstraße und vier Einzelwaschplätze vor. In der Stadt gibt es aufgrund der anderen Tankstellen und Waschbetriebe (zum Beispiel Waschbär Fahrzeuge und Easy Carwash) genug Möglichkeiten, diese Dienste in Anspruch zu nehmen. Da die Bürger nicht öfter ihr Auto waschen werden als sonst schon, sind für diese Betriebe Verluste zu befürchten. Dies sollte bei der Planung unbedingt berücksichtigt werden.

Zudem sind 12 Staubsaugerplätze geplant, welche bis 22:00 Uhr benutzt werden können. Dies würde eine erhebliche Mehrbelastung durch Lärm bedeuten. Aktuell ist die Belastung schon aufgrund verschiedener Faktoren sehr hoch. Lärmquellen sind beispielsweise der MC Donalds (nachts kann man teilweise die Bestellungen am Außenschalter wortwörtlich verstehen), der Kreisverkehr selbst (Autofahrer fahren mit zu hoher Geschwindigkeit wiederholt durch den Kreisverkehr, wodurch ein lautes Reifenquietschen entsteht) und auch die Rettungswache (Sirenen). Letzteres ist natürlich nicht zu verhindern, es trägt jedoch zu einem Grundlärmpegel bei. Aufgrund des Reifenquietschens wurde bereits ein entsprechender Asphalt für den Kreisverkehr verwendet, um Geräusche zu mindern. Diese Maßnahme zeigt, dass schon jetzt aufgrund von Belästigungen Handlungsbedarf besteht – auch ohne die Tankstelle.

Gerade die Kombination des MC Donalds mit der geplanten Tankstelle bietet großes Potenzial für neuen Lärm. Es ist zu befürchten, dass die gekauften Menüs auf dem Tankstellengelände konsumiert werden und dies zu längeren Aufenthalten dort führt.

Eine weitere Problematik zum Thema Lärm sind die Öffnungszeiten. Es soll möglich sein für PKW rund um die Uhr zu tanken, für LKW von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr. Es wird zukünftig also ununterbrochen nachts zu Geräuschbelästigungen durch schließende Autotüren, startende PKW bzw. Motorräder und auch anfahrende Fahrzeuge geben. Die Belastung durch LKWs würde vom frühen Morgen bis in den späten Abend reichen.

Als nächstes möchte ich auf die vorhandenen Lärmschutzwälle eingehen. Es ist geplant, den Lärmschutzwall auf dem Gelände der geplanten Tankstelle abzutragen. Dadurch entfällt eine wichtige Barriere für den Lärm, schließlich wurde der jetzige Wall gebaut weil er benötigt wurde. Der Wall auf der anderen Seite der B 58, also angrenzend an die Gärten der Bewohner der Raesfeldstraße, ist mit den Jahren nachträglich abgesackt. Er hat somit seine ursprüngliche Höhe und den ursprünglichen Nutzen verloren. Hier ist eine Überprüfung und im Anschluss eine entsprechende Nachbesserung notwendig.

Ein Grund für die Wallverkürzung ist die geplante Lichtwerbung. Diese soll von der B 58 aus sichtbar sein und soll eine Höhe von bis zu 12 Metern haben. Das bedeutet, dass die Höhe der Lärmschutzwälle jetzt schon nicht ausreicht, um eine Beeinträchtigung durch die (Dauer-) Beleuchtung zu verhindern. Das Licht erleuchtet die Gärten, die Balkone und natürlich die Räume der Häuser. Gerade nachts ist die eine Belästigung, die als Anwohner schwer erträglich ist.

Am Rande bemerkt würde die Lichtwerbung auch zu einer Ablenkung des Verkehrs in einem Bereich führen, wo in Richtung Stadt von 100 Km/h auf 50 Km/h heruntergebremst werden muss.

Ein weiteres Problem sehe ich in der Länge der Abbiegespur für den Verkehr aus Richtung des Kreisverkehrs. Wenn die Tankstelle die Anzahl an Kunden anzieht, welche aufgrund der Größe offensichtlich eingeplant sind, wird es oft und wahrscheinlich auch regelmäßig zu Rückstau und teilweisen Stillstand im Bereich des Kreisverkehrs kommen. Gerade wenn viele LKW dort tanken ist die Abbiegespur sehr schnell belegt. Eine Lösung dieser Problematik ist meines Erachtens an diesem Verkehrsintensiven Punkt der Stadt sehr wichtig.

Damit möchte ich einen weiteren Kritikpunkt ansprechen: der Verkehr. Aktuell ist das Verkehrsaufkommen in dem Kreisverkehr schon teilweise sehr hoch. Dies wird sich bald mit Fertigstellung der Filiale von Geiping ohnehin noch erhöhen. Wenn dann noch sehr viele Fahrzeuge auf die Selmer Straße abbiegen und das Gelände der Tankstelle gezielt anfahren, obwohl sie eigentlich woanders abbiegen oder dort gar nicht herfahren würden, stößt dieser Knotenpunkt an den Rand seiner Kapazität oder sogar noch darüber hinaus. Dies führt auch zu mehr kritischen Situationen mit den Fußgängern, welche den Kreisverkehr benutzen. Als fast täglicher Nutzer kann ich sagen, dass es dort jetzt schon zu vielen Situationen kommt, in denen man nur knapp einem Unfall entgeht. Es ist sicherer die Selmer Straße in Höhe des Möbellagers Pocco zu überqueren und dann die Verkehrsinsel an der Steverbrücke zu nutzen. Dies ist zwar ein Umweg, aber ein sicherer Weg. Gerade Nachbarn mit Kleinkindern nehmen diesen Weg sehr häufig, aus Angst vor Unfällen am Kreisverkehr.

Das wahrscheinlich größte Problem mit dem erhöhten Verkehrsaufkommen wird jedoch die Rettungswache haben. Wenn dort die Einsatzfahrzeugen losfahren und möglichst schnell zum Einsatzort gelangen müssen, bzw. die Krankenwagen ja zunächst noch den Notarzt am Krankenhaus abholen müssen, zählt jede Sekunde. Ein Stau im Bereich des Kreisverkehrs ist da keine wünschenswerte Situation. Dies wird jedoch durch den Bau der Tankstelle eindeutig gefördert. Einen schnellen Umweg als Alternative zu dieser

Route gibt es nicht. Auch diese Kritik sollten Sie bei der Planung berücksichtigen und die Häufigkeit und Dringlichkeit dieser Situationen Bedenken.

Im Zuge der Planung wurden unter anderem einige Gutachten erstellt, sowohl Im Auftrag der Stadt als auch im Auftrag der Westfalen AG. Ich möchte hierbei kritischer Weise anmerken, dass diese Gutachten alle von dem Ingenieurbüros Wenker & Gesing Akustik und Immissionsschutz GmbH erstellt wurden. Wenn Gutachten in derselben Angelegenheit von beiden Parteien von denselben Gutachtern erstellt werden, stellt dies für mich die Unabhängigkeit, Glaubwürdigkeit und Aussagekraft in Frage und lässt mich stark daran zweifeln. In dieser Sache haben beide Parteien das gleiche Interesse, folglich ist eine völlig Objektivität in dieser Angelegenheit meines Erachtens nicht gegeben.

Zum Schluss möchte ich noch anmerken, dass die Tankstelle in einem Gebiet mit sehr vielen Wohnhäusern gebaut wird. Im Norden ist das Wohngebiet um die Raesfelstraße, Von-Ketteler-Straße usw. betroffen, im Süden das Gebiet um den Paterkamp. In einem Gebiet mit vielen Privatwohnhäusern werden wichtige Einrichtungen benötigt, zum Beispiel Kindergärten, Einkaufsmöglichkeiten, Bäcker usw. Diese sind fast alle am späten Nachmittag oder abends geschlossen und bieten somit die Möglichkeit sich zu erholen. Die Tankstelle stört diese Erholungsmöglichkeit erheblich, die Gründe sind oben bereits aufgeführt.

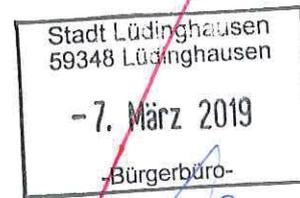
Ich möchte Sie mit diesem Schreiben auf die Sichtweise von mir und auch in unserer Nachbarschaft aufmerksam machen und sensibilisieren. Dieses Bauvorhaben hat viel mehr negative Auswirkungen als positive. Nicht zuletzt sehen wir auch eine wesentliche Minderung unserer Grundstückswerte. In bin selbst erst im Jahr 2015 nach Lüdinghausen gezogen, zuvor wohnte ich in Münster. Es erfolgte also ein Wechsel von einer großen Stadt in eine Kleinstadt, in der man Abstand vom Stress und Lärm der Umgebung nehmen kann und man sich wohlfühlt. Die oben aufgeführte Problematiken werden die aktuell vorhandene Lebensqualität jedoch sehr einschränken, was nicht nur mir, sondern auch den Nachbarn und natürlich auch den zukünftigen Anwohnern unserer Straße, sowie der anderen Straßen in der Umgebung betrifft.

Ich möchte Sie bitten, meine Bedenken und die Bedenken der anderen Anwohner ernst zu nehmen und über mögliche Veränderungen des Bauplans oder vielleicht sogar das Projekt an sich nachdenken.

Mit freundlichen Grüßen  
Einwender S

Einwender T

Stadt Lüdinghausen  
- Der Bürgermeister -  
Borg 2  
59348 Lüdinghausen



Lüdinghausen, 07.03.2019

**Stellungnahme gegen die Umsetzung des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes zu der geplanten Neubaumaßnahme Tankstelle Selmer-Straße – Amtsblatt Nr. 02/2019 vom 30.01.2019**

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Bürgerin der Stadt Lüdinghausen und Nachbarin des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Selmer Straße -Tankstelle“ möchte ich im Rahmen der Bürgerbeteiligung insbesondere Folgendes zu Bedenken geben:

Meiner Ansicht nach besteht in Lüdinghausen bereits eine ausreichende Versorgung mit entsprechenden Tank- und Serviceangeboten. Von Seiten der Stadt heißt es, dass ein derartiges Angebot den Wünschen der Bürger entspreche. Insofern muss sich die Stadt dann aber wohl fragen lassen, auf welche Erhebung oder Umfrage sie zurückgreift, wenn sie einen solchen „Bürgerwunsch“ behauptet. Ich kenne niemanden in meinem Lüdinghauser Umfeld, der ein solches Angebot für erforderlich hält.

Sofern die Versorgungslage im östlichen Stadtgebiet von Seiten der Verwaltung allerdings abweichend eingeschätzt wird frage ich mich aber zumindest, warum die Errichtung einer derart großen Niederlassung mit einem sechs Tanksäulen, mehreren Waschstraßen usw. umgesetzt werden soll. Die Dimension des Projekts kann nicht mehr allein der Versorgung der örtlichen Bevölkerung dienen. Vielmehr liegt es nahe, dass aktiv um auswärtige Kundschaft geworben werden soll, dies allerdings zu Lasten und unter bewusster Inkaufnahme von Nachteilen für die heimische Bevölkerung. Der anvisierte Standort ist in mehr oder minder unmittelbarer Nähe größtenteils von Wohnbebauung umgeben, sodass sich das Vorhaben aus nachbarschaftlicher Sicht als rücksichtslos darstellt. Es fragt sich daher, ob ein anderer Standort, etwa in Nähe der geplanten Umgehungsstraße, deshalb nicht wesentlich besser geeignet wäre.

Bereits jetzt ziehen das in direkter Nachbarschaft zum anvisierten Bauprojekt befindliche Schnellrestaurant sowie der dort befindliche Supermarkt einen großen Kundenkreis an, sodass die Verkehrssituation teilweise als angespannt bezeichnet werden kann. Durch den Bau einer großen Bäckerei und Konditorei wird der Zustrom weiter verstärkt werden. Schon jetzt bestehende Verkehrsprobleme werden deshalb zukünftig aufgrund des zu erwartenden Zu- und Abgangsverkehrs unweigerlich weiter in einem nicht mehr akzeptablen Maße zunehmen. Das Gutachten zum Verkehrslärm befasst sich lediglich mit den durch den Betrieb einer Tankstel-

le künftig zusätzlich verursachten Immissionen und kommt zu dem Ergebnis, dass diese im Rahmen der TA-Lärm noch hinzunehmen sind. Ich frage mich allerdings, ob insbesondere hinsichtlich der weiteren nunmehr anstehenden Bauprojekte in dem konkreten Bereich nicht eine Gesamtprognose getroffen werden muss um festzustellen, welches Ausmaß der Verkehr aufgrund der Umsetzung aller anvisierten Projekte haben wird. Ebenso ist für mich aufgrund der getrennt erstellten Gutachten bezüglich der Tankstelle nicht nachvollziehbar, ob es durch die Verwirklichung des Projekts nicht doch insgesamt zu einer Überschreitung der Immissionswerte kommen wird. Insofern stellen die Gutachten fest, dass die ermittelten Einzelwerte bezüglich des Geschäftsbetriebs der Tankstelle und des zusätzlichen Verkehrsaufkommens jeweils unter den Grenzwerten bleiben; ob diese Werte zusammengenommen aber zu einer Überschreitung führen, ist aufgrund der Gutachten überhaupt nicht klar und auch nicht ermittelt worden.

Insbesondere erscheint auch die für die Tankstelle geplante Abbiegespur zu kurz, da sie aufgrund ihrer Länge nur für einen einzigen Lkw ausreichen dürfte. Der dadurch zu erwartende Rückstau wirkt sich nicht positiv auf die Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auswirken. Die dadurch insgesamt deutlich angespannte Verkehrssituation dürfte sich nicht positiv auf die Arbeit der direkt benachbarten Rettungsstation auswirken.

Zugunsten des Tankstellenbetreibers soll der seit den 80er Jahren bestehende Lärmschutzwall südlich der B 58 verkürzt werden. Vielmehr wäre es aber erforderlich, die Bürger vor den künftigen Lärmimmissionen zu schützen. Es müssten umfangreiche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbebauung getroffen werden, wie etwa die Erhöhung des schon bestehenden Lärmschutzwalls nördlich der B 58. Ursprünglich war dieser mit einer Höhe von 5m geplant, wurde aber nur in einer Höhe von 3m realisiert. Warum der Wall nur in einer geringeren als der anvisierten Höhe ausgeführt wurde, ist mir nicht bekannt, jedoch wäre nun wohl der angemessene Zeitpunkt für eine entsprechende Erhöhung. Zu kritisieren sind ebenso die stark ausgedehnten Öffnungszeiten der Tankstellen und des von ihr angebotenen Services. Hier ist eine Verkürzung notwendig.

Der zu errichtende Pylon mit Leuchtreklame in zwölf Metern Höhe führt zu nicht hinnehmbaren nächtlichen Lichtimmissionen für die Anrainer. Lichtimmissionen werden von § 3 II, III BImSchG erfasst und als schädliche Umwelteinwirkung klassifiziert. Nach der Legaldefinition des § 3 I BImSchG sind schädliche Umwelteinwirkungen solche Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Zwar gibt es bezüglich der Lichtimmissionen keine technische Anleitung (TA), wie sie etwa zu Lärm und Luftverunreinigung besteht, allerdings existiert bereits eine Licht-Richtlinie. Die Stadt Lüdinghausen hat sich jedoch weder mit den Immissionen, die durch den 24-Stunden-Betrieb verursacht werden auseinandergesetzt noch mit denen, die von der Leuchtreklame am 12 Meter hohen Pylon ausgehen werden.

All diese Aspekte mindern die Wohnqualität und lassen eine Wertminderung meines Grundstücks befürchten. Im Jahr 2015 habe ich mit meinem Lebenspartner das Grundstück Raesfeldstr. 7 erworben. Angesprochen hat uns vor allem die ruhige Lage in einem allgemeinen Wohngebiet nach § 4 BauNVO. Ich erwarte, dass dieses Plangebiet in seinem Bestand geschützt wird und Immissionen aus benachbarten Plangebietern sich nicht negativ auf die Gebietsqualität auswirken. Der Erwerb der eigenen genutzten Immobilie sollte uns auch als Absicherung für das Alter dienen.

Ich hoffe, dass die von mir vorgebrachten Aspekte Eingang in die Diskussion um die Aufstellung des Bebauungsplans finden werden. Insbesondere müssen die bisher nicht beachteten Gesichtspunkte noch ermittelt und unter sowie gegeneinander abgewogen werden.

Ich bitte Ihrerseits um schriftliche Stellungnahme zu meinen eingebrachten Einwänden und um Mitteilung über das weitere Vorgehen.

Mit freundlichen Grüßen,

Einwender T

Einwender U



Lüdinghausen, 08.03.2019

Stadt Lüdinghausen  
Der Bürgermeister  
Borg 2  
59348 Lüdinghausen

### **Stellungnahme zum Entwurf über den vorhabensbezogenen Bebauungsplan „Selmer Str. – Tankstelle“ – Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 02/2019 vom 30.01.2019**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit möchten wir fristgerecht Stellung nehmen zum Entwurf über den vorhabensbezogenen Bebauungsplan „Selmer Str.- Tankstelle“. Wir sind ein direkter Nachbar des geplanten Vorhabens und sind mit einigen Punkten der Planung nicht einverstanden.

#### **1. Standort/Alternative**

Dass im östlichen Stadtgebiet noch eine Tankstelle wünschenswert wäre, mag stimmen, aber muss sich diese an einer Stelle ansiedeln, die verkehrstechnisch eh schon „grenzwertig“ ist? Das Verkehrsaufkommen durch MC Donalds, Lidl, aus den direkt benachbarten Wohngebieten Windmühlenberg, Paterkamp und Stadtstannenweg macht es einem nicht nur als Fußgänger/Radfahrer zu manchen Tageszeiten äußerst schwierig, den Kreisverkehr zu überqueren. Zu Stoßzeiten ist dieser Knotenpunkt regelmäßig „dicht“. Wenn man sich jetzt vorstellt, dass dank der geplanten Tankstelle noch zusätzlich etliche LKWs durch den Kreisverkehr zum Tanken wollen, ist gedanklich das Chaos vorprogrammiert. Ebenfalls denken wir an die Fahrzeuge der Rettungswache, die mit Sicherheit mehr Zeit benötigen würden, um durch dieses Nadelöhr zu ihren Einsätzen zu kommen.

Alternativ könnten wir uns z.B. einen Standort einer neuen Tankstelle (auch in dieser Größenordnung) an der B58 in Höhe der Ludwig-Erhard-Str./Wilhelm-Haas-Str. vorstellen. Dort ist bereits in den letzten Jahren ein neues Gewerbegebiet gewachsen und die täglich dorthin kommenden LKWs (z.B. zu ASKARI) wären doch genau die „Zielgruppe“ für diese Tankstelle.

#### **2. Ausmaß**

In keinsten Weise sind wir damit einverstanden, dass uns eine Tankstelle in der Größenordnung eines Autohofs in die direkte Nachbarschaft gebaut wird. Im Folgenden stören uns besonders folgende Punkte:

- 24 Stunden Öffnungszeit der Tankstelle
- 2 LKW Tanksäulen und deren Benutzung bis 22 Uhr
- vollautomatische Waschstraße plus 4 zusätzliche Waschplätze, geöffnet von 06 Uhr bis 22 Uhr

- 12 Staubsaugerplätze, ebenfalls bis 22 Uhr benutzbar
- ein Werbepylon in Höhe von 12 Metern, evtl. sogar beleuchtet

Mit Schrecken mussten wir lesen, dass der Lärmschutzwall an der B58 auf einer Seite sogar zurückgebaut werden soll, um die ankommenden Fahrzeuge aus Richtung Ascheberg eher auf die Tankstelle aufmerksam machen zu können. Das Gegenteil müsste der Fall sein. Auf beiden Seiten müsste der Wall aufgestockt werden oder durch eine Lärmschutzwand zusätzlich verstärkt werden.

Durch die zusätzliche Lärm-, Licht- und Umweltbelastung würde es für uns Anwohner auch zu einer wesentlichen Wertminderung unserer Grundstücke kommen.

Über die Größenordnung der geplanten Tankstelle und die Möglichkeit zur Stellungnahme sind wir als Nachbarn nur durch Zufall gestoßen. Darum wünschen wir uns dringend im weiteren Planungsverlauf mehr Transparenz und auch einen offenen Dialog mit allen direkt Beteiligten.

Wir würden uns über eine Antwort von Ihnen freuen und verbleiben  
mit freundlichen Grüßen

Einwender U

# Einwender V

---

**Von:**  
**Gesendet:** Montag, 11. März 2019 10:32  
**An:** Borgmann, Richard  
**Betreff:** Stellungnahme zum Bau der Tankstelle an der Selmer Straße

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

meine Familie und ich erheben Einspruch gegen den Bau einer großen 24h Tankstelle an der Selmer Straße. Ich bin gebürtige Lüdinghauserin, mit Leib und Seele und komme ursprünglich vom Flörsel. Hier habe ich jahrzehnte miterlebt, wie meine Eltern gemeinsam mit unseren Nachbar versucht haben das eine Umgehungsstraße gebaut wird. Jede Nacht hielten LKWs am ortseingangs Lageplan, ließen den Motor laufen und raubten uns somit den Schlaf. Nach Jahren dürfen unsere Nachbarn und meine Eltern die Verkehrsinsel bauen lassen und es wurde eine Umgehungsstraße gebaut.

Vor 4 Jahren haben mein Mann und ich endlich, nach langer Suche, ein Haus in Lüdinghausen gefunden. Und das nicht weit weg von meinem Elternhaus. Wir genießen die nächtliche Ruhe hier sehr und befürchten nun, das der Bau der Tankstelle diese massiv stören wird. Ja, wir hören trotz Lärmschutzwall den dort herrschenden Verkehr, trotz geschlossener und gut isolierter Fenster. Auch ist die Nähe zum Rettungsdienst bedeutet eine gewisse Lärmkulisse. Der nächtliche Verkehr nimmt ab ca 3.30 Uhr in den Morgenstunden massiv zu und man wacht doch öfters auf. Aber mit dem Vorhaben hier eine große 24 Stunden lang geöffnete Tankstelle direkt vor der Tür zu haben möchten wir nicht leben. Es wird massiv in unser hier neuaufgebautes Leben einschneiden. Auch der Müll der dort, wie schon der Müll von MC Donalds, achtlos auf die Strassen geworfen wird, wird in unsere Gärten fliegen, da leider immer noch zu viele Menschen überhaupt kein Umweltbewusstsein haben.

Wir haben in Lüdinghausen bereits drei Tankstellen mit Waschanlagen. Ich kann mich irren, aber es gibt neben diesen Waschstrassen noch mindestens 3 weitere wie z.B. Reckers, oder die bei Ford Kaiser. Auch würde es unserer Meinung nach das schöne Stadtbild schädigen. Gerade ein Orts- Eingang bzw. Ortsausgang sollte doch nicht nach einer Industriestadt aussehen in unserem schönen Lüdinghausen. Wieso baut man hier nicht einen kleinen Park und tut was für die Natur und die Bienen. Mit einem kleinen Teich zur Erholung der Anwohner die keinen Garten haben? Oder tun Sie etwas für die Kinder und bauen Sie einen Spielplatz.

Auch das 12 Meter hohe, beleuchtete Werbeplakat möchten wir nicht sehen müssen. Wir sehen aus unserem Garten schon die Unschöne Poco Werbung und möchten wirklich nicht aus dem Vorgarten auf weitere Werbeplakate gucken. Auch wird das Licht der Werbefläche uns Anwohner stören.

Ich bin mir sicher, wenn Sie an unserer Stelle wären, würden Sie hier ebenfalls keine 24 Stunden Tankstelle haben wollten. Denn auch Sie hätten Angst um Ihre nächtliche Ruhe und auch Sie möchten keinen Müll aus Ihrem Garten sammeln, den andere wild in die Natur werfen.

Bitte bauen Sie etwas Schönes und Sinnvolles. Nach der Abholzaktion diverser Bäume in der Stadt sollte hier vielleicht eher was in der Richtung getan werden, als weitere umweltschädigenden Bebauungen.

Mit freundlichen Grüßen  
Einwender V

Einwender W



Stadt Lüdinghausen

Lüdinghausen den 07.03.2019

Fachbereich Planung

59348 Lüdinghausen

Betreff: Stellungnahme zum Bebauungsplan "Selmer Straße / Tankstelle"

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nehme ich fristgemäß zu dem Entwurf Bebauungsplan " Selmer Straße - Tankstelle" Stellung.

Ich wohne am Stadtstannenweg 5 und bin Eigentümer eines Mietshauses Glatzerstr. 1 und bin somit unmittelbar betroffen.

Hiermit erhebe ich Einwände gegen den beabsichtigten Bebauungsplan.

Begründung: Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommen an der B58 und im Bereich des gesamten Kreisverkehrs liegt bereits jetzt eine erhebliche Belastung vor. Diese würde durch den zusätzlich anfallenden Verkehr noch zusätzlich erhöht. Durch den Bau der Tankstelle würde die Lebensqualität der Anlieger belastet. Da die Tankstelle 24 Stunden am Tag geöffnet sein soll, ist mit erhöhtem Lärmzuwachs und Luftverschmutzung zu rechnen. Eine wie geplant 12m hohe ständig beleuchtete Werbetafel würde eine zusätzliche gesundheitliche Belastung der Anlieger bedeuten ( Ein schlafen bei offenem Fenster wäre nicht mehr möglich).

Verkehrssicherheit:

Schon jetzt ist während der Stoßzeiten von 7:30 bis 8:30 und 15:45 bis 17:00 der Verkehrsfluss des Bereichs des Kreisverkehrs extrem überlastet. Speziell auf der Selmer Straße Richtung Kreisverkehr, ist eine Einfahrt in Richtung Stadt wegen des Verkehrsaufkommen schwierig. Einrückstau von Fahrzeugen im Kreisverkehr ist heute schon täglicher Alltag.

Blatt 1 von 2

Allein der Gedanke das zu den genannten Zeiten auf dem einseitigen Fuß und Radweg Schüler mit Ihren Rädern unterwegs sind, die dann über die Zufahrtsstraße zu der Tankstelle fahren bzw. gehen müssten, stellt eine extreme Gefahr dar. Hinzu kommt noch der Gegenverkehr vom Kreisverkehr zu geplanten Tankstelle. Ein regelmäßiger Rückstau ist vorprogrammiert. Zu bedenken ist das durch die Gesamtsituation ein reibungsloeses An- und Abfahren der Rettungsfahrzeuge von der Rettungswache aus (ca. 80m) nicht mehr gewährleistet ist.

Es sind sicherlich die Fachgutachten für Akkustik und Emissionsschutz zu überprüfen. Eine Stellungnahme des Landesbetriebes NRW bzgl. der Werbetafel und der Verkehrssicherheit ist ebenfalls zu überprüfen und anfechtbar.

Aus all diesen Gründen lehne ich den Entwurf des Bebauungsplans Selmer-Straße / Tankstelle ab und bitte darum meine Einwände zu berücksichtigen und vom Bau der geplanten Tankstelle abstand zu nehmen.

Einwender W

Stadt Lüdinghausen  
Fachbereich Planung  
59348 Lüdinghausen

Lüdinghausen, den 08.03.2019

Einwender X

Betreff:  
Tankstelle an der Selmer Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir möchten fristgerecht Stellung nehmen zum Projekt Tankstelle Selmer Straße und unsere Einwände dagegen darlegen.

Als Grundstücksinhaber an der Glatzer Straße sind wir von dem Vorhaben direkt betroffen und befürchten erhebliche negative Auswirkungen auf die Wohnqualität in den umliegenden Wohngebieten.

Eine Großtankstelle mit LKW-Zapfsäulen mit 24-Stunden-Betrieb, Waschstraße, mehreren Waschboxen und Staubsaugerplätzen mit Benutzung bis 22 Uhr gehört in ein Gewerbegebiet und nicht in die unmittelbare Nähe von Wohnbebauung. Es ist davon auszugehen daß mit erheblicher Lärmbelästigung zu rechnen ist. Zum einen durch abbremsende und anfahrende LKW und PKW sowie Motorräder als auch durch den Betrieb der Waschstraße und der Wasch- und Staubsaugerplätze. Gerade in den Abendstunden und an Wochenenden wird sich der Betrieb einer Großtankstelle in der Umgebung negativ bemerkbar machen.

Auch wird sich das Verkehrsaufkommen in dem Gebiet rund um den Kreisverkehr sicherlich verstärken. Jetzt schon gibt es Beeinträchtigungen und Rückstaus gerade im Berufsverkehr. Diese werden durch Fahrzeuge die auf das Gelände der Tankstelle abbiegen, besonders Linksabbieger, deutlich zunehmen. Es ist zu befürchten daß die Unfallzahl zunimmt. Als besonders gefährdet sehen wir Fußgänger und Radfahrer. Für sie wird es noch gefährlicher den Kreisverkehr ohne Ampel und Zebrastreifen zu überqueren. Unsere besondere Sorge gilt dabei den Kindern.

Ebenfalls würde die Errichtung einer Leuchtreklame in 12 Metern Höhe eine erhebliche Beeinträchtigung für die umliegenden Grundstücke und die gesamte Umgebung bedeuten. Eine dauerhafte Beleuchtung in dieser Höhe dürfte als äußerst störend in den umgebenden Gärten und Wohnhäusern empfunden werden.

Auch das Stadtbild würde unserer Meinung nach leiden. Eine derart große Tankstelle mit entsprechender Werbepylone am Ortseingang von Lüdinghausen ist sicherlich kein schöner Anblick.

Weiterhin befürchten wir eine nicht unerhebliche Wertminderung unseres Grundstücks an der Glatzer Straße durch andauernde Lärm- und Geruchsbelästigung durch den Tank- und Waschbetrieb sowie Beeinträchtigung durch Lichtbelästigung durch die äußerst hohe Leuchtreklame.

Die geplante Großtankstelle liegt in Hauptwindrichtung zur Glatzer Straße und würde somit die Wohnqualität massiv mindern. Unserer Ansicht nach müßte ein hoher Erdwall mit entsprechend hoher Bepflanzung errichtet werden um die Beeinträchtigungen durch den Tank- und Waschbetrieb auf ein etwas erträglicheres Maß zu reduzieren.

Wir sind der Auffassung daß eine Tankstelle in dieser Größenordnung überdimensioniert für diesen Standort ist, gerade in Zeiten zunehmenden Umweltbewusstseins.

Wir bitten darum unsere Einwände und die zahlreicher Anwohner der umliegenden Wohngebiete ernst zu nehmen und vom Bau einer Großtankstelle Abstand zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Einwender X

Stadt Lüdinghausen  
Eing. 25. Mai 2018  
Dez. \_\_\_\_\_ FB 3

GELSENWASSER AG · Postfach 12 52 · 59348 Lüdinghausen

Stadt Lüdinghausen  
FB 3 - Planen und Bauen  
Postfach 1280

59348 Lüdinghausen

Ihr Zeichen: VhbBP Selmer Str. Tankstelle  
Ihre Nachricht vom: 30.04.18  
Unser Zeichen: blt-kott  
Unsere Nachricht vom:

Name: Christoph Kottmann  
Telefon: 02591/24-215  
Telefax: 02591/24-244  
E-Mail: Christoph.Kottmann@gelsenwasser.de

Datum: 18. Mai 2018

**Öffentliche Auslegung des Vorentwurfs zum  
vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Selmer Straße - Tankstelle“**  
hier: Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Benachrichtigung über den Entwurf des oben angeführten  
Bebauungsplanes sowie die Übersendung des Planentwurfes nebst Begründung und teilen  
Ihnen mit, dass unsererseits Anregungen dazu bestehen.

Wir möchten darauf hinweisen, dass wir im Flurstück 772 eine Wasserleitung DN 500 betreiben.  
Zudem ist diese durch eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit gesichert.

Wir bitten um weitere Beteiligung.

Freundliche Grüße

GELSENWASSER AG



GELSENWASSER AG

Betriebsdirektion  
Ascheberger Straße 28  
59348 Lüdinghausen  
Telefon: 02591 24- 0  
Telefax: 02591 24-244  
info@gelsenwasser.de  
www.gelsenwasser.de

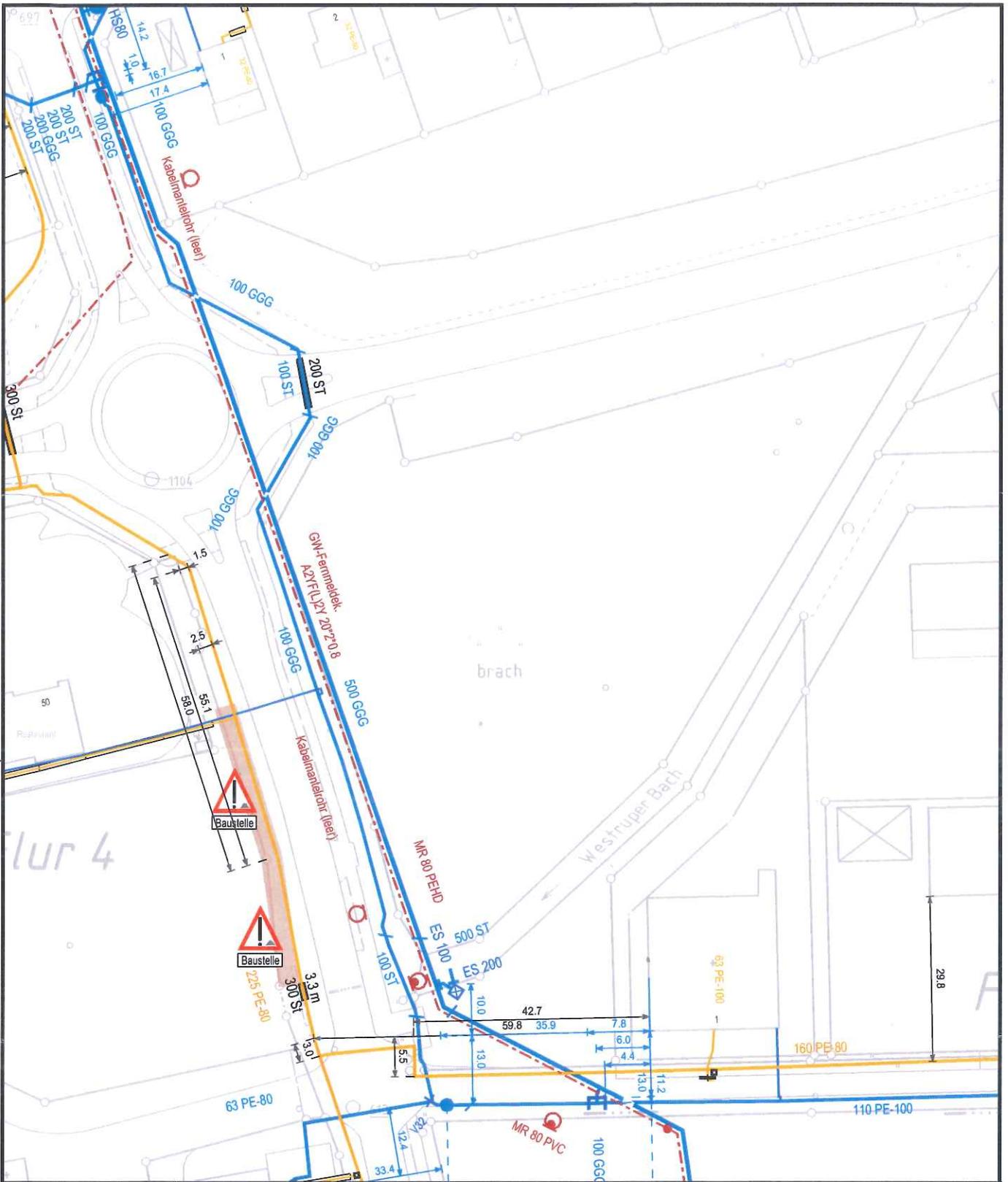
Sitz der Hauptverwaltung:  
Gelsenkirchen  
Amtsgericht:  
Gelsenkirchen, HRB 165  
USt-IdNr.: DE 124978719  
Gläubiger-ID:  
DE46 1000 0000 0281 44

Sparkasse Gelsenkirchen  
IBAN: DE55 4205 0001 0101 0670 54  
BIC: WELADED1GEK

Commerzbank Gelsenkirchen  
IBAN: DE51 4204 0040 0434 5179 00  
BIC: COBADEFF

Aufsichtsratsvorsitzender:  
Thomas Eiskirch

Vorstand:  
Henning R. Deters,  
Vorstandsvorsitzender  
Dr. Dirk Waider



# Netzplan

BP Vorentwurf "Selmer Straße Tankstelle"



	Datum	Name	Die Leitungen sind in ungefährender Lage dargestellt. Die eingetragenen Maße sind unverbindlich. Die genaue Lage ist durch Aufgrabungen zu ermitteln.	Betriebsdirektion Lüdinghausen
Bearbeitet	18.5.18	Kottmann		
Gezeichnet			Maßstab 1:1000	Zeichnungsnummer
Gesehen				

Stadt Lüdinghausen  
Eing. 05. Juni 2018  
Dez. ... 3P



Stadt Lüdinghausen  
Der Bürgermeister  
Borg 2  
Herr Blick-Weber  
59348 Lüdinghausen

Hausanschrift: Friedrich-Ebert-Straße 7, 48653 Coesfeld  
Postanschrift: Postfach 1455, 48235 Dülmen  
Abteilung: 36 - Straßenverkehr  
Geschäftszeichen:  
Auskunft: Herr Kamper  
Raum: Nr. 104, Kreuzweg 27, Dülmen  
Telefon-Durchwahl: 02541 / 18-3611  
Telefon-Vermittlung: 02541 / 18-0  
Telefax: 02541 / 18-3599  
E-Mail: Christian.Kamper@kreis-coesfeld.de  
Internet: www.kreis-coesfeld.de

Datum: 30.05.2018

Vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Selmer Straße-Tankstelle“  
Ihr Schreiben vom 30.04.2018

Sehr geehrter Herr Blick-Weber,

aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen den o.g. Bebauungsplan, sofern in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger bezüglich der Anlage der Linksabbiegerspur auf der Selmer Straße Einigung erzielt werden kann.

Die mir überlassenen Unterlagen sende ich beigefügt zu meiner Entlastung zurück.

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag

Kamper

Kreis Coesfeld, 48651 Coesfeld

Stadt Lüdinghausen  
Fachbereich 3 / Planung  
z. Hd. Herrn Blick-Veber  
Postfach 1531

59335 Lüdinghausen

Hausanschrift: Friedrich-Ebert-Straße 7, 48653 Coesfeld  
Postanschrift: 48651 Coesfeld  
Abteilung: 01 - Büro des Landrats  
Geschäftszeichen:  
Auskunft: Frau Stöhler  
Raum: Nr. 136, Gebäude 1  
Telefon-Durchwahl: 02541 / 18-9111  
Telefon-Vermittlung: 02541 / 18-0  
Telefax: 02541 / 18-9198  
E-Mail: [Martina.Stoehler@kreis-coesfeld.de](mailto:Martina.Stoehler@kreis-coesfeld.de)  
Internet: [www.kreis-coesfeld.de](http://www.kreis-coesfeld.de)

Datum: 06.06.2018

### **Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Selmer Straße - Tankstelle“**

Hier: Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Sehr geehrter Herr Blick-Veber,

zu dem o.g. Verfahren nimmt der Kreis Coesfeld wie folgt Stellung:

Der Aufgabenbereich **Immissionsschutz** erklärt:

Der vorliegende vorhabenbezogene Bebauungsplan dient der Schaffung von Planungsrecht für eine Tankstelle mit Waschstraße. Die Tankstelle soll rund um die Uhr, die Waschstraße von 06:00 bis 22:00 Uhr betrieben werden.

Zur Beurteilung der Immissionssituation wurde durch das Büro Wenker + Gesing eine lärmtechnische Prognose (Gutachten Nr. 3552.1/01 vom 13.12.2017) erstellt.

Diese Berechnung weist die Einhaltung der gemäß TA Lärm einschlägigen Immissionsrichtwerte an den nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen unter Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen aus.

So sind im Osten des Plangebietes eine Lärmschutzwand sowie ein Lärmschutzwall auf der Grundlage des Gutachtens festgesetzt worden.

Allerdings sind laut Punkt 7.3 „Lärmschutzmaßnahmen“ An- und Abfahrten sowie Tankvorgänge von LKW im Nachtzeitraum (Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr aus Lärmschutzgründen nicht möglich. Dieses widerspricht dem geplanten Betrieb der Tankstelle „rund um die Uhr“. Es ist nicht ersichtlich, wie diese „Lärminderungsmaßnahme“ in der Praxis umgesetzt werden soll.

Der Aufgabenbereich **Grundwasser** gibt folgenden Hinweis:

Sollte auf dem Grundstück die Nutzung von Erdwärme in Betracht gezogen werden, so ist dies in wasserrechtlicher Hinsicht mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises Coesfeld abzustimmen.

#### Konten der Kreiskasse Coesfeld:

Sparkasse Westmünsterland

IBAN DE54 4015 4530 0059 0013 70

BIC WELADE3WXXX

VR-Bank Westmünsterland eG

IBAN DE68 4286 1387 5114 9606 00

BIC GENODEM1BOB

Postbank Dortmund

IBAN DE67 4401 0046 0001 9294 60

BIC PBNKDEFF

#### Sie erreichen uns ...

Mo. – Do. 8.30 – 12.00 Uhr  
und 14.00 – 16.00 Uhr  
Fr. 8.30 – 12.00 Uhr  
und nach Terminabsprache

Aus **bauordnungsrechtlicher Sicht** wird darauf hingewiesen, dass sowohl für den Lärmschutzwall wie auch für die Lärmschutzwand die erforderlichen Abstandflächen nachzuweisen sind.

Für den Punkt 1.3 der textlichen Festsetzungen empfehle ich den „Ausschluss der Betriebsleiterwohnungen“ gemäß Begründung klarzustellen. Auf die Ausführungen des Immissionsschutzes wird hingewiesen.

Seitens der **Brandschutzdienststelle** und des **Gesundheitsamtes** bestehen keine Bedenken.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Stöhler', with a long horizontal stroke extending to the right.

Stöhler



# Straßen.NRW.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

**Regionalniederlassung Münsterland**

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen  
Regionalniederlassung Münsterland  
Postfach 1641 · 48636 Coesfeld

Stadt Lüdinghausen  
Fachbereich 3 / Planung  
Postfach 1531  
59335 Lüdinghausen

Kontakt: Frank Steinbuß  
Telefon: 02541/742-132  
Fax: 02541/742-271  
E-Mail: frank.steinbuss@strassen.nrw.de  
Zeichen: 2030/4402/1.13.03.07Lüdinghausen-Nr.71  
(Bei Antworten bitte angeben.)  
Datum: 04.06.2018

## Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Selmer Straße – Tankstelle“

Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Ihr Schreiben vom 30.04.2018 mit Az.: VhBP Selmer Straße-Tankstelle

Sehr geehrte Damen und Herren,

durch die vorliegende Bauleitplanung soll die planungsrechtliche Voraussetzung für die Ansiedlung einer Tankstelle und einem Tankstellenshop mit einer Verkaufsfläche von 120 m<sup>2</sup> im Osten der Stadt Lüdinghausen geschaffen werden.

Die geplante Tankstellenanlage liegt außerhalb der Ortsdurchfahrt der Stadt Lüdinghausen unmittelbar an der Bundesstraße 58, Abschnittnummer 61 und der Landesstraße 835, Abschnittnummer 4 und grenzt gleichzeitig an dem bestehenden Kreisverkehr (NK 4210 060) an.

Laut der Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015 wiesen die Bundesstraße eine Verkehrsbelastung von DTV = 6.918 Kfz/Tag (Ost) bis DTV = 20.076 Kfz/Tag (West) und die Landesstraße eine Verkehrsbelastung von DTV = 8.395 Kfz/Tag in den betroffenen Streckenabschnitten auf.

Im Bebauungsplan ist parallel zur Bundesstraße 58 und zur Landesstraße 835 mit Ausnahme der Anbindung der Planstraße, ein Bereich ohne Ein- und Ausfahrt auf gesamter Länge festgesetzt und gemäß der Planzeichenverordnung zeichnerisch im Bebauungsplan dargestellt.

Wenngleich in den Unterlagen eine Grundstückszufahrt im Zuge der Landesstraße 835 dargestellt ist, wird die geplante verkehrliche Erschließung des Plangebiets und der angrenzenden Grundstücke aus den vorgelegten Unterlagen nicht eindeutig ersichtlich. Bisher liegt Straßen.NRW darüber hinaus keine Verkehrsplanung für das Vorhaben vor.

Straßen.NRW-Betriebssitz · Postfach 10 16 53 · 45816 Gelsenkirchen ·  
Telefon: 0209/3808-0  
Internet: www.strassen.nrw.de · E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de

WestLB Düsseldorf · BLZ 30050000 · Konto-Nr 4005815  
Steuernummer: 319/5972/0701

**Regionalniederlassung Münsterland**

Wahrkamp 30 · 48653 Coesfeld  
Postfach 1641 · 48636 Coesfeld  
Telefon: 02541/742-0  
kontakt.ml.msl@strassen.nrw.de

Aus Sicht der Regionalniederlassung Münsterland bestehen gegen die Ansiedlung der Tankstellenanlage am geplanten Standort keine grundsätzlichen Bedenken unter der Voraussetzung, dass die nachfolgenden Punkte bei der weiteren Bauleitplanung berücksichtigt werden:

1. Die Leistungsfähigkeit sowie der Anbindungstyp sind in einem Verkehrsgutachten zu untersuchen und nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) nachzuweisen. Nach den hier vorliegenden Erkenntnissen, ist der Kreisverkehr in den Spitzenstunden bereits deutlich belastet. Im Rahmen der Verkehrsplanung ist daher sicherzustellen, dass die Leistungsfähigkeit am Kreisverkehr aufgrund von Rückstauereignisse im Bereich der Anbindung nicht negativ beeinträchtigt wird.
2. Für die geplante verkehrliche Erschließung der Tankstellenanlage und der benachbarten Grundstücksflächen ist ein straßenverkehrstechnische Entwurf aufzustellen und dieser gemäß den Empfehlungen für das Sicherheitsaudit an Straßen (ESAS) zu auditieren. Die Erkenntnisse aus dem Sicherheitsaudit sind bei der weiteren Verkehrsplanung zu beachten.
3. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind im Einmündungsbereich der Planstraße die Sichtfelder gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) sicherzustellen und in den Bebauungsplan zeichnerisch einzutragen und festzusetzen.
4. Hinsichtlich der innerhalb der nach dem § 9 (1) Bundesfernstraßengesetz (FStrG) geltenden Anbauverbotszone (20 m) geplanten Anlagenbestandteile, weise ich darauf hin, dass Hochbauanlagen sowie die dazugehörigen Pflichtstellplätze nach der jeweiligen Nutzung des Hochbaus § 51 BauO NRW innerhalb der Anbauverbotszone nicht zulässig sind.
5. Laut § 9 (6) FStrG bedürfen Werbeanlagen innerhalb der Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszone und mit Wirkung zu den klassifizierten Bundesstraßen grundsätzlich der gesonderten Zustimmung der Straßenbauverwaltung. Im Bebauungsplan ist daher die folgende textliche Festsetzungen hinsichtlich Werbung aufzunehmen. *„Werbeanlagen innerhalb der Anbauverbotszone sind nicht zulässig. Werbeanlagen innerhalb der Anbaubeschränkungszone und mit Wirkung zur Bundesstraße bedürfen grundsätzlich der gesonderten Zustimmung der Straßenbauverwaltung gemäß § 9 (6) FStrG. Außerhalb der Anbauverbotszone ist die Ausrichtung und Gestaltung der Werbeanlagen so umzusetzen, dass die Werbung die Verkehrsteilnehmer nicht blenden oder ablenken kann“.*
6. Die an die Bundesstraße angrenzenden Bauvorhaben sind aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs so zu beleuchten und durch ausreichend hohe und dichte Einfriedigung und Bepflanzung zum Schutze der Verkehrsteilnehmer abzuschirmen, dass der übergeordnete Verkehr weder geblendet noch abgelenkt wird. Aus diesem Grund wird die Beibehaltung des Sichtschutzwalls im Zuge der Bundesstraße als Blendschutz seitens Straßen.NRW favorisiert.
7. Der an die östlich gelegene Lärmschutzanlage angrenzende Sichtschutzwall ist gemäß Planfeststellungsbeschluss 713-32-03/697 vom 17.12.1996 planfestgestellt. Das im Bauwerkverzeichnis unter der Nummer 88 aufgeführte Bauwerk erfüllt die Funktion des Sichtschutzes für einen Anlieger (Planfeststellungsbeschluss, Punkt 5.3.12.18). Im Rahmen der gemeindlichen Bauleitplanung ist seitens der Stadt Lüdinghausen sicherzustellen, dass der „Sichtschutz“ für den betroffenen Anlieger oder seinen Rechtsnachfolger gleichwertig und dauerhaft sichergestellt wird.

8. Die im Zuge der Bundesstraße verlaufende Lärmschutzanlage (Wand / Wall) ist gemäß Planfeststellungsbeschluss 713-32-03/697 vom 17.12.1996 planfestgestellt. Im Rahmen der gemeindlichen Bauleitplanung ist durch die Stadt Lüdinghausen sicherzustellen, dass die gemäß Planfeststellungsbeschluss vorgesehene Lärmschutzfunktion aufgrund der geplanten Änderungen im Bereich bzw. im Vorfeld der Lärmschutzanlage nicht reduziert wird und im vollen Umfang erhalten bleibt.
9. Des Weiteren wird von hier vorsorglich darauf hingewiesen, dass eventuelle Ansprüche auf aktiven oder passiven Lärmschutz gegenüber dem Straßenbaulastträger der Bundes- und Landesstraße nicht geltend gemacht werden können, da die Aufstellung des Bebauungsplanes in Kenntnis der klassifizierten Straßen durchgeführt wird.
10. Entlang der Bundesstraße sind mehrere Baumstandorte neu geplant. Der Abstand von Bäumen zum befestigten Fahrbahnrand ist unter Berücksichtigung der Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009) zu wählen. Gemäß der RPS 2009 variiert der kritische Abstand in Abhängigkeit der Gefährdungsstufe, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der jeweiligen Böschungshöhe. Sofern der notwendige Sicherheitsabstand zwischen dem Fahrbahnrand und der Gefahrenstelle (Baum) nicht gegeben ist, ist aus Gründen der Verkehrssicherheit ein Schutzsystem gemäß RPS 2009 durch den Veranlasser anzuordnen.
11. Bei der Baumaßnahme handelt es sich um eine einseitige Veranlassung aufgrund des Änderungsverlangens der Stadt Lüdinghausen zur ordnungsgemäßen Erschließung der Tankstellenanlage und der angrenzenden Grundstücke. Die Kosten der Baumaßnahme sind nach dem Veranlasserprinzip gemäß dem Straßen- und Wegegesetz NRW von der Stadt Lüdinghausen zu tragen.
12. Auf der Grundlage der vorgenannten Verkehrsplanung ist rechtzeitig vor Abschluss der Bauleitplanung zwischen der Stadt Lüdinghausen und Straßen.NRW eine Vereinbarung abzuschließen, in der die finanziellen, rechtlichen und technischen Details der Baumaßnahme geregelt werden.

Vor diesem Hintergrund schlage ich vor, das weitere Vorgehen und die Verkehrsplanung in einem gemeinsamen Termin zu erörtern.

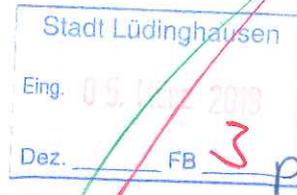
Weitere Anregungen sind im Rahmen der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB vom Landesbetrieb Straßen NRW - Regionalniederlassung Münsterland – zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vorzutragen.

Mit freundlichen Grüßen

I. A.



Hubertus Ebbeskotte



GELSENWASSER AG · Postfach 12 52 · 59348 Lüdinghausen

Stadt Lüdinghausen  
FB 3 – Planen und Bauen  
Postfach 1280

59348 Lüdinghausen

Ihr Zeichen: BP Selmer Straße - Tankstelle  
Ihre Nachricht vom: 04.02.2019  
Unser Zeichen: blt-pöt

Name: Simon Pötter  
Telefon: 02591/24-219  
Telefax: 02591/24-244  
E-Mail: Simon.Poetter@gelsenwasser.de

Datum: 28. Februar 2019

## Öffentliche Auslegung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Selmer Straße – Tankstelle“

hier: Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

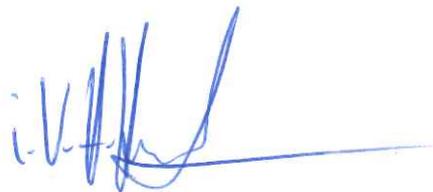
wir danken Ihnen für die Benachrichtigung über die Auslegung des oben angeführten Bebauungsplanes sowie die Übersendung des Planentwurfes nebst Begründung und teilen Ihnen mit, dass unsererseits Anregungen dazu bestehen.

Wir möchten darauf hinweisen, dass wir im Flurstück 772 eine Wasserleitung DN 500 betreiben, welche durch eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit im Grundbuch gesichert ist.

Des Weiteren wird die Leitung nach bisheriger Planung durch eine Preistafel überbaut. Wir bitten um Anpassung der Planung und um weitere Beteiligung.

Mit freundlichen Grüßen

GELSENWASSER AG



GELSENWASSER AG

Betriebsdirektion  
Ascheberger Straße 28  
59348 Lüdinghausen  
Telefon: 02591 24- 0  
Telefax: 02591 24-244  
info@gelsenwasser.de  
www.gelsenwasser.de

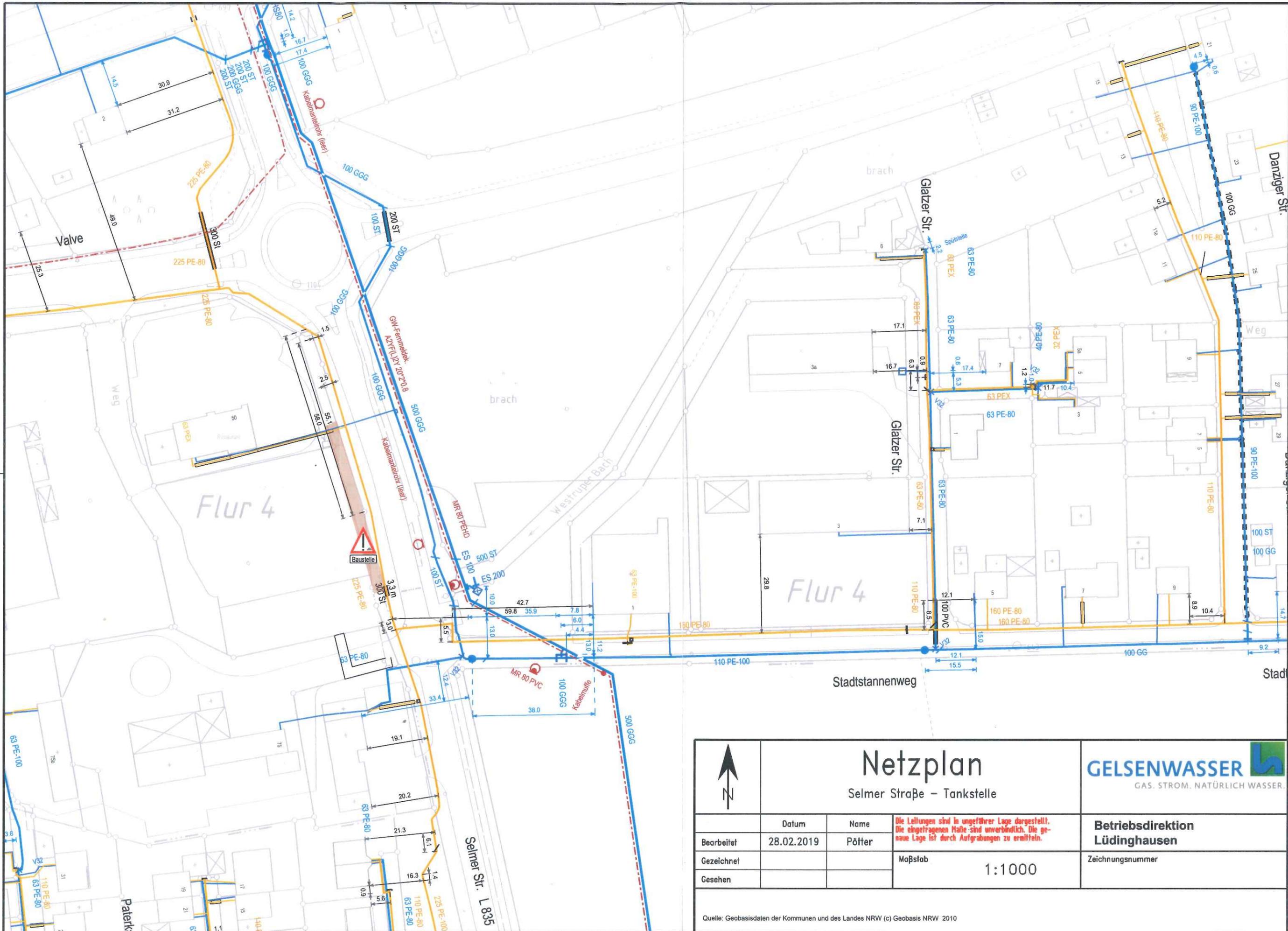
Sitz der Hauptverwaltung:  
Gelsenkirchen  
Amtsgericht:  
Gelsenkirchen, HRB 165  
USt-IdNr.: DE 124978719  
Gläubiger-ID:  
DE46 1000 0000 0281 44

Sparkasse Gelsenkirchen  
IBAN: DE55 4205 0001 0101 0670 54  
BIC: WELADED1GEK

Commerzbank Gelsenkirchen  
IBAN: DE51 4204 0040 0434 5179 00  
BIC: COBADEFF

Aufsichtsratsvorsitzender:  
Thomas Eiskirch

Vorstand:  
Henning R. Deters,  
Vorstandsvorsitzender  
Dr. Dirk Waider



	<h1>Netzplan</h1> <p>Selmer Straße - Tankstelle</p>		
	<b>Bearbeitet</b> 28.02.2019	<b>Name</b> Pöfter	
<b>Gezeichnet</b>	<b>Maßstab</b> 1:1000	<b>Zeichnungsnummer</b>	
<b>Gesehen</b>			
Quelle: Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW (c) Geobasis NRW 2010			



Kreis Coesfeld, 48651 Coesfeld

Stadt Lüdinghausen  
Fachbereich 3 / Planung  
z. Hd. Frau Schmidt  
Postfach 1531

59335 Lüdinghausen

Hausanschrift: Friedrich-Ebert-Straße 7, 48653 Coesfeld  
Postanschrift: 48651 Coesfeld  
Abteilung: 01 - Büro des Landrats  
Geschäftszeichen:  
Auskunft: Frau Stöhler  
Raum: Nr. 136, Gebäude 1  
Telefon-Durchwahl: 02541 / 18-9111  
Telefon-Vermittlung: 02541 / 18-0  
Telefax: 02541 / 18-9198  
E-Mail: [Martina.Stoehler@kreis-coesfeld.de](mailto:Martina.Stoehler@kreis-coesfeld.de)  
Internet: [www.kreis-coesfeld.de](http://www.kreis-coesfeld.de)

Datum: 07.03.2019

## Öffentliche Auslegung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplanentwurf „Selmer Straße – Tankstelle“

Hier: Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Sehr geehrte Frau Schmidt,

zu dem o.g. Verfahren nimmt der Kreis Coesfeld wie folgt Stellung:

Gegen die vorliegende Bauleitplanung bestehen seitens der **Unteren Bodenschutzbehörde** keine grundsätzlichen Bedenken.

Im Geltungsbereich der vorliegenden Bauleitplanung sind keine Altlasten oder schädliche Bodenveränderungen bekannt. Auch liegen hier keine schutzwürdigen Böden vor.

Die folgenden bodenschutzrechtlichen Belange sollten in Form von Hinweisen in den Bebauungsplan aufgenommen werden:

1. Bei dem Aufbringen von Materialien außerhalb oder unterhalb einer durchwurzelbaren Bodenschicht sind die Anforderungen der „M 20 – Technische Regeln Boden 2004“ der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall zu beachten.
2. Der Einsatz von Recycling-Baustoffen (RC-Material) ist NRW durch die sogenannten Verwertererlasse geregelt und Bedarf einer wasserrechtlichen Erlaubnis, welche bei der Abteilung Umwelt des Kreises Coesfeld einzuholen ist.
3. Gemäß § 2 (1) Landesbodenschutzgesetz für NRW (LBodSchG) sind der Grundstückseigentümer und der Inhaber der tatsächlichen Gewalt über ein

### Konten der Kreiskasse Coesfeld:

Sparkasse Westmünsterland

IBAN DE54 4015 4530 0059 0013 70  
BIC WELADE33XXX

VR-Bank Westmünsterland eG

IBAN DE68 4286 1387 5114 9606 00  
BIC GENODEM1BOB

Postbank Dortmund

IBAN DE67 4401 0046 0001 9294 60  
BIC PBNKDEFF

### Sie erreichen uns ...

Mo. – Do. 8.30 – 12.00 Uhr  
und 14.00 – 16.00 Uhr  
Fr. 8.30 – 12.00 Uhr  
und nach Terminabsprache

Grundstück verpflichtet, Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Altlast oder schädlichen Bodenveränderung auf dem Grundstück unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen. Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Altlast oder schädlichen Bodenveränderungen ergeben sich aus § 9 Abs. 1 Satz 1 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) i. V. m. § 3 Abs. 1 und 2 Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV).

Soweit sich bei den Bauarbeiten Auffälligkeiten nach Farbe, Geruch usw. im Boden zeigen, die auf eine Veränderung des Bodens mit umweltgefährdenden Stoffen hindeuten, ist die Untere Bodenschutzbehörde unverzüglich durch den Bauherrn zu benachrichtigen, um ggf. eine ordnungsgemäße und schadlose Entsorgung des verunreinigten Bodens sicherzustellen.

Die Stellungnahme des Aufgabenbereiches **Immissionsschutz** lautet:

Der vorliegende vorhabenbezogene Bebauungsplan dient der Schaffung von Planungsrecht für eine Tankstelle mit Waschstraße und mehrerer Nebennutzungen. Zur Beurteilung der Immissionssituation wurde durch das Büro Wenker + Gesing eine lärmtechnische Prognose (Gutachten Nr. 3068.1/01 vom 16.03.2018), aktualisiert durch Gutachten Nr. 3552.1/02 vom 04.12.2018. Diese Berechnungen sowie die ebenfalls durch das Büro Wenker + Gesing gefertigte gutachterliche Stellungnahme zur Abschätzung der Geruchsmissionssituation lassen eine planungsrechtliche Umsetzbarkeit der Planung aus den Belangen des Immissionsschutzes erkennen.

Seitens der **Unteren Naturschutzbehörde** bestehen ebenfalls keine grundsätzlichen Bedenken. Das rechnerisch ermittelte Ausgleichsdefizit in Höhe von knapp 24.000 Biotopwertpunkten kann über ein anerkanntes Ökokonto abgelöst werden.

Es wird gebeten, den Berg-Ahorn (*Acer pseudoplatanus*) als nicht-heimische Art aus den Pflanzlisten zu streichen.

Laut Aufgabenbereich **Grundwasser** ist die Wasserversorgung durch Anbindung an das öffentliche Netz zu gewährleisten. Sollte die Nutzung von Erdwärme in Betracht gezogen werden, so ist dies in wasserrechtlicher Hinsicht mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises Coesfeld abzustimmen.

Aus **brandschutztechnischer Sicht** kann der Aufstellung des Bebauungsplanes zugestimmt werden, sofern eine der zukünftigen Nutzung entsprechende ausreichende Löschwasserversorgung vorgesehen wird. Die Sicherstellung einer den örtlichen Verhältnissen angemessenen Löschwasserversorgung ist gemäß § 3 BHKG Aufgabe der Gemeinde.

Hinweis:

In den vorgelegten Unterlagen steht unter Punkt 6.1 „Ein Konzept zur Löschwasserversorgung wird derzeit erarbeitet und im Rahmen des weiteren Verfahrens ergänzt“. Dieses liegt hier noch nicht vor. Daher kann eine abschließende Beurteilung des B-Planes erst nach Vorlage entsprechender Angaben vorgenommen werden.

Gegen die Aufstellung des o.g. Bebauungsplanes werden keine **bauordnungsrechtlichen Bedenken** erhoben. Auf die Stellungnahme bei der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wird hingewiesen.

Seitens des **Gesundheitsamtes** bestehen keine Bedenken.

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag

Stöhr

Stöhler

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen  
**Regionalniederlassung Münsterland**  
Postfach 1641 · 48636 Coesfeld

Stadt Lüdinghausen  
Fachbereich 3 / Planung  
Postfach 1531  
59335 Lüdinghausen

### Regionalniederlassung Münsterland

Kontakt: Frank Steinbuß  
Telefon: 02541/742-132  
Fax: 02541/742-271  
E-Mail: frank.steinbuss@strassen.nrw.de  
Zeichen: 54.03.06/Lüdinghausen/71/ML/4402  
(Bei Antworten bitte angeben.)  
Datum: 06.03.2019

## Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Selmer Straße – Tankstelle“

Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Ihr Schreiben vom 04.02.2019 mit Az.: BP Selmer Straße-Tankstelle

Sehr geehrte Damen und Herren,

durch die vorliegende Bauleitplanung soll die planungsrechtliche Voraussetzung für die Ansiedlung einer Tankstelle mit PKW- Waschstraße und einem Tankstellenshop mit einer Verkaufsfläche von 120 m<sup>2</sup> im Osten der Stadt Lüdinghausen geschaffen werden.

Die geplante Tankstellenanlage liegt außerhalb der Ortsdurchfahrt der Stadt Lüdinghausen unmittelbar an der Bundesstraße 58 und der Landesstraße 835 und grenzt gleichzeitig an dem bestehenden Kreisverkehr (NK 4210 060) an. Laut der Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015 wiesen die Bundesstraße eine Verkehrsbelastung von DTV = 6.918 Kfz/Tag (Ost) bis DTV = 20.076 Kfz/Tag (West) und die Landesstraße eine Verkehrsbelastung von DTV = 8.395 Kfz/Tag in den betroffenen Streckenabschnitten auf.

Die in den Bebauungsplan aufgenommenen Ausführungen und Festsetzungen zu den Anbauverboten und Anbaubeschränkungen gemäß dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und dem Straßen und Wegegesetz NRW (StrWG NRW) werden von hier begrüßt. Im Bebauungsplan ist im Verlauf der Bundesstraße und Landesstraße, mit Ausnahme der Anbindung der Planstraße, ein Bereich ohne Ein- und Ausfahrt auf gesamter Länge festgesetzt. Parallel zur Bundesstraße ist eine Anbauverbotszone von 20 m zum befestigten Fahrbahnrand der Bundesstraße gemäß der Planzeichenverordnung zeichnerisch dargestellt. Ferner sind textliche Hinweise zu den Anlagen der Außenwerbung im Bereich der Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszone im Bebauungsplan enthalten.

Die verkehrliche Erschließung ist über eine neue Anbindung an die Landesstraße 835 (AN 04) in Höhe der Station 2,815 geplant. Durch das Ingenieurbüro Gnegel GmbH wurde das zukünftige Verkehrsaufkommen prognostiziert und die notwendige Verkehrsqualitätsstufe gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) an der geplanten Anbindung sowie dem benachbarten Knotenpunkt ermittelt.

Straßen.NRW-Betriebssitz · Postfach 10 16 53 · 45816 Gelsenkirchen ·  
Telefon: 0209/3808-0  
Internet: www.strassen.nrw.de · E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de

WestLB Düsseldorf · BLZ 30050000 · Konto-Nr 4005815  
Steuernummer: 319/5972/0701

### Regionalniederlassung Münsterland

Wahrkamp 30 · 48653 Coesfeld  
Postfach 1641 · 48636 Coesfeld  
Telefon: 02541/742-0  
kontakt.ml.msl@strassen.nrw.de

Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde ein Erschließungskonzept entwickelt, das grundsätzlich eine leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung der zukünftigen Verkehre im klassifizierten Straßennetz ermöglicht. Hierzu wird die neue Anbindung baulich so gestaltet, dass nur die Fahrbeziehungen „rechts rein / rechts raus“ im Bereich der Anbindung möglich sind. Zusätzlich wird das Linksabbiegen von der Landesstraße durch die Anlage einer neuen Linksabbiegespur ermöglicht. Die vorgenannte Verkehrsplanung wurde bereits mit Straßen.NRW abgestimmt und wird derzeit seitens der Regionalniederlassung Münsterland auditiert.

Im Zusammenhang mit der Bauleitplanung wird die äußere Entwässerung angepasst, um die Plangebietsfläche an die öffentliche Kanalisation der Stadt Lüdinghausen anzuschließen. Hierzu wird ein Sammler DN 700 durch das Brückenbauwerk „Westruper Bach“ (BW 4210532) geführt und das Bauwerk verdämmt. Die Stadt übernimmt zukünftig einen Teilbereich der Kanalhaltung R54.20, die derzeit noch in Baulast von Straßen.NRW liegt.

Vor diesem Hintergrund bestehen gegen den vorgelegten Bebauungsplan aus Sicht der Regionalniederlassung Münsterland keine grundsätzlichen Bedenken unter der Voraussetzung, dass die nachfolgenden Punkte von der Stadt Lüdinghausen bei der Bauleitplanung berücksichtigt werden:

1. Für die geplante verkehrliche Erschließung ist eine Ausführungsplanung aufzustellen und diese gemäß den Empfehlungen für das Sicherheitsaudit an Straßen (ESAS) zu auditieren. Die Erkenntnisse aus dem Sicherheitsaudit sind bei der weiteren Baudurchführung zu beachten.
2. Auf der Grundlage der vorgenannten Verkehrsplanung ist rechtzeitig vor Abschluss der Bauleitplanung zwischen der Stadt Lüdinghausen und Straßen.NRW eine Vereinbarung abzuschließen, in der die finanziellen, rechtlichen und technischen Details der Baumaßnahme geregelt werden.
3. Die neu geplante Kanalhaltung ist mit Straßen.NRW einvernehmlich abzustimmen. Die Umnutzung und der Umbau der Brücke „Westruper Bach“ sowie der Wechsel der Baulast der Kanalhaltung R54.20 sind mit Straßen.NRW rechtlich zu regeln. Hierzu ist rechtzeitig vor Abschluss der Bauleitplanung ein Gestattungsvertrag über die Straßenmitbenutzung mit Straßen.NRW abzuschließen.
4. Die an die Bundesstraße und Landesstraße angrenzenden Bauvorhaben sind aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs so zu beleuchten und durch ausreichend hohe und dichte Einfriedigung und Bepflanzung zum Schutze der Verkehrsteilnehmer abzuschirmen, dass der übergeordnete Verkehr weder geblendet noch abgelenkt wird.
5. Entlang der Bundesstraße sind mehrere Baumstandorte neu geplant. Der Abstand von Bäumen zum befestigten Fahrbahnrand ist unter Berücksichtigung der Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009) zu wählen.
6. Der an die östlich gelegene Lärmschutzanlage angrenzende Sichtschutzwall ist gemäß Planfeststellungsbeschluss 713-32-03/697 vom 17.12.1996 planfestgestellt. Das im Bauwerkverzeichnis unter der Nummer 88 aufgeführte Bauwerk erfüllt die Funktion des Sichtschutzes für einen Anlieger (Planfeststellungsbeschluss, Punkt 5.3.12.18). Im Rahmen der gemeindlichen Bauleitplanung ist seitens der Stadt Lüdinghausen sicherzustellen, dass der „Sichtschutz“ für den betroffenen Anlieger oder seinen Rechtsnachfolger gleichwertig und dauerhaft sichergestellt wird.

7. Die im Zuge der Bundesstraße verlaufende Lärmschutzanlage (Wand / Wall) ist gemäß Planfeststellungsbeschluss 713-32-03/697 vom 17.12.1996 planfestgestellt. Im Rahmen der gemeindlichen Bauleitplanung ist durch die Stadt Lüdinghausen sicherzustellen, dass die gemäß Planfeststellungsbeschluss vorgesehene Lärmschutzfunktion aufgrund der geplanten Änderungen im Bereich bzw. im Vorfeld der Lärmschutzanlage nicht reduziert wird und im vollen Umfang erhalten bleibt.
8. Des Weiteren wird von hier vorsorglich darauf hingewiesen, dass eventuelle Ansprüche auf aktiven oder passiven Lärmschutz gegenüber dem Straßenbaulastträger der Bundes- und Landesstraße nicht geltend gemacht werden können, da die Aufstellung des Bebauungsplanes in Kenntnis der klassifizierten Straßen durchgeführt wird.
9. Bei der Baumaßnahme handelt es sich um eine einseitige Veranlassung aufgrund des Änderungsverlangens der Stadt Lüdinghausen zur ordnungsgemäßen Erschließung der Tankstellenanlage und der angrenzenden Grundstücke. Die Kosten der Baumaßnahme sind nach dem Veranlasserprinzip gemäß dem Straßen- und Wegegesetz NRW von der Stadt Lüdinghausen zu tragen.

Weitere Anregungen sind im Rahmen der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB vom Landesbetrieb Straßen NRW - Regionalniederlassung Münsterland – zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vorzutragen.

Mit freundlichen Grüßen  
I. A.

Frank Steinbuß

2.) zur Kenntnis nach Abgang      **4000** /      **4400** /      **4403b**

4.) Reg bitte neu registrieren unter **Az.: 54.03.06/Lüdinghausen/71/ML**  
Az. 1.13.03.07Lüdinghausen-Nr.71 (alt)

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen  
Regionalniederlassung Münsterland  
Postfach 1641 · 48636 Coesfeld

Stadt Lüdinghausen  
Fachbereich 3 / Planung  
Postfach 1531  
59335 Lüdinghausen

**Regionalniederlassung Münsterland**

Kontakt: Frank Steinbuß  
Telefon: 02541/742-132  
Fax: 02541/742-271  
E-Mail: frank.steinbuss@strassen.nrw.de  
Zeichen: 54.03.06/Lüdinghausen/71/ML/4402  
(Bei Antworten bitte angeben.)  
Datum: 11.03.2019

**Nachtrag zur Stellungnahme zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Selmer Straße – Tankstelle“ in Lüdinghausen**

Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Ihr Schreiben vom 04.02.2019 mit Az.: BP Selmer Straße-Tankstelle

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Nachgang zu meiner Stellungnahme vom 06.03.2019 mit Az. 54.03.06 /Lüdinghausen/ 71/ML/4402 zum o. .a Bebauungsplan wiese ich vorsorglich darauf hin, dass sofern über die geplante Anbindung ausschließlich eine Erschließung der Tankstellenanlage erfolgen soll, diese nicht dem öffentlichen Verkehr dient und somit als Zufahrt im Sinne des § 20 Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW) einzustufen ist.

Eine neue Zufahrt im Sinne des § 20 StrWG NRW ist Sondernutzung, hierfür fallen jährliche Gebühren an. Darüber hinaus sind die für die Erschließung anfallenden Unterhaltungsmehrkosten gemäß dem Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW) von dem Veranlasser der Maßnahme abzulösen.

Soweit die im Bebauungsplan dargestellte öffentliche Straßenverkehrsfläche ausschließlich der Erschließung der Tankstellenanlage dient, bitte ich die Darstellung im Bebauungsplan anzupassen. Sollte zukünftig die Anbindung weiterer Grundstücke beabsichtigt sein, bitte ich die Erschließung entsprechend der geplanten Nutzung im Bebauungsplan darzustellen.

Mit freundlichen Grüßen



Frank Steinbuß



) ? ' 2, \$ -

/& ) , )7 4 54 " , )-

, ( O , C ##  
#", ? A D?77 '7D  
:) ##E ( 0 ' !  
3) - A? . ?7  
"\$%&!

\*\* \$ , ) 3 @A !  
#+ \$ - , ?" , 2- ,  
' \*),,, / , : , ) B /  
' -, \$ " , - . .C'  
E-) 2 ) , ) , F  
, ) 3 @

! ! " ! # \$ % & ' !  
( \$ ! ( ) !'  
\* + " ! , ! \* - \* !  
.  
# - \* ! \* ( \* , ! ' !  
! \$/ 0 \$ ( ( \* , \* 1 " 2 0'  
3 \* \*0 ! \* ( \* ( " 4 5  
+\*0 . 6 , ! !! 7  
\* 0 .  
) 8 ( , ! ( 0 - \* \* \*  
9 ! - \* ' \* , :- ) ; 9 ! / \* \* ' !  
" :/ ; ! \* + ! \* " ' !  
( , ! \* + " " 0< ! \* ! !  
! \* + \* + \* 3 ( ( 0 ' ) ' !  
\* " " : ) \* - ; .  
! \* ( 0 ! " # " \*  
6 \* ! 1 \* 6 0 ( ' !  
" ( \* \* ! \* ! = = ' ( !  
:- \* 0 " 0 6 " 0 0 > 7.??? - 6& @ ! ' !  
.A?? @& ;. 6 ( 0" B - \* ' !

\*- \*-, \$ " , - . /& 0)1 ! " # \$%& ' ( ) \* + , ) , \$  
) , )7 4 ) 89 , \* , \$ : ) , , \* %3( , ' 3 45 5 6 4 66  
54 " , )- 9999 , \* , \$ =+ , , , %3( , > \$ 3 54 5 4  
> \$ 3 54 5 4

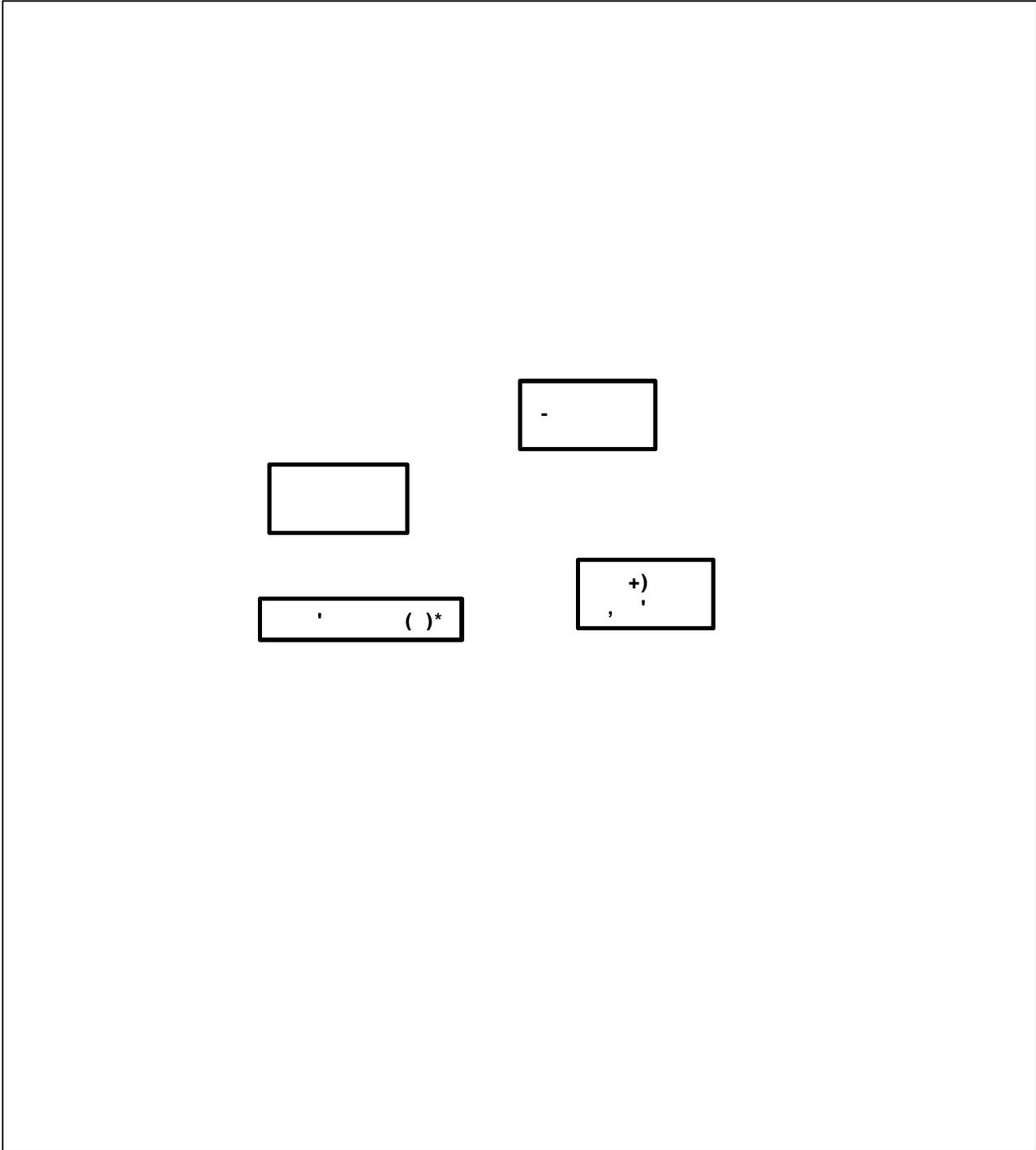


, F O'G. ?A .

A.? . ?7

A

! 7.??? -6& !"(. AH-6& ( # \* | " :  
 ( .?? '7.?? 3 .?? ' .?? 3 ;.8 \*0'  
 \* - !+ ( B +% 6 # G39 G 2 : .  
 H 0! A; 0 J < ' :& ! ; "



!! . 7K L! \* 0



) \* , ! + 1''2 0 ( \* ! !  
\* \* 3 \*0 ! \* : M. &/ ;. ! ( \* % \* '  
2 ! \* f \* < ! "

- +% , ! 0 | \* \* 2 \* ! \$/ \* '  
\* - \*0 \$! + H M ( H !'  
! \* \* 2 ! A -6& 0.

+ \* \*0 ! ( \* % \* \* \*0 0 !  
/ - !+ \* + ! 2 0 ! \*  
0 - \* \* < / .+." !

( .G \* \* N " !! \* ( '  
6 0 ( \* ! \*0 0 ! ! ! '  
! 0 # + .) \* \* ! !  
" 9 ( 9 . ?? && !  
. - \* 0 " ! \* ( . ! \* 6  
? -6& !" (.7 AH-6& .

- 0 6 \* + 0 \* \* ! " \*0 0 !  
( 6 0 F ( ! ( 0+ \* / '  
" :A??' .?? 3 ;! \*0 \* . 0 J ( \* ( 0  
' " ! \* ( ! \* 6 ! \* ( 0  
D & !.

8 6 # ! 4 5 +\*0 ( \* , ! '  
- \* ( \* + ! 3## 0 #O ,  
- \* # : \* G .?D7 ?7A ?A.? . ?7D;.  
\* ! " ! " ! , ! +'  
\* \*0 8 " ! ? P C " \* .6 ( '  
\* " \* \* \* \* ! \* \* \*  
\* \* .

\* 2 : 2 ; H - 3 ! , '  
! ! H . = L! 3 \* ! !  
- : ') 7? 7 ?; " \* . C ?7 ( '  
#+ C 8 ?? ' ?7 ! '  
\* " .

! \* H 3 / ??? ( \*0 \*  
0 + 7? B + Q7 . = ( \* '  
! ( J \* 1 + ? .

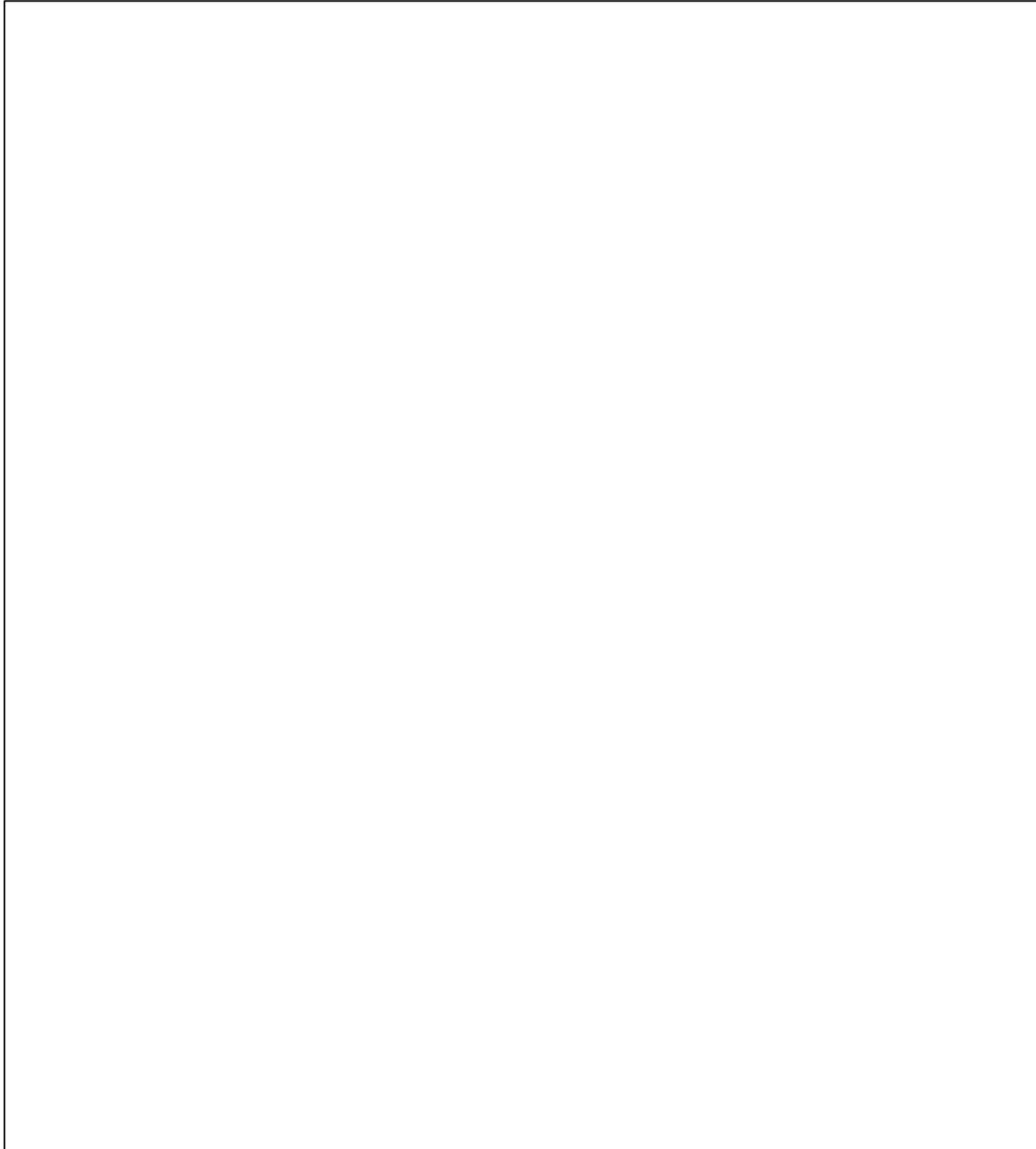


, F 0'G. ?A .

A.? . ?7

A

2 \* !! ( 0 ! , !  
 . . 6 ! + - \* + 0 '7 P C '  
 : # \* + 0 ?? '7? ; - ( ! ' ) !  
 +% - ) ( 7 P :?7 ; +\* \*0 .



!!. K + 0 - \* , " C



, F 0'G . ?A .

A.? . ?7

A

\* \* ( # / 0 - \* =  
 " 0 K  
 - \* J 0 ! / 0 # "# 1 = F \* '  
 \* \* + ( .) 6 " 1 ( '  
 ' \* \* ' " \* ! . 6 ! / 0 '  
 + ! +% \* ! G ! \* 8 # + '  
 " - \* ( .  
 / 0 \* \* \* G \* ! \* / 0 0 \* !  
 " - \* 0 0 " ( .  
 = \*0 ( ) " 9 .  
 H \* - %  
 26G16 0 -6 )G-  
 0 0 ) \* " - !

. 9.C ## #'H .

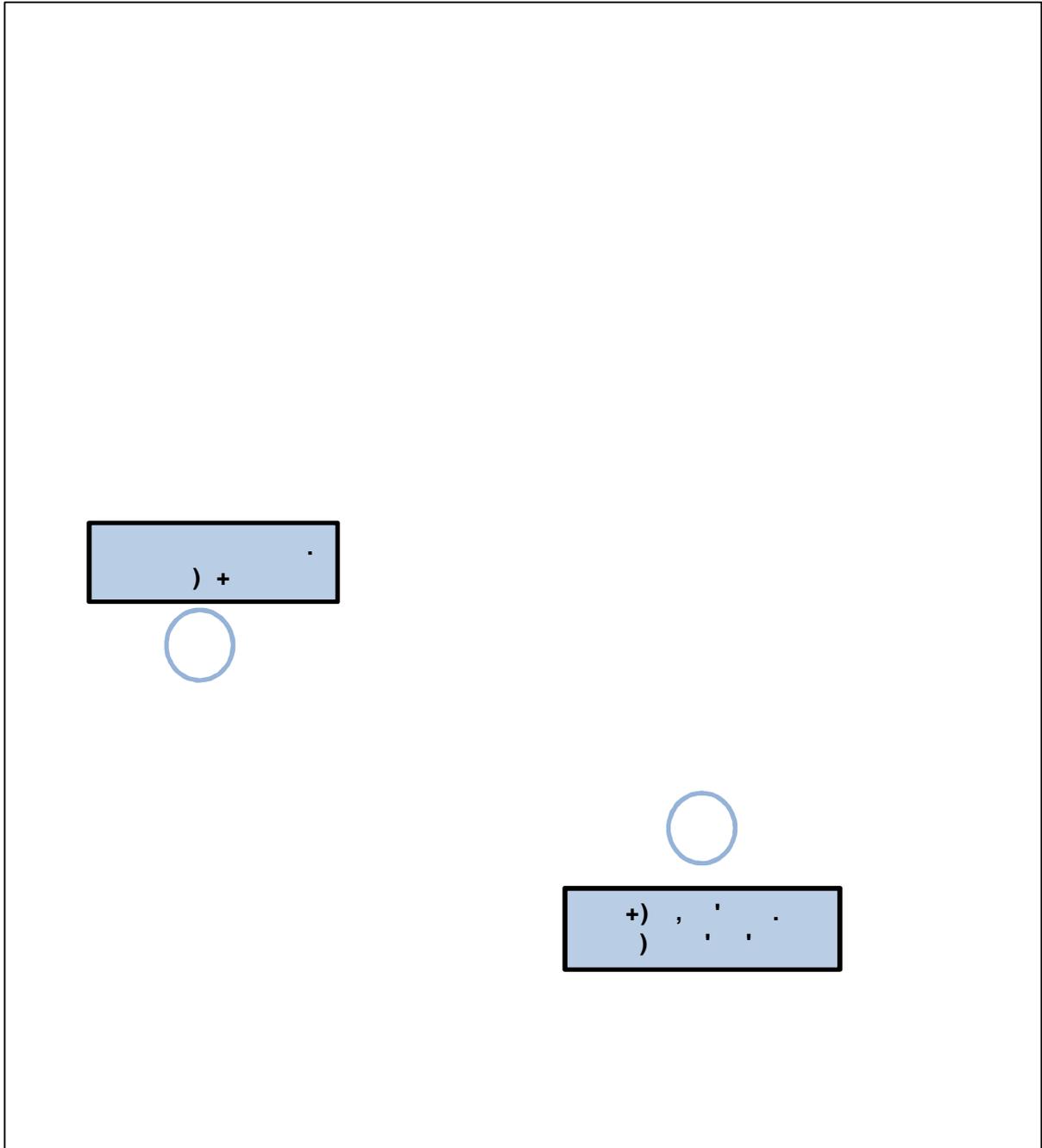
     K B #



, F 0 'G . ?A .

A.? . ?7

A A

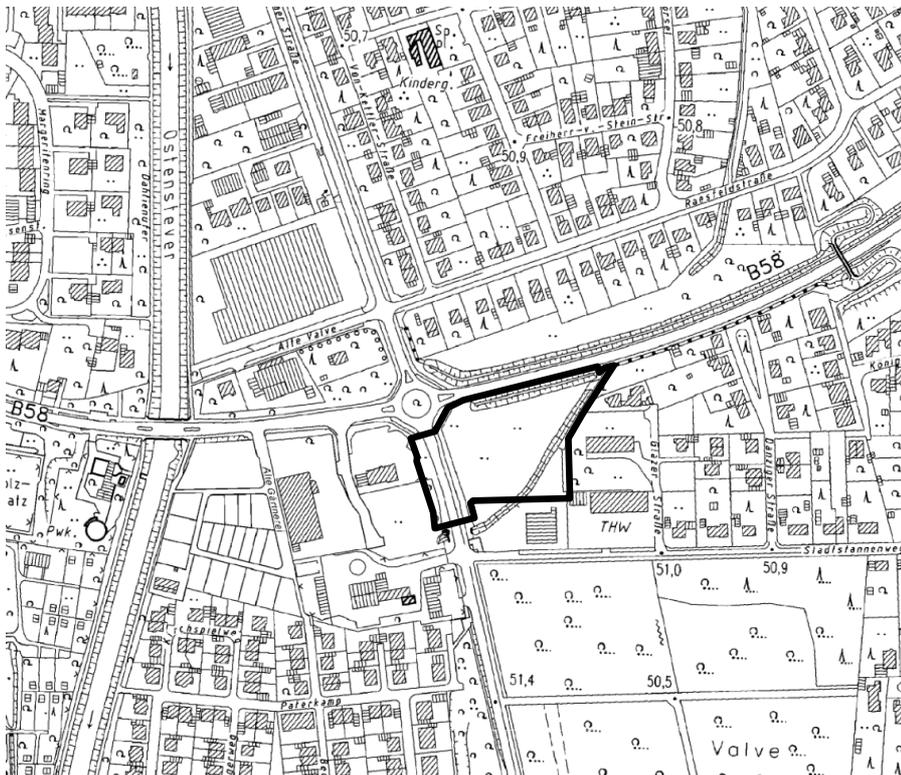


# Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Selmer Straße – Tankstelle“

Begründung  
– Entwurf –

Verfahrensstand §§ 3(2) / 4(2) BauGB

Stadt Lüdinghausen



<b>1</b>	<b>Allgemeine Planungsvorgaben und Planungsziele</b>	<b>4</b>	<b>Inhaltsverzeichnis</b>
1.1	Aufstellungsbeschluss und räumlicher Geltungsbereich	4	
1.2	Planungsziel und Planungsanlass	4	
1.3	Derzeitige Situation im Plangebiet	4	
1.4	Planungsrechtliche Vorgaben	5	
<b>2</b>	<b>Städtebauliche Konzeption</b>	<b>5</b>	
<b>3</b>	<b>Festsetzungen zur baulichen Nutzung</b>	<b>6</b>	
3.1	Art der baulichen Nutzung	6	
3.2	Maß der baulichen Nutzung	8	
3.2.1	Baukörperhöhen	8	
3.2.2	Grundflächenzahl und Geschossflächenzahl	8	
3.3	Überbaubare Flächen / Baugrenzen / Baulinien	9	
3.4	Bauweise / Bauformen	9	
3.5	Bauliche Gestaltung	9	
<b>4</b>	<b>Erschließung</b>	<b>10</b>	
<b>5</b>	<b>Natur und Landschaft / Freiraum</b>	<b>10</b>	
5.1	Festsetzungen zur Grüngestaltung	10	
5.2	Eingriffsregelung	12	
5.3	Biotop- und Artenschutz	12	
5.4	Forstwirtschaftliche Belange	15	
5.5	Anforderungen des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel	15	
5.6	Wasserwirtschaftliche Belange	15	
<b>6</b>	<b>Ver- und Entsorgung</b>	<b>15</b>	
6.1	Gas-, Strom- und Wasserversorgung	15	
6.2	Abwasserentsorgung	15	
<b>7</b>	<b>Altlasten und Kampfmittelvorkommen</b>	<b>16</b>	
<b>8</b>	<b>Immissionsschutz</b>	<b>17</b>	
<b>9</b>	<b>Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Hinweise</b>	<b>18</b>	
9.1	Denkmalschutz	18	
<b>10</b>	<b>Flächenbilanz</b>	<b>18</b>	
<b>11</b>	<b>Umweltbericht</b>	<b>19</b>	
11.1	Einleitung	19	
11.2	Beschreibung und Bewertung des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario) und der erheblichen Umweltauswirkungen der Planung während der Bau- und Betriebsphase	20	
11.3	Prognose über die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung	24	
11.4	Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der festgestellten erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen	24	
11.5	Anderweitige Planungsmöglichkeiten sowie wesentliche Gründe für die ausgewählte Planung	25	
11.6	Beschreibung der erheblich nachteiligen Auswirkungen		

gemäß der zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen einschließlich notwendiger Maßnahmen zur Vermeidung / Ausgleich	25
11.7 Zusätzliche Angaben	25
11.7.1 Datenerfassung	25
11.7.2 Monitoring	26
11.8 Zusammenfassung	26
11.9 Referenzliste der Quellen	27

## **1 Allgemeine Planungsvorgaben und Planungsziele**

### **1.1 Aufstellungsbeschluss und räumlicher Geltungsbereich**

Der Ausschuss für Klimaschutz, Energie, Planung und Stadtentwicklung hat in seiner Sitzung am 27.9.2016 beschlossen, das Bebauungsplanverfahren zur Ansiedlung einer Tankstelle mit gastronomischem Angebot im Bereich „Selmer Straße / Stadtstanenweg“ einzuleiten.

Das 1,0 ha große Plangebiet wird begrenzt durch:

- die B 58 im Norden,
- die Selmer Straße (L 835) im Westen,
- die nördliche Grenze der Flurstücke Nr. 771, 769, 766 und 764, Flur 4 Gemarkung Lüdinghausen-Stadt im Süden sowie
- die östliche Grenze der Flurstücke Nr. 767, 770 und 652, Flur 4, Gemarkung Lüdinghausen-Stadt im Osten.

Die Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches sind entsprechend in der Planzeichnung des Bebauungsplanes festgesetzt.

### **1.2 Planungsziel und Planungsanlass**

Ziel der vorliegenden Bauleitplanung ist der Wunsch eines Vorhabenträgers, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung einer Tankstelle auf dem Eckgrundstück Selmer Straße (L 835) / Bundesstraße 58 im Osten der Stadt Lüdinghausen zu schaffen.

Vorgesehen ist an dem verkehrsgünstig gelegenen Standort im Nahbereich der Kreuzung der B 58 und der Selmer Straße L 835) die Errichtung einer Tankstelle mit Tankstellenshop und Waschstraße.

Da auf Basis des bestehenden Planungsrechtes eine Realisierung des Vorhabens nicht möglich ist, wird hierfür die Aufstellung des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplanes erforderlich.

### **1.3 Derzeitige Situation im Plangebiet**

Das Plangebiet befindet sich zwischen der Selmer Straße im Westen und der Bundesstraße 58 im Norden und liegt derzeit brach.

Im Norden befindet sich ein Wall mit aufstockenden Sträuchern, der das Plangebiet von der Bundesstraße 58 abgrenzt. Am östlichen Rand befinden sich wenige Laubgehölze von mittlerer ökologischer Wertigkeit. Nordwestlich grenzt ein Kreisverkehr an das Plangebiet an. Die Selmer Straße, von welcher die geplante Tankstelle erschlossen werden soll, zweigt von diesem ab.

Die nächstgelegene Wohnbebauung befindet sich östlich des Plangebietes an der Glatzer Straße sowie nördlich der B 58 an der Raesfeldstraße in einem Abstand von ca. 70 m und im Südwesten (Paterkamp) ca. 100 m entfernt vom Plangebiet.

## **1.4 Planungsrechtliche Vorgaben**

### • **Regionalplanung**

Im geltenden Regionalplan\* ist das Plangebiet als „Allgemeiner Siedlungsbereich“ dargestellt. In seinem Darstellungsmaßstab 1:50.000 kann der Regionalplan naturgemäß nicht die detaillierte Wiedergabe des FNP (s.u.) leisten, das die Gewerbefläche unterhalb der Schwelengröße der DVO zur Planzeichnung liegt.

\* Regionalplan Münsterland,  
Bezirksregierung Münster -  
Regionalplanungsbehörde,  
Münster, 27.06.2014

### • **Landschaftsplanung**

Das Plangebiet liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplans Lüdinghausen.

### • **Flächennutzungsplanung**

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Lüdinghausen stellt das Plangebiet als „Gewerbliche Baufläche“ dar. Der vorliegende vorhabenbezogene Bebauungsplan ist daher aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

### • **Bebauungsplanung**

Im Plangebiet besteht bisher kein rechtskräftiger Bebauungsplan.

Östlich angrenzend besteht der Bebauungsplan „Stadtstannenweg – Danziger Straße“, der für die dort festgesetzten Bauflächen die Festsetzung als „Allgemeines Wohngebiet“ trifft.

Westlich der Selmer Straße schließt sich das Plangebiet des Bebauungsplanes „Valve Südwest“ an, der angrenzend an die Selmer Straße die Festsetzung als „Mischgebiet“ trifft.

Nordwestlich besteht der Bebauungsplan „Alte Valve“, in dem die angrenzend an die B 58 gelegenen Flächen als „Gewerbegebiet“ festgesetzt sind.

## **2 Städtebauliche Konzeption**

Im Plangebiet ist die Errichtung einer Tankstellenanlage mit PKW- und LKW-Zapfsäulen sowie entsprechenden Stellplätzen geplant. Im Osten des Plangebietes ist zudem die Errichtung einer PKW-Waschstraße vorgesehen. Am südlichen Rand des Grundstücks ist zudem die Anlage von vier PKW-Waschplätzen vorgesehen.

Das Hauptgebäude wird neben den Kassenbereichen eine Grundausstattung mit Getränken, kleinen Speisen und KFZ-Bedarf anbieten. Zudem ist ein tankstellenintegriertes Café / Gastronomie geplant. Die Tankstelle soll im 24-Stunden-Betrieb betrieben werden, wobei in der Nachtzeit keine Betankung von LKW stattfindet. Die Zufahrt zur Tankstelle wird über eine Zu- und Abfahrt zur Selmer Straße gewährleistet.

Der derzeit entlang der B 58 bestehende Wall soll zu Gunsten einer

gärtnerisch gestalteten Grünfläche mit Baumpflanzungen rückgebaut werden. Zum Schutz der unmittelbar östlich angrenzenden Bauflächen soll hier eine Abschirmung durch eine Lärmschutzwand/- wandkombination erfolgen.

### **3 Festsetzungen zur baulichen Nutzung**

#### **3.1 Art der baulichen Nutzung**

Entsprechend den Darstellungen des Flächennutzungsplanes wird für das Plangebiet die Festsetzung als „Gewerbegebiet“ gem. § 8 BauNVO getroffen.

Gemäß § 1 (4) BauNVO wird das Plangebiet in der Abwägung mit den Belangen des Immissionsschutzes nach der Art der zulässigen Betriebe und Anlagen gegliedert und eingeschränkt. Grundlage für diese Gliederung ist der sogenannte Abstandserlass\*.

Unter Beachtung der Abstandsliste 2007 (s. Anhang) wird die zulässige gewerbliche Nutzung nach ihrem Störgrad eingeschränkt. Aufgrund der im Umfeld des Plangebietes befindlichen Wohnnutzungen werden daher Betriebe und Anlagen der Abstandsklassen I – VII, die einen Abstand von mindestens 100 m zur Wohnbebauung einhalten müssen, ausgeschlossen.

Gemäß § 31 (1) BauGB können Betriebe der Abstandsklasse VII (100 m Abstandserfordernis) ausnahmsweise zugelassen werden, wenn die von ihnen ausgehenden Emissionen so begrenzt werden, dass sie die von den allgemein zulässigen Anlagen üblicherweise ausgehenden Emissionen nachweislich nicht überschreiten.

Hiermit wird der Möglichkeit Rechnung getragen, dass die künftig hier angesiedelten Betriebe zusätzlich Vorkehrungen zum Immissionsschutz treffen. In Anbetracht des schnellen Fortschritts der Technik hinsichtlich Minimierung der Umweltbelastung muss diese Flexibilität zur Anwendung der Abstandsliste offen gehalten werden.

Im Hinblick auf die geplante Tankstellenanlage ist festzuhalten, dass diese in der Abstandsliste nicht geführt wird und daher von diesem Ausschluss nicht betroffen ist.

Im Sinne des konkreten Vorhabens wird ergänzend festgesetzt, dass gem. § 12 (3a) BauGB in Verbindung mit § 9 (2) BauGB im Rahmen der festgesetzten Nutzungen nur das Vorhaben zulässig ist, zu dessen Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet hat.

\* Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz  
Abstandserlass vom 6.6.2007, Min.BI-NRW NR. 29 vom 12.10.2007 – S. 659

• **Einzelhandel**

Im Hinblick auf die Lage des Plangebietes außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Lüdinghausen werden im Gewerbegebiet Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten sowie zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten entsprechend der „Lüdinghauser Sortimentsliste“ ausgeschlossen.

Dies sind:

zentrenrelevante Sortimente	nicht zentrenrelevante Sortimente
<p>zentren- und nahversorgungsrelevant</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nahrungs- und Genussmittel inkl. Lebensmittelhandwerk, Tabakwaren, Getränke*</li> <li>• Reformwaren</li> <li>• Drogeriewaren (inkl. Wasch- und Putzmittel), Kosmetika, Pharmazie</li> <li>• Schnittblumen</li> <li>• Papier- und Schreibwaren, Schulbedarf, Zeitschriften, Briefmarken</li> </ul> <p>zentrenrelevant</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bücher</li> <li>• Spielwaren und Bastelartikel</li> <li>• Oberbekleidung, Sportbekleidung, Wäsche</li> <li>• Baby- / Kinderartikel</li> <li>• Schuhe, Lederbekleidung, Lederwaren, Modewaren inkl. Hüte, Accessoires und Schirme</li> <li>• Sanitätswaren, Orthopädiwaren</li> <li>• Sportartikel (inkl. Bekleidung), Campingkleinteile (z. B. Trinkflaschen, Campingkocher)</li> <li>• Heimtextilien, Gardinen und Zubehör, Bettwäsche, Stoffe, Wolle, Kurzwaren</li> <li>• Hausrat, Glas / Porzellan / Keramik, Kunstgewerbe, Geschenkartikel, Antiquitäten</li> <li>• Bilder, Bilderrahmen, Spiegel</li> <li>• Uhren, Schmuck, Silberwaren</li> <li>• Fotogeräte, Videokameras, Fotowaren u. ä.</li> <li>• Optische und feinmechanische Erzeugnisse</li> <li>• Musikalienhandel</li> <li>• Unterhaltungselektronik, Ton- und Bildträger</li> <li>• Computer, Geräte der Telekommunikation (inkl. Faxgeräte)</li> <li>• Elektrokleingeräte (weiße und braune Ware)**</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiere, Zooartikel, Tierpflegemittel, Tiernahrung</li> <li>• Pflanzen und Zubehör, Pflege und Düngemittel</li> <li>• Beleuchtungskörper, Elektroinstallationsbedarf</li> <li>• Lampen / Leuchten</li> <li>• Büromaschinen (nur Großgeräte wie bspw. Kopierer / Plotter, ohne Computer / Drucker)</li> <li>• Möbel, Kücheneinrichtungen, Büromöbel</li> <li>• Matratzen, Bettwaren</li> <li>• Baustoffe, Bauelemente, Installationsmaterial, Beschläge, Eisenwaren und Werkzeuge, Badeinrichtungen und –ausstattung, Sanitär, Fliesen, Rolläden, Gitter, Rollos, Markisen</li> <li>• Teppiche, Bodenbeläge, Farben, Lacke, Tapeten, Malereibedarf</li> <li>• Holz, Bauelemente wie z. B. Fenster, Türen</li> <li>• Brennstoffe, Mineralölerzeugnisse</li> <li>• Antennen, Satellitenanlagen</li> <li>• Sportgroßgeräte wie z. B. Fitnessgeräte, Ruderboote, Reitsättel / Zaumzeug / Geschirr***</li> <li>• Kfz- / Motorradzubehör</li> <li>• Campinggroßgeräte wie z. B. Zelte, Campingmöbel</li> <li>• Elektrogroßgeräte, Herde, Öfen (weiße Ware**)</li> <li>• Fahrräder, Fahrradzubehör</li> <li>• Angelsportgeräte, Angelsportzubehör</li> </ul>

* Nahrungs- und Genussmittel sind grundsätzlich zentrenrelevante bzw. nahversorgungsrelevante Sortimente, aufgrund des Betriebstypencharakters eines modernen Discounters oder Vollsortimenters sowie eines Getränkemarktes ist hier jedoch Abwägungsspielraum für Ansiedlungen / Erweiterungen in siedlungsräumlich integrierten Lagen gegeben.
** Weiße Ware: z. B. Haus- und Küchengeräte; braune Ware: z. B. Radio-, TV-, Videogeräte
*** siehe dazu: „Überprüfung der Differenzierungsmöglichkeit der Warengruppe Reitsportartikel in der Region Münsterland“, IHK Nord Westfalen 2010
Quelle: GMA-Empfehlungen 2010

Im Bezug auf das konkret formulierte Planungsziel der Ansiedlung einer Tankstelle mit Tankstellenshop, von dem jedoch keine Beeinträchtigungen der zentralen Versorgungsbereiche ausgehen, wird festgesetzt, dass abweichend von der oben genannten Festsetzung im Plangebiet ein Tankstellenshop mit einer Verkaufsfläche von max. 120 qm zulässig ist.

- **Ausnahmsweise zulässigen Nutzungen**

Vor dem Hintergrund der für das Plangebiet bestehenden konkreten Planungsabsicht werden die gem. § 8 (3) Nr. 1 bis 3 BauNVO sonst ausnahmsweise zulässigen Nutzungen (Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbegebiet zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke, Vergnügungsstätten) im vorhabenbezogenen Bebauungsplan ausgeschlossen.

### **3.2 Maß der baulichen Nutzung**

#### **3.2.1 Baukörperhöhen**

Die Baukörperhöhe wird entsprechend dem geplanten Vorhaben im Bereich des Tankstellengebäudes und der Waschanlage mit max. 57,00 m ü. NHN. festgesetzt. Dies entspricht bezogen auf das bestehende Geländenniveau (ca. 50,50 m üNHN) einer maximal zulässigen Gebäudehöhe von ca. 6,50 m.

Die im westlichen Eingangsbereich festgesetzte überbaubare Flächen für die erforderliche Preistafel ist entsprechend der geplanten Anlage auf eine Höhe von max. 58,00 m ü. NHN (d.h. ca. 7,50 m Höhe über Gelände) begrenzt.

Im Nordosten des Plangebietes ist für den geplanten Pylon eine Höhe von 62,50 m ü. NHN (d.h. ca. 12 m Höhe über Gelände) festgesetzt.

#### **3.2.2 Grundflächenzahl und Geschossflächenzahl**

Aufgrund der beabsichtigten Nutzung als Tankstelle mit Waschstraße ist davon auszugehen, dass sämtliche befahrbaren Flächen aus Gründen des Boden- und Grundwasserschutzes vollständig versiegelt hergestellt werden müssen. Im Sinne des sparsamen Umgangs

mit Grund und Boden werden die festgesetzten Bauflächen auf das für die Realisierung des Vorhabens notwendige Minimum begrenzt. Die umgebenden Flächen werden als „private Grünflächen“ festgesetzt.

Die Grundflächenzahl (GRZ) wird entsprechend dem geplanten Bauvorhaben mit 0,6 festgesetzt. Für Stellplätze und Nebenanlagen wird aufgrund der erforderlichen Versiegelung der befahrenen Flächen jedoch eine Versiegelung der als „Gewerbegebiet“ festgesetzten Flächen bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 erforderlich und entsprechend festgesetzt. Negative Auswirkungen auf Grund und Boden sind vor dem Hintergrund des hohen Anteils privater Grünflächen im Plangebiet nicht zu erwarten.

Eine Geschossflächenzahl bzw. eine Baumassenzahl wird nicht festgesetzt, da diese indirekt durch die festgesetzte Grundflächenzahl und die zulässige maximale Baukörperhöhe begrenzt ist. Eine Überschreitung der Obergrenzen gem. § 17 BauNVO ist ausgeschlossen.

### **3.3 Überbaubare Flächen / Baugrenzen / Baulinien**

Die durch Baugrenzen festgesetzten überbaubaren Flächen umfassen mit geringem „Spielraum“ die konkret geplanten Gebäude sowie die für die Werbeanlagen erforderlichen Flächen. Die gem. § 9 (1) Fernstraßengesetz (FStrG) von Bebauung freizuhaltenen Flächen (20 m vom befestigten Rand der Fahrbahn) werden berücksichtigt.

Anlagen der Außenwerbung sind als Nebenanlagen der geplanten Nutzung ("an der Stätte der Leistung") nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig und damit im Bereich der „Anbauverbotszone“ zur Bundesstraße unzulässig. Werbeanlagen innerhalb der Anbaubeschränkungszone und mit Wirkung zur Bundesstraße bedürfen grundsätzlich der gesonderten Zustimmung der Straßenbauverwaltung gem. § 9 Abs.6 FStrG.

### **3.4 Bauweise / Bauformen**

Entsprechend dem konkreten Vorhaben wird für das Plangebiet eine „abweichende Bauweise“ festgesetzt.

Demnach sind in einer grundsätzlich offenen Bauweise (also mit beidseitigem Grenzabstand) auch Baukörperlängen von mehr als 50 m zulässig.

### **3.5 Bauliche Gestaltung**

Die Gestaltung der geplanten Tankstellengebäude und Werbeanlagen ist im Vorhaben- und Erschließungsplan dargestellt und wird über den Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogener Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert. Festsetzungen zur baulichen Gestaltung

der Gebäude sind daher entbehrlich.

#### **4 Erschließung**

Die Zufahrt zur Tankstelle erfolgt im Westen des Plangebietes durch Anschluss an die Selmer Straße über eine festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche.

Im Bereich der Selmer Straße wird hierfür die Anlage einer Linksabbiegespur für die aus nördlicher Richtung in das Plangebiet einbiegenden Fahrzeuge erforderlich. Die erforderlichen Flächen wurden als „sonstige Flächen“ in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einbezogen. Hinsichtlich des Ausbaus und des Unterhalts dieser zusätzlichen Verkehrsanlagen ist ein Vertrag mit dem Straßenbaulastträger zu schließen.

Weitere Zu- oder Abfahrten in das Plangebiet sind nicht vorgesehen. Entsprechend werden entlang der Selmer Straße und der Bundesstraße im Übrigen „Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt“ festgesetzt.

Stellplätze werden innerhalb des Plangebietes vorgehalten.

Aufgrund der vorgesehenen Nutzung sind im Westen des Plangebietes 14 Stellplätze für kurzzeitiges Parken vorgesehen. Im Bereich der Waschanlage sind 12 Stellplätze für die PKW-Innenreinigung geplant. Ergänzend sind hierzu sechs weitere Stellplätze für PKW südlich des Hauptbaukörpers vorgesehen.

#### **5 Natur und Landschaft / Freiraum**

##### **5.1 Festsetzungen zur Grüngestaltung**

Angrenzend an die festgesetzten Bauflächen bilden „private Grünflächen“ den Übergang zu den nördlich und westlich angrenzend verlaufenden klassifizierten Straßen. Zur Bundesstraße 58 werden Einzelbaumpflanzungen vorgenommen. Am östlichen Rand des Plangebietes werden unter Einbeziehung der Lärmschutzwand- / wandkombination Anpflanzungen mit standortgerechnete und einheimischen Sträuchern festgesetzt. Zudem wird im Süden ein Streifen Schutz- und Trenngrün festgelegt. Der westliche Bereich wird durch Anpflanzflächen gegliedert.

Für die festgesetzten Einzelbaumpflanzungen innerhalb der Grünfläche zur B 58 sind als Pflanzmaterial hochstämmige heimische, standortgerechte Laubbäume I. und/oder II. Ordnung zu verwenden (s. Pflanzliste).

Die festgesetzten Flächen zur Anpflanzung sind mit einheimischen, standortgerechten Bäumen und Sträuchern im Pflanzabstand 1,5 x 1,5 m flächendeckend entsprechend der nachfolgenden Pflanzliste zu bepflanzen. Die Grünsubstanzen der Flächen zur Anpflanzung sind dauerhaft zu erhalten. Ausfall ist durch Neuanpflanzungen mit gleich-

artigen heimischen, standortgerechten Gehölzen zu ersetzen.

Liste der wahlweise zu verwendenden Gehölze und Mindestqualitäten:

Sträucher - IStr 2xv (60/80, 80/100, 100/150):

Cornus sanguinea	Hartriegel
Corylus avellana	Hasel
Crataegus spec.	Weißdorn
Lonicera xylosteum	Heckenkirsche
Prunus spinosa	Schlehe
Ribes rubrum	Rote Johannisbeere
Rubus idaeus	Himbeere
Sambucus nigra	Schwarzer Holunder
Rosa canina	Hundsrose

Bäume II. Ordnung - HST, StU 14/16 bzw. Hei (150/175):

Carpinus betulus	Hainbuche
Prunus avium	Vogelkirsche
Sorbus aucuparia	Eberesche

Bäume I. Ordnung - HST, StU 14/16:

Acer platanoides	Spitzahorn
Acer pseudoplatanus	Bergahorn
Quercus robur	Eiche
Tilia cordata	Winterlinde

## 5.2 Eingriffsregelung

Mit der Planung wird ein Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 14 ff BNatSchG vorbereitet, der gem. § 18 BNatSchG i.V.m. § 1a (3) BauGB vom Verursacher auszugleichen ist. Gemäß Bilanzierung (vgl. Anhang) lässt sich das Biotopwertdefizit nicht intern ausgleichen. Lage und Art des naturschutzfachlichen Ausgleichs werden bis zum Satzungsbeschluss entsprechend festgelegt.

## 5.3 Biotop- und Artenschutz

Gemäß Handlungsempfehlung des Landes NRW\* ist im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung festzustellen, ob Vorkommen europäisch geschützter Arten im Plangebiet aktuell bekannt oder zu erwarten sind und bei welchen dieser Arten aufgrund der Wirkungen des Vorhabens Konflikte mit artenschutzrechtlichen Vorschriften potenziell nicht ausgeschlossen werden können – bzw. ob und welche Maßnahmen zur Vermeidung oder zum Ausgleich artenschutzrechtlicher Konflikte erforderlich werden.

Für die Beurteilung möglicher artenschutzrechtlicher Konflikte ist da-

\* Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz vom 22.12.2010: Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben. Gemeinsame Handlungsempfehlungen

bei jeweils die aktuelle und nicht die planungsrechtliche Situation im entsprechenden Plangebiet ausschlaggebend.

• **Bestandsbeschreibung**

Das Plangebiet befindet sich zwischen der Selmer Straße im Westen und Bundesstraße 58 im Norden und liegt derzeit brach. Im Norden befindet sich ein Wall mit aufstockenden Sträuchern, der das Plangebiet von der Bundesstraße 58 abgrenzt. Am östlichen Rand befinden sich wenige Laubgehölze von mittlerer ökologischer Wertigkeit.

• **Potentiellies Arteninventar**

Laut Abfrage des Fachinformationssystems\* (FIS) kommen im Bereich des Plangebietes, Messtischblatt 4210 (Quadrant 2) 36 planungsrelevante Arten vor; dazu gehören 7 Fledermaus- und 29 Vogelarten (s. Tab. 1).

Tab. 1: Planungsrelevante Arten für Quadrant 2 im Messtischblatt 4210, Stand: März 2018. Erhaltungszustände: G = günstig, U = unzureichend, S = schlecht, +/- = Tendenz.

Planungsrelevante Arten für Quadrant 2 im Messtischblatt 4210		
Art		Erhaltungszustand in
Wissenschaftlicher Name	Deutscher Name	NRW (ATL)
<b>Säugetiere</b>		
<i>Eptesicus serotinus</i>	Breitflügel-Fledermaus	G-
<i>Lutra lutra</i>	Fischotter	S+
<i>Myotis daubentonii</i>	Wasserfledermaus	G
<i>Nyctalus noctula</i>	Abendsegler	G
<i>Pipistrellus nathusii</i>	Rauhautfledermaus	G
<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Zwergfledermaus	G
<i>Plecotus auritus</i>	Braunes Langohr	G
<b>Vögel</b>		
<i>Accipiter gentilis</i>	Habicht	G-
<i>Accipiter nisus</i>	Sperber	G
<i>Acrocephalus scirpaceus</i>	Teichrohrsänger	G
<i>Alauda arvensis</i>	Feldlerche	U-
<i>Alcedo atthis</i>	Eisvogel	G
<i>Anthus trivialis</i>	Baumpieper	U
<i>Ardea cinerea</i>	Graureiher	G
<i>Asio otus</i>	Waldohreule	U
<i>Athene noctua</i>	Steinkauz	G-
<i>Buteo buteo</i>	Mäusebussard	G
<i>Cuculus canorus</i>	Kuckuck	U-
<i>Delichon urbicum</i>	Mehlschwalbe	U
<i>Dendrocopos medius</i>	Mittelspecht	G
<i>Dryobates minor</i>	Kleinspecht	U
<i>Dryocopus martius</i>	Schwarzspecht	G
<i>Falco tinnunculus</i>	Turmfalke	G
<i>Hirundo rustica</i>	Rauchschwalbe	U
<i>Locustella naevia</i>	Feldschwirl	U
<i>Luscinia megarhynchos</i>	Nachtigall	G
<i>Mergus merganser</i>	Gänsesäger	G
<i>Passer montanus</i>	Feldsperling	U
<i>Perdix perdix</i>	Rebhuhn	S
<i>Pernis apivorus</i>	Wespenbussard	U
<i>Phoenicurus phoenicurus</i>	Gartenrotschwanz	U
<i>Scolopax rusticola</i>	Waldschnepfe	G
<i>Streptopelia turtur</i>	Turteltaube	S
<i>Strix aluco</i>	Waldkauz	G
<i>Tyto alba</i>	Schleiereule	G
<i>Vanellus vanellus</i>	Kiebitz	U-

- **Arteninventar unter Berücksichtigung der Biotopstrukturen im Plangebiet und Auswirkungsprognose**

Das potentiell denkbare Arteninventar im Bereich des Plangebietes kann unter Berücksichtigung der tatsächlich erfassten Habitatstrukturen und der Habitatausstattung sowie der Vorbelastungen durch die aktuellen Nutzungen eingeschränkt werden, weil die spezifischen Lebensraumsprüche der betrachteten Arten nicht erfüllt werden.

Insbesondere die im Norden und Westen befindlichen Straßen führen zu einer erheblichen Vorbelastung. Darüber hinaus ist aufgrund der derzeit umliegenden Nutzungen und damit verbundenen Lärm-, Abgas- und Lichtemissionen ebenfalls von einer starken Vorbelastung auszugehen. Außerdem kommt es durch die allseitig umgebende intensive anthropogene Nutzung in diesem Bereich zu einer erheblichen Störung für das potentiell mögliche Arteninventar im Plangebiet.

In Bezug auf die Säugetiere (Fledermäuse) ist jedoch ein Vorkommen gemäß Messtischblattabfrage nicht direkt auszuschließen. Das Plangebiet könnte als Nahrungshabitat dienen, ist aber nicht von essentieller Bedeutung. Die Gehölze im Osten des Plangebietes könnten als Sommerquartier dienen.

Ein Vorkommen von Offenlandarten (Feldlerche, Rebhuhn, Kiebitz) kann im Plangebiet ausgeschlossen werden.

Für Greifvögel (Habicht, Sperber, Mäusebussard, Turmfalke, Wespenbussard) kann das Plangebiet als Jagdhabitat dienen, ist aber aufgrund der Strukturen nicht von essentieller Bedeutung; es befinden sich im Umfeld ausreichend große Flächen, die als Ausweichhabitat dienen können.

Die Gehölzstreifen könnten Vogelarten, wie der Turteltaube als Brutmöglichkeit dienen. Die umliegenden Bereiche, könnten als Nahrungshabitat genutzt werden; die Strukturen sind aber aufgrund der umliegenden gleichen Habitatstrukturen nicht von essentieller Bedeutung.

Die übrigen im Messtischblatt aufgeführten Arten (z.B. Spechte, Waldschnepfe, Eisvogel, Baumpieper, Waldohreule, Graureiher, Teichrohrsänger, Steinkauz, Kuckuck, Schleiereule, Schwalben, Nachtigall, Gänsesänger, Feldsperling, Feldschwirl, Gartenrotschwanz, Waldkauz usw.) können an dieser Stelle ausgeschlossen werden, da das Plangebiet selber keine geeigneten Strukturen wie Wald, Lichtungen, Waldränder, Heideflächen, Gewässer o.ä. aufweist.

- **Erforderliche Vermeidungsmaßnahmen**

Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen gem. § 44 BNatSchG sind die Gehölzentnahmen nicht während der Brut- und Aufzuchtzeit (also nicht zwischen dem 01.03 – 30.09.) zulässig (vgl. § 39 BNatSchG).

Diese Maßnahme wird als Hinweise mit auf den Plan aufgenommen. Unter Berücksichtigung der oben genannten Maßnahmen kann festgehalten werden, dass bei der Umsetzung des Vorhabens keine Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG vorbereitet werden.

#### **5.4 Forstwirtschaftliche Belange**

Forstwirtschaftliche Belange sind durch die Planung nicht betroffen.

#### **5.5 Anforderungen des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel**

Das Plangebiet befindet sich in einem bereits erschlossenen Gebiet. Synergieeffekte der Erschließung sowie der Ver- und Entsorgung können daher genutzt werden.

Des Weiteren werden neue Gebäude nach den aktuellen Vorschriften der Energieeinsparverordnung (EnEV) errichtet. Dadurch werden bautechnische Standardanforderungen zum effizienten Betriebsenergiebedarf sichergestellt. Mit dem geplanten Vorhaben werden weder Folgen des Klimawandels erheblich verstärkt, noch sind Belange des Klimaschutzes unverhältnismäßig negativ betroffen.

#### **5.6 Wasserwirtschaftliche Belange**

Wasserwirtschaftliche Belange sind durch die Planung nicht betroffen.

### **6 Ver- und Entsorgung**

#### **6.1 Gas-, Strom- und Wasserversorgung**

Die Versorgung des Plangebietes mit Strom, Gas und Wasser erfolgt durch Erweiterung der vorhandenen Netze. Die im Südosten des Plangebietes bestehende Trafostation wird planungsrechtlich gesichert. Ein „Geh-, Fahr- und Leitungsrecht“ sichert planungsrechtlich die Zugänglichkeit von der Selmer Straße.

Ein Konzept zur Löschwasserversorgung wird derzeit erarbeitet und im Rahmen des weiteren Verfahrens ergänzt.

#### **6.2 Abwasserentsorgung**

Die Entwässerung im Plangebiet wird im Trennsystem erfolgen:

- Schmutzwasser

Das anfallende Schmutzwasser wird in die in der Selmer Straße verlaufenden Schmutzwasserkanal eingeleitet.

– Regenwasser:

Im Plangebiet verläuft ein Regenwasserkanal in nord-südliche Richtung. Der Kanal wird ab der neuen Zufahrt vergrößert. Im Bereich der neuen Zufahrt wird ein zusätzlicher Regenwasserkanal angeschlossen und in östliche Richtung verlegt. Er nimmt neben dem Regenwasser aus dem Plangebiet das Regenwasser der östlich angrenzenden Fläche auf.

## 7 Altlasten und Kampfmittelvorkommen

Im Altlastenkataster der Unteren Bodenschutzbehörde beim Kreis Coesfeld finden sich für den Geltungsbereich und sein Umfeld keine Eintragungen.

Weil das Plangebiet in der Vorzeit (bis zum Bau der B 58) durch eine Gärtnerei genutzt wurde, wären bspw. Rückstände von Pflanzenschutzmitteln oder Baustoffen denkbar. Die Überblendung des Luftbildes von 1987 mit der aktuellen Dt. Grundkarte verdeutlicht jedoch, dass das eigentliche Gärtnereigebäude am nordwestlichen Rand des Plangebietes lag, die kleinteiligen Pflanzflächen nördlich davon zur Raesfeldstraße. Die vormalige Gärtnereinutzung betrifft somit lediglich für gewerbliche Nutzung vorgesehene Flächen, für die weitgehend von Versiegelung auszugehen ist. Eine Bedeutung für den Wirkungspfad Boden – Lebensmittel – Mensch kann daher ausgeschlossen werden.



Hinsichtlich des Sichtschutzwalls, den der Landesbetrieb Straßen NRW im Jahr 2001 / 2002 zur B 58 hin angelegt hat, kann davon ausgegangen werden, dass durch diese staatliche Behörde nur unbelastete Böden verwendet wurden. Diese Aussagen wurden im Rahmen einer Baugrunduntersuchung\* bestätigt.

Zur Vorbereitung der Flüchtlingsunterkunft an der Glatzer Straße hat der Kampfmittelbeseitigungsdienst im Dezember 2015 eine erste Auswertung der unmittelbar hierzu benötigten Flächen vorgenommen. Vor Ort wurden keine Kampfmittel festgestellt, allerdings ließen sich wegen ferromagnetischer Störeinflüsse nicht für alle Flächen hinreichende Aussagen treffen. Das Vorkommen von Kampfmitteln kann daher nicht ganz ausgeschlossen werden. Dies ist auch bei sämtlichen Maßnahmen im Vorfeld (Baufeld-Vorbereitung etc.) zu beachten, auch wenn sie nicht baugenehmigungspflichtig sein sollten.

\* Gutachten-Nr.: 171635, Guch GmbH, Hamm, v. 29.01.2018

## **8 Immissionsschutz**

Als wesentliche Maßnahme des Immissionsschutzes erfolgt im Bebauungsplan die Einschränkung der Bauflächen nach der Art der zulässigen Betriebe auf Grundlage des Anstandserlasses NRW (siehe Pkt. 3).

Im Hinblick auf das der vorliegende Bauleitplanung zu Grunde liegende konkrete Vorhaben wurde die Verträglichkeit der geplanten Ansiedlung einer Tankstelle mit den in der Umgebung vorhandenen schützenswerten Nutzungen unter dem Gesichtspunkt des Immissionsschutzes geprüft\*\*.

Nördlich, östlich sowie südwestlich befinden sich in einer Entfernung von ca. 70-100 m zum Plangebiet Wohngebäude (siehe Pkt. 1.2). Durch die Verkehrsbelastung der Bundesstraße B 58 und der Landesstraße L 835 (Selmer Straße) besitzen diese Grundstücke bereits eine Immissionsvorbelastung. Die geltenden Immissionsrichtwerte werden zur Tagzeit und in der ungünstigsten vollen Nachtstunde an den maßgeblichen Immissionsorten der Bestandsbebauung eingehalten. Da die Unterschreitung der Immissionsrichtwerte zur Tag- und Nachtzeit mindestens 6 dB(A) beträgt kann gem. TA Lärm auf eine weitere Ermittlung der Vorbelastung verzichtet werden. Der Immissionsbeitrag der geplanten Nutzung ist im Hinblick auf die Immissionsorte im Sinne der TA Lärm als nicht relevant einzustufen.

Voraussetzung hierfür ist die Errichtung einer Lärmschutzwand /-wand im Osten des Plangebietes mit einer Höhe von mindestens 55,50 m ü. NHN, der im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt wurde.

Zudem ist im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen, dass die An- und Abfahrten sowie

\* Schalltechnische Untersuchung zum geplanten Betrieb einer Tankstelle mit Waschstraße an der Selmer Straße in 59348 Lüdinghausen, Bericht Nr. 3552.1/02, Wenker&Gesing, Gronau, Dezember 2018

\*\* Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan "Selmer Straße/ Stadtstannenweg" der Stadt Lüdinghausen, Bericht Nr. 3068.1/01, Wenker&Gesing, Gronau, 16.3. 2018

Tankvorgänge von LKW ausschließlich auf den Tagzeitraum (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) beschränkt werden.

Hinsichtlich der Geruchsmissionen bestätigt eine gutachterliche Stellungnahme\*\*\*, dass die für GE-/GI-Gebiete einzuhaltenden Immissionsrichtwerte auch bei der Vorbelastung durch die angrenzende Lackiererei und durch die Schnellgastronomie und durch die geplante Bäckerei mit Café (westlich der Selmer Straße) eingehalten werden. Zudem wird festgestellt, dass in der Nachbarschaft des Plangebietes durch den Betrieb der Tankstelle aus gutachterlicher Sicht kein Immissionskonflikt zu befürchten ist.

Somit ist die geplante Errichtung der Tankstelle unter Berücksichtigung der umgebend vorhandenen schutzwürdigen Nutzungen realisierbar.

\*\*\* Gutachterliche Stellungnahme zur Abschätzung der Geruchsmissionssituation innerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes "Selmer Straße/ Stadtstannenweg" der Stadt Lüdinghausen, Projekt Nr. 3068.5, Wenker&Gesing, Gronau, 26.04.2018

## 9 Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Hinweise

### 9.1 Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes sind innerhalb des Plangebietes nicht betroffen. Sofern bei Bodeneingriffen Bodendenkmäler (kulturge-schichtliche Bodenfunde, d. h. Mauerwerk, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaf-fenheit) auftreten, sind die Vorschriften des Denkmalschutzgesetzes NRW (§§ 15 und 16 DSchG NRW) zu beachten.

## 10 Flächenbilanz

Gesamtfläche	0,98 ha	–	100 %
davon:			
– Gewerbegebiet	0,51 ha	–	52,0 %
– Öffentliche Verkehrsfläche	0,16 ha	–	16,0 %
– Private Grünfläche	0,32 ha	–	30,9 %
Öffentliche Grünfläche	0,01 ha		0,9 %
– Fläche für die Ver- und Entsorgung	0,00 ha	–	0,2 %

## **11 Umweltbericht**

Gemäß § 2a BauGB ist dem vorliegenden Bauleitplan ein Umweltbericht beizufügen. Dieser fasst die Ergebnisse der gem. §§ 2 (4) i.V.m § 1 (6) Nr. 7 und 1a BauGB durchzuführenden Umweltprüfung zusammen, in der die mit der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes voraussichtlich verbundenen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und bewertet werden.

Inhaltlich und in der Zusammenstellung der Daten berücksichtigt der Umweltbericht die Vorgaben der Anlage zu §§ 2 (4) und 2a BauGB. Umfang und Detailierungsgrad des Umweltberichts werden von der Gemeinde festgelegt und richten sich danach was angemessener Weise verlangt werden kann bzw. für die Abwägung der Umweltbelange erforderlich ist.

In vorliegendem Fall umfasst der Untersuchungsrahmen des Umweltberichts im wesentlichen den Geltungsbereich des vorliegenden Bauleitplanes. Je nach Erfordernis und räumlicher Beanspruchung des zu untersuchenden Schutzgutes erfolgt eine Variierung dieses Untersuchungsraums.

### **11.1 Einleitung**

- **Kurzdarstellung des Inhalts**

Ziel der vorliegenden Bauleitplanung ist der Wunsch eines Vorhabenträgers, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung einer Tankstelle auf dem Eckgrundstück Selmer Straße (L 835) / Bundesstraße 58 im Osten der Stadt Lüdinghausen zu schaffen.

Ziel ist die Ansiedlung einer Tankstelle mit Shop und Waschstraße sowie tankstellenintegriertem Café / Gastronomie.

- **Ziele des Umweltschutzes**

Die folgenden in einschlägigen Gesetzen, Fachplänen und auf Richtlinien basierenden Vorgaben werden für das Plangebiet je nach Relevanz inhaltlich bei der Betrachtung der einzelnen Schutzgüter konkretisiert.

Tabelle 2: Beschreibung der Umweltschutzziele

Umweltschutzziele	
<b>Mensch</b>	Hier bestehen fachliche Normen, die insbesondere auf den Schutz des Menschen vor Immissionen (z.B. Lärm) und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zielen (z.B. Baugesetzbuch, TA Lärm, DIN 18005 Schallschutz im Städtebau). Bezüglich der Erholungsmöglichkeit und Freizeitgestaltung sind Vorgaben im Baugesetzbuch (Bildung, Sport, Freizeit und Erholung) und im Bundesnaturschutzgesetz (Erholung in Natur und Landschaft) enthalten.
<b>Biotoptypen, Tiere und Pflanzen, Biologische Vielfalt, Arten- und Biotopschutz</b>	Die Berücksichtigung dieser Schutzgüter ist gesetzlich im Bundesnaturschutzgesetz, dem Landesnaturschutzgesetz NRW, dem Bundeswaldgesetz und dem Landesforstgesetz NRW und in den entsprechenden Paragraphen des Baugesetzbuches (u.a. zur Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und der Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume sowie Erhalt des Waldes wegen seiner Bedeutung für die Umwelt und seiner ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Funktionen) sowie der Bundesartenschutzverordnung vorgegeben.
<b>Fläche, Boden und Wasser</b>	Hier sind die Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes, des Bundes- und Landesbodenschutzgesetzes (u.a. zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden, zur nachhaltigen Sicherung oder Wiederherstellung der Bodenfunktionen), der Bundesbodenschutzverordnung und bodenschutzbezogene Vorgaben des Baugesetzbuches (z.B. Bodenschutzklausel) sowie das Wasserhaushaltsgesetz und das Landeswassergesetz (u.a. zur Sicherung der Gewässer zum Wohl der Allgemeinheit und als Lebensraum für Tier und Pflanze) die zu beachtenden gesetzlichen Vorgaben.
<b>Landschaft</b>	Die Berücksichtigung dieses Schutzguts ist gesetzlich im Bundesnaturschutzgesetz, dem Landesnaturschutzgesetz NRW (u.a. zur Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswerts der Landschaft) und in den entsprechenden Paragraphen des Baugesetzbuches vorgegeben.
<b>Luft und Klimaschutz</b>	Die Erfordernisse des Klimaschutzes sind im Rahmen der Bauleitplanung zu beachten und in der Abwägung zu berücksichtigen (u.a. „Klimaschutzklausel“ gem. § 1a(5) BauGB). Des Weiteren sind zur Erhaltung einer bestmöglichen Luftqualität und zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen die Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der TA Luft zu beachten. Indirekt enthalten über den Schutz von Biotopen das Bundesnaturschutzgesetz und direkt das Landesnaturschutzgesetz NRW Vorgaben für den Klimaschutz.
<b>Kultur- und Sachgüter</b>	Bau- oder Bodendenkmale sind durch das Denkmalschutzgesetz unter Schutz gestellt. Der Schutz eines bedeutenden, historischen Orts- und Landschaftsbilds ist in den entsprechenden Paragraphen des Baugesetzbuchs bzw. des Bundesnaturschutzgesetzes vorgegeben.

## 11.2 Beschreibung und Bewertung des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario) und der erheblichen Umweltauswirkungen der Planung während der Bau- und Betriebsphase

Bei der Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Plandurchführung werden, soweit möglich, insbesondere die etwaigen erheblichen Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Schutzgüter beschrieben. Die Beschreibung umfasst dabei – sofern zu erwarten – die direkten, indirekten, sekundären, kumulativen, kurz-

mittel- und langfristigen, ständigen und vorübergehenden sowie positiven und negativen Auswirkungen. Den ggf. einschlägigen und auf europäischer, Bundes-, Landes- oder kommunaler Ebene festgelegten Umweltschutzziele soll dabei Rechnung getragen werden.

Tab. 3: Beschreibung des derzeitigen Umweltzustands und Prognose über die erheblichen Umweltauswirkungen bei Durchführung der Planung.

<b>Schutzgut Mensch</b>	
Bestand	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Plangebiet zeichnet sich durch eine Brachfläche aus.</li> <li>- Im Westen befindet sich ein Fuß- und Radweg.</li> <li>- Eine Erholungsfunktion für den Menschen besteht im Plangebiet nicht.</li> </ul>
Baubedingte Auswirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit den eingesetzten Baufahrzeugen und Maschinen ergeben sich keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut, da bereits heute die angrenzenden Straßen Lärm erzeugen; der Baulärm ist allerdings auf die Tageszeiten beschränkt.</li> <li>- Durch potentielle Bauvorhaben ist von einer Erhöhung der Staubentwicklung, von Erschütterungen und Lärm auszugehen, die aber aufgrund der umliegenden Nutzungen keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut vorbereiten.</li> </ul>
Betriebsbedingte Auswirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durch die Planung wird der Standort einer Tankstelle geschaffen.</li> <li>- Hinsichtlich der Geruchsimmissionen bestätigt eine gutachterliche Stellungnahme (vgl. Punkt 8), dass die für GE-/GI-Gebiete einzuhaltenen Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Zudem wird festgestellt, dass in der Nachbarschaft des Plangebietes durch den Betrieb der Tankstelle aus gutachterlicher Sicht kein Immissionskonflikt zu befürchten ist.</li> <li>- Die angrenzenden Bebauungen werden durch eine Kombination aus Lärmschutzwand und -wand vor Lärm geschützt. Unter Einhaltung der Vorgaben gemäß schalltechnischer Untersuchung (vgl. Punkt 8) werden keine betriebsbedingten Auswirkungen mit der Planung vorbereitet.</li> </ul>

<b>Schutzgut Biotoptypen, Tiere und Pflanzen, Biologische Vielfalt</b>	
Bestand	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Plangebiet liegt überwiegend brach, im Norden befindet sich ein Wall mit geringen Gehölzaufwuchs und im Osten befindet sich eine Gehölzreihe.</li> </ul>
Baubedingte Auswirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durch die Planung können die vorhandenen Gehölzstrukturen nicht erhalten bleiben.</li> </ul>
Betriebsbedingte Auswirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Norden des Plangebietes werden Einzelbaumpflanzungen festgesetzt und im Osten wird ein Wall mit einer Anpflanzung festgesetzt. Zudem befindet sich im Süden ein Bereich für Schutz- und Trenngrün. Der westliche Bereich wird durch Anpflanzflächen zur Straße gegliedert.</li> <li>- Hochwertige Habitatstrukturen mit essenzieller Habitatfunktion sind im Plangebiet nicht vorhanden.</li> </ul>

<b>Schutzgut Arten- und Biotopschutz</b>	
Bestand	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Für das Plangebiet liegen keine Schutzausweisungen vor.</li> <li>- Ein Vorkommen planungsrelevanter Fledermausarten kann im Plangebiet nicht ausgeschlossen werden. Detaillierte Ausführungen zum Artenschutz befinden sich unter Pkt. 5.3.</li> </ul>
Baubedingte Auswirkungen	- Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände können unter Beachtung von folgender Vermeidungsmaßnahme ausgeschlossen werden: Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen gem. § 44 BNatSchG sind die Gehölzentnahmen nicht während der Brut- und Aufzuchtzeit (also nicht zwischen dem 01.03 – 30.09.) zulässig (vgl. § 39 BnatSchG). Diese Maßnahme wird als Hinweise mit auf den Plan aufgenommen. Unter Berücksichtigung der oben genannten Maßnahmen kann festgehalten werden, dass bei der Umsetzung des Vorhabens keine Verbotstatbestände gemäß § 44 BnatSchG vorbereitet werden.
Betriebsbedingte Auswirkungen	- Betriebsbedingte Auswirkungen sind auf das Schutzgut nicht zu erwarten.

<b>Schutzgut Fläche</b>	
Bestand	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 1 ha und befindet sich innerhalb des Siedlungszusammenhangs.</li> <li>- Es bestehen bereits Vorbelastungen durch die direkt angrenzende B 58, Selmer Straße sowie bestehende Bebauung.</li> </ul>
Baubedingte Auswirkungen	- In der Bauphase sind keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut zu erwarten, da keine weitere Flächeninanspruchnahme vorgesehen ist.
Betriebsbedingte Auswirkungen	- Betriebsbedingte Auswirkungen sind auf das Schutzgut nicht zu erwarten, da keine weitere Flächeninanspruchnahme vorgesehen ist.

<b>Schutzgut Boden</b>	
Bestand	- Dem Plangebiet unterliegt ein Gley mit zum Teil Podsol-Gley. Der Bodenwert ist als gering einzustufen (20-30) und die Gesamtfilterfähigkeit ist ebenfalls sehr gering. Mit der Errichtung der Tankstelle kommt es zu einer Überplanung eines nicht schützenswerten Bodens.
Baubedingte Auswirkungen	- In der Bauphase sind keine erheblichen Auswirkungen unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen auf das Schutzgut zu erwarten.
Betriebsbedingte Auswirkungen	- Durch den Bebauungsplan wird die Brachfläche überplant. Maßnahmen für den Ausgleich werden erforderlich und hierbei werden Bodenaufwertende Maßnahmen berücksichtigt.

<b>Schutzgut Wasser</b>	
Bestand	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Plangebiet liegt nicht innerhalb eines Hochwasserschutzgebietes, sodass Belange des Hochwasserschutzes nicht berührt werden.</li> <li>- Zudem sind keine Gewässer im Plangebiet vorhanden.</li> </ul>
Baubedingte Auswirkungen	- In der Bauphase sind keine erheblichen Auswirkungen unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen auf das Schutzgut zu erwarten.
Betriebsbedingte Auswirkungen	- Das anfallende Niederschlags- und Abwasser wird durch die bestehende Entwässerung abgeführt. Es kann davon ausgegangen werden, dass es zu keinen erheblichen nachteiligen Auswirkungen kommt.

<b>Schutzgut Luft- und Klimaschutz</b>	
Bestand	- Die im Plangebiet vorhanden Gehölzstrukturen haben einen positiven Einfluss auf die Lufthygiene. Die Brachfläche dient zur Kaltluftproduktion.
Baubedingte Auswirkungen	- In der Bauphase kann ein erhöhtes Aufkommen von Fahrzeugen entstehen; dies hat aber keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut.
Betriebsbedingte Auswirkungen	- Aufgrund der geringen Größe des überplanten Bereiches kommt es zu keinen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut. - Hinsichtlich der Geruchsimmissionen bestätigt eine gutachterliche Stellungnahme (vgl. Punkt 8), dass die für GE-/GI-Gebiete einzuhaltenen Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Zudem wird festgestellt, dass in der Nachbarschaft des Plangebietes durch den Betrieb der Tankstelle aus gutachterlicher Sicht kein Immissionskonflikt zu befürchten ist.

<b>Schutzgut Landschaft</b>	
Bestand	- Das Plangebiet ist bereits durch die angrenzenden Nutzungen geprägt. - Durch den vorhandenen Wall und die im Osten vorhanden Gelze wird das Plangebiet eingegrünt.
Baubedingte Auswirkungen	- Baubedingt könnte sich nur kurzzeitig durch Kräne eine Auswirkung auf das Landschaftsbild ergeben. Dies ist allerdings nicht von erheblich negativer Beeinträchtigung.
Betriebsbedingte Auswirkungen	- Der Wall im Osten und die Anpflanzungen im Norden und Süde führen zu einer Eingrünung des Plangebietes. - Durch entsprechende Festsetzungen wird die Höhenentwicklung beschränkt.

<b>Schutzgut Kultur- und Sachgüter</b>	
Bestand	- Im Plangebiet sind keine geschützten Baudenkmale vorhanden. - Bodendenkmäler und archäologische Fundstellen sind aus dem Plangebiet nicht bekannt.
Baubedingte Auswirkungen	- Kulturgeschichtliche Bodenfunde, die während der Erdarbeiten freigelegt werden, sind der unteren Denkmalbehörde unverzüglich anzuzeigen.
Betriebsbedingte Auswirkungen	- Durch die Planung ergeben sich keine Auswirkungen auf das Schutzgut.

<b>Wirkungsgefüge zwischen den Schutzgütern</b>	
Bestand	- Die Schutzgüter stehen in ihrer Ausprägung und Funktion untereinander in Wechselwirkung. Dominierend wirkte und wirkt die derzeitige Nutzung. Hieraus resultieren Auswirkungen auf die Struktur- und Artenvielfalt von Flora und Fauna, aber auch Einflüsse auf den Boden- und Wasserhaushalt. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern, die über die „normalen“ ökosystemaren Zusammenhänge hinausgehen, bestehen nicht. Es liegen im Plangebiet keine Schutzgüter vor, die in unabdingbarer Abhängigkeit voneinander liegen.
Baubedingte Auswirkungen	- Es bestehen keine Wirkungszusammenhänge die über die normalen Funktionsbeziehungen zwischen der belebten und unbelebten Natur (biotische / abiotische Faktoren) hinausgehen, so dass eine negative Kumulation von Auswirkungen in der Bauphase nicht zu erwarten ist.
Betriebsbedingte Auswirkungen	- Es bestehen keine Wirkungszusammenhänge die über die normalen Funktionsbeziehungen zwischen der belebten und unbelebten Natur (biotische / abiotische Faktoren) hinausgehen, so dass eine negative Kumulation von Auswirkungen in der Betriebsphase nicht zu erwarten ist.

### 11.3 Prognose über die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Von einer deutlichen Änderung der bestehenden Strukturen im Plan-  
gebiet ist bei Nichtdurchführung der Planung nicht auszugehen. Die  
Flächen würden voraussichtlich weiter in ihrem derzeitigen Umfang  
und mit gleicher Intensität genutzt.

Geschützte Bestandteile von Natur und Landschaft sind nicht betrof-  
fen, so dass ein natürliches Entwicklungspotential aufgrund rechtli-  
cher Bindungen des Naturschutzrechts nicht zu erwarten ist.

### 11.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der festgestellten erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen

Tab. 4: Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der festgestellten erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen in der Bauphase

Bauphase	
Vermeidung / Verringerung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beschränkung der erforderlichen Arbeitsräume auf ein absolut notwendiges Minimum.</li> <li>- Zügige und gebündelte Abwicklung der Bauaktivitäten um Störungen zeitlich und räumlich zu minimieren. Eindeutige Festlegung von Zufahrtswegen zur Baustelle um unnötige Verdichtungen durch Befahren zu vermeiden.</li> <li>- Profulgerechter Abtrag und Lagerung des ausgehobenen Bodenmaterials. Insbesondere der Oberboden sollte bei Zwischenlagerung gegenüber Erosion geschützt und soweit möglich wieder an gleicher Stelle eingebracht werden.</li> <li>- Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen (vor Beginn der Bauarbeiten ortsfeste Schutzzäune um ggf. betroffene Bäume anbringen, Boden im Wurzelbereich von Gehölzen nicht Befahren oder durch Materialablagerungen verdichten, ggf. Einsatz von Schutzvlies / Stahlplatte, freigelegtes Wurzelwerk mit Frostschutzmatten abdecken und bei Trockenheit bewässern, kein Bodenauftrag oder – abtrag im Wurzelbereich).</li> <li>- Da Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen gem. § 44 BNatSchG sind die Gehölzentnahmen nicht während der Brut- und Aufzuchtzeit (also nicht zwischen dem 01.03 – 30.09.) zulässig (vgl. § 39 BNatSchG). Diese Maßnahme wird als Hinweise mit auf den Plan aufgenommen. Unter Berücksichtigung der oben genannten Maßnahmen kann festgehalten werden, dass bei der Umsetzung des Vorhabens keine Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG vorbereitet werden.</li> <li>- In der Bauphase sind keine erheblichen Auswirkungen unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen auf das Schutzgut zu erwarten.</li> <li>- Kulturgeschichtliche Bodenfunde, die während der Erdarbeiten freigelegt werden, sind der unteren Denkmalbehörde unverzüglich anzuzeigen.</li> </ul>

Tab. 5: Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der festgestellten erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen in der Betriebsphase

Betriebsphase	
Vermeidung / Verringerung	- Das anfallende Niederschlags- und Abwasser wird durch die bestehende Entwässerung abgeführt. Es kann davon ausgegangen werden, dass es zu keinen erheblichen nachteiligen Auswirkungen kommt.
Ausgleich	- Eingriffsregelung (vgl. Anhang): Mit der Planung wird ein Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 14 ff BNatSchG vorbereitet, der gem. § 18 BNatSchG i.V.m. § 1a (3) BauGB vom Verursacher auszugleichen ist. Lage und Art des naturschutzfachlichen Ausgleichs werden bis zum Satzungsbeschluss entsprechend festgelegt..

### 11.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten sowie wesentliche Gründe für die ausgewählte Planung

Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage südlich des Kreuzungspunktes zweier klassifizierten Straßen besitzt das Plangebiet eine besondere Eignung für die Ansiedlung einer Tankstelle. Anderweitige alternative Planungsmöglichkeiten mit höherer Nutzungseignung bei zugleich geringeren naturräumlichen Auswirkungen bestehen unter Berücksichtigung der Darstellungen des Flächennutzungsplanes und der Grundstücksverfügbarkeit nicht.

### 11.6 Beschreibung der erheblich nachteiligen Auswirkungen gemäß der zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen einschließlich notwendiger Maßnahmen zur Vermeidung / Ausgleich

Die zulässigen Nutzungen lassen keine schwereren Unfälle oder Katastrophen erwarten, die zu erheblich nachteiligen Auswirkungen führen könnten. Tankstellen sind eine weit verbreitete Anlagenart, die aufgrund der technischen Standards kein nennenswert höheres Risiko auslösen.

### 11.7 Zusätzliche Angaben

#### 11.7.1 Datenerfassung

Die erforderliche Datenerfassung für die Umweltprüfung erfolgte anhand von Erhebungen bzw. Bestandskartierungen des ökologischen Zustands im Plangebiet sowie im auswirkungsrelevanten Umfeld.

Darüber hinaus gehende technische Verfahren wurden ggf. im Rahmen von faunistischen Bestandsaufnahmen / externen Gutachten erforderlich und können diesen im Detail entnommen werden. Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Angaben traten nicht auf.

### 11.7.2 Monitoring

Gem. § 4c BauGB sind die vom Bebauungsplan ausgehenden erheblichen Umweltauswirkungen von den Städten und Gemeinden zu überwachen. Hierin werden sie gem. § 4 (3) BauGB von den für den Umweltschutz zuständigen Behörden unterstützt.

Mit dem Bebauungsplan wird ein Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 14 ff BNatSchG vorbereitet, der gem. § 18 BNatSchG i.V.m. § 1a (3) BauGB vom Verursacher auszugleichen ist.

Unbenommen hiervon ist die regelmäßige Überprüfung im Rahmen der laufenden Fortschreibung des Flächennutzungsplans.

### 11.8 Zusammenfassung

Ziel der vorliegenden Bauleitplanung ist der Wunsch eines Vorhabenträgers, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung einer Tankstelle auf dem Eckgrundstück Selmer Straße (L 835) / Bundesstraße 58 im Osten der Stadt Lüdinghausen zu schaffen.

Es soll eine Tankstelle mit Shop und Waschstraße sowie ein tankstellenintegriertes Café / Gastronomie errichtet werden.

Das Plangebiet befindet sich zwischen der Selmer Straße im Westen und Bundesstraße 58 im Norden und liegt derzeit brach. Im Norden befindet sich ein Wall mit aufstockenden Sträuchern, der das Plangebiet von der Bundesstraße 58 abgrenzt. Am östlichen Rand befinden sich wenige Laubgehölze von mittlerer ökologischer Wertigkeit.

Im Norden des Plangebietes erstreckt sich auf einer Länge von ca. 100 m entlang der Bundesstraße 58 ein Wall.

Das Gewerbegebiet wird durch öffentliche Grünflächen eingerahmt. Zur Bundesstraße 58 werden Einzelbaumpflanzungen vorgenommen und auf dem Wall im Osten werden Anpflanzungen mit standortgerechnete und einheimischen Sträuchern festgesetzt. Zudem wird im Süden ein Streifen Schutz- und Trenngrün festgelegt. Der westliche Bereich wird durch Anpflanzflächen gegliedert.

Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen gem. § 44 BNatSchG sind die Gehölzentnahmen nicht während der Brut- und Aufzuchtzeit (also nicht zwischen dem 01.03 – 30.09.) zulässig (vgl. § 39 BNatSchG).

Diese Maßnahme wird als Hinweise mit auf den Plan aufgenommen.

Unter Berücksichtigung der oben genannten Maßnahmen kann festgehalten werden, dass bei der Umsetzung des Vorhabens keine Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG vorbereitet werden.

Bau- sowie Betriebsbedingt sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die übrigen Schutzgüter zu erwarten.

### 11.9 Referenzliste der Quellen

- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geänderte Fassung vom 29. Mai 2017 (BGBl. I S. 1298).
- Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG NRW) vom 15.11.2016.
- Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) Nordrhein-Westfalen (2014): Landschaftsinformationssammlung, @LINFOS Fachkataster. Online unter: [www.gis6.nrw.de/osirisweb](http://www.gis6.nrw.de/osirisweb).
- Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (2017): Fachinformationssystem geschützte Arten in NRW. Online unter: [www.naturschutzinformationen-nrw.de/artenschutz/de/arten/blatt](http://www.naturschutzinformationen-nrw.de/artenschutz/de/arten/blatt).
- Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz (22.12.2010): Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben. Gemeinsame Handlungsempfehlungen.

Bearbeitet im Auftrag der Stadt Lüdinghausen  
Coesfeld, im Januar 2019

WoltersPartner  
Architekten & Stadtplaner GmbH  
Daruper Straße 15 · 48653 Coesfeld

Anlagen:

- Abstandsliste (als Teil der Festsetzungen)
- Lärm- und Geruchsgutachten Wenker+Gesing
- Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung

## Anhang

### Eingriffs- und Ausgleichsbilanz

Zur Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung wurde das Biotopwertverfahren des Kreis Coesfeld\* angewandt.

Dieses Verfahren wird für den Bestand vor dem Eingriff (Tab. 1) und den Zustand nach Durchführung der vorliegenden Planung (Tab. 2) durchgeführt. Die Biotopwertdifferenz (Tab. 3) zeigt auf, ob ein externer Ausgleich der potenziellen Eingriffe erforderlich wird.

Das entstehende Biotopwertdefizit kann nicht über interne Festsetzungen ausgeglichen werden. Der ökologische Ausgleich muss daher auf externen Flächen erfolgen. Lage und Art des naturschutzfachlichen Ausgleichs werden bis zum Satzungsbeschluss entsprechend festgelegt.

\* Kreis Coesfeld, Coesfeld (2006): Biotopwertverfahren zur Bewertung von Eingriffen und beessung von Ausgleichsmaßnahmen im Kreis Coesfeld.

**Tab.1: Ausgangszustand des Plangebietes gem. Bestanderfassung**

Code	Beschreibung	Bewertungsparameter				
		Fläche (qm)	Grundwert	Korrekturfaktor*	Gesamtwert	Einzelflächenwert
1.1	versiegelte Flächen (Gebäude)	1.143	0,0	1,0	0,0	0
1.3	teilversiegelte Fläche	352	1,0	1,0	1,0	352
2.1	Bankette, Mittelstreifen (regelmäßige Mahd)	583	1,0	1,0	1,0	583
5.1	Grünlandbrache	6.152	4,0	1,0	4,0	24.608
8.1	Hecke, Gehölzstreifen mit lebensraumtypischen Gehölzanteilen ≥ 50 %	1.195	7,0	1,0	7,0	8.365
8.2	Baumreihe mit lebensraumtypischen Baumarten ≥ 50 %	333	8,0	1,0	8,0	2.664
<b>Summe Bestand G1</b>		<b>9.758</b>				<b>36.572</b>

Hinweise Korrekturfaktor: Bei atypischer / typischer Ausbildung der einzelnen Biotoptypen kann eine Ab- bzw. Aufwertung erfolgen.

**Tab.2: Zielzustand gem. Festsetzungen des Bebauungsplans**

Code	Beschreibung	Bewertungsparameter				
		Fläche (qm)	Grundwert	Korrekturfaktor	Gesamtwert	Einzelflächenwert
<b>Gewerbefläche (GRZ 0,9)</b>		<b>5.067</b>				
1.1	Versiegelte Fläche	4.560	0,0	1,0	0,0	0
1.2	Grün im Gewerbegebiet	507	2,0	1,0	2,0	1.013
<b>öffentliche und private Grünflächen</b>		<b>1.765</b>				
4.1	Grün im Gewerbegebiet	1.765	2,0	1,0	2,0	3.530
<b>Flächen zur Anpflanzung</b>		<b>1.345</b>				
8.1	Hecken, Gebüsche	1.195	6,0	1,0	6,0	7.170
8.2	Einzelbäume (5Stk.)	150	6,0	1,0	6,0	900
<b>Verkehrsfläche</b>		<b>1.565</b>				
1.1	Versiegelte Fläche	1.565	0,0	1,0	0,0	0
<b>Fläche für Versorgungsanlagen und Abwasserbeseitigung</b>		<b>16</b>				
1.1	Versiegelte Fläche	16	0,0	1,0	0,0	0
<b>Summe Planung G2</b>		<b>9.758</b>				<b>12.613</b>

**Tab.3: Gesamtbilanz**

Biotopwertdifferenz: Planung (G2) - Bestand (G1)	12.613,40	-36.572,00	=	-23.958,60
Mit Realisierung der Planung entsteht ein Biotopwertdefizit von rund		<b>-23.960,00</b>		Biotopwertpunkten.

## Abstandsliste 2007

### Abstandsliste 2007 (4. BImSchV: 15.07.2006)

Abstands- klasse	Abstand in m	Lfd. Nr.	Hinweis auf Nummer (Spalte) der 4. BImSchV	Anlagen-/Betriebsart (Kurzfassung) <sup>1)</sup>
<b>I</b>	<b>1.500</b>	1	1.1 (1)	Kraftwerke mit Feuerungsanlagen für den Einsatz von Brennstoffen, soweit die Feuerungswärmeleistung 900 MW übersteigt (#)
		2	1.11 (1)	Anlagen zur Trockendestillation z. B. Kokereien und Gaswerke
		3	3.2 (1) a)	Integrierte Hüttenwerke, Anlagen zur Gewinnung von Roheisen und zur unmittelbaren Weiterverarbeitung zu Rohstahl in Stahlwerken, einschl. Stranggießanlagen
		4	4.4 (1)	Mineralölraffinerien (#)

<sup>1)</sup> Die Anlagenbezeichnungen stimmen nicht immer mit denen der 4. BImSchV überein, denn sie enthält in manchen Fällen Oberbegriffe und/oder zusammenfassende Anlagenbezeichnungen, die hinsichtlich des Genehmigungserfordernisses zusammengehören, in ihrer Auswirkung i. S. des Abstandserlasses aber als selbstständige Anlagenarten zu sehen sind oder immissionsschutz- und planungsrechtlich ohne Bedeutung sind. Insofern konnte die Systematik der 4. BImSchV und auch die Einteilung nach Leistungskriterien nicht immer eingehalten werden. Abstands bestimmend ist aber - unabhängig von dem Genehmigungserfordernis - die Betriebsart, wie sie in der Abstandsliste beschrieben ist.

Abstands- klasse	Abstand in m	Lfd. Nr.	Hinweis auf Nummer (Spalte) der 4. BImSchV	Anlagen-/Betriebsart (Kurzfassung)
<b>II</b>	<b>1.000</b>	5	1.14 (1)	Anlagen zur Vergasung oder Verflüssigung von Kohle oder bituminösem Schiefer
		6	2.14 (2)	Anlagen zur Herstellung von Formstücken unter Verwendung von Zement oder anderen Bindemitteln durch Stampfen, Schocken, Rütteln oder Vibrieren mit einer Produktionsleistung von 1 t oder mehr je Stunde im Freien (*) (s. auch lfd. Nr. 90)
		7	3.1 (1)	Anlagen zum Rösten, Schmelzen oder Sintern von Erzen
		8	3.2 (1) b)	Anlagen zur Herstellung oder zum Erschmelzen von Roheisen oder Stahl mit einer Schmelzleistung von 2,5 Tonnen oder mehr je Stunde einschl. Stranggießen (*) (s. auch lfd. Nrn. 27 und 46)
		9	3.3 (1)	Anlagen zur Herstellung von Nichteisenrohmetallen aus Erzen, Konzentraten oder sekundären Rohstoffen einschl. Aluminiumhütten (#)
		10	3.15 (2)	Anlagen zur Herstellung oder Reparatur von Behältern aus Metall im Freien (z. B. Container) (*) (s. auch lfd. Nr. 96)
		11	3.18 (1)	Anlagen zur Herstellung oder Reparatur von Schiffskörpern oder -sektionen aus Metall im Freien (*) (s. auch lfd. Nr. 97)
		12	4.1 (1) c), p)	Anlagen zur fabrikmäßigen Herstellung von schwefelhaltigen Kohlenwasserstoffen oder von Nichtmetallen, Metalloxiden oder sonstigen anorganischen Verbindungen (#)
		13	4.1 (1) g)	Anlagen zur Herstellung von metallorganischen Verbindungen durch chemische Umwandlung in industriellem Umfang (#)
		14	4.1 (1) h)	Anlagen zur fabrikmäßigen Herstellung von Chemiefasern (s. auch lfd. Nr. 50) (#)
		15	4.1 (1) l)	Anlagen zur Herstellung von Gasen wie Ammoniak, Chlor und Chlorwasserstoff, Fluor und Fluorwasserstoff, Kohlenstoff-oxiden, Schwefelverbindungen, Stickstoffoxiden, Wasserstoff, Schwefeldioxid, Phosgen (#)
		16	4.1 (1) r)	Anlagen zur Herstellung von Ausgangsstoffen für Pflanzenschutzmittel und von Bioziden (#)
		17	4.1 (1) s)	Anlagen zur Herstellung von Grundarzneimitteln durch chemische Umwandlung (Wirkstoffe für Arzneimittel) (#)
		18	6.3 (1+2)	Anlagen zur Herstellung von Holzspanplatten, Holzfaserplatten, oder Holzfasermatten
		19	7.12 (1)	Anlagen zur Beseitigung, Verwertung, Sammlung oder Lagerung von Tierkörpern oder tierischen Abfällen, ausgenommen Kleintierkrematorien (s. auch lfd. Nr. 200)
		20	10.15 (1+2)	Offene Prüfstände für oder mit a) Verbrennungsmotoren mit einer Feuerungswärmeleistung ab insgesamt 300 Kilowatt, b) Gasturbinen oder Triebwerken (s. auch lfd. Nr. 101)
		21	10.16 (2)	Offene Prüfstände für oder mit Luftschrauben (s. auch lfd. Nr. 101)
		22	-	Anlagen zur Herstellung von Eisen- oder Stahlbaukonstruktionen im Freien (*)

Abstands- klasse	Abstand in m	Lfd. Nr.	Hinweis auf Nummer (Spalte) der 4. BImSchV	Anlagen-/Betriebsart (Kurzfassung)
<b>III</b>	<b>700</b>	23	1.1 (1)	Kraftwerke und Feuerungsanlagen für den Einsatz von Brennstoffen, soweit die Feuerungswärmeleistung mehr als 150 MW bis max. 900 MW beträgt, auch Biomassekraftwerke (#)
		24	1.12 (1)	Anlagen zur Destillation oder Weiterverarbeitung von Teer oder Teererzeugnissen (#)
		25	2.3 (1)	Anlagen zur Herstellung von Zementklinker oder Zementen
		26	2.4 (1+2)	Anlagen zum Brennen von Bauxit, Dolomit, Gips, Kalkstein, Kieselgur, Magnesit, Quarzit oder von Ton zu Schamotte
		27	3.2 (1) b)	Elektro-Stahlwerke; Anlagen zur Stahlerzeugung mit Lichtbogenöfen unter 50 t Gesamtabstichgewicht (*) (s. auch lfd. Nrn. 8 und 46)
		28	3.24 (1)	Automobil- u. Motorradfabriken, Fabriken zur Herstellung von Verbrennungsmotoren (*)
		29	4.1 (1) a), d), e)	Anlagen zur fabrikmäßigen Herstellung von Kohlenwasserstoffen einschl. stickstoff- oder phosphorhaltige Kohlenwasserstoffe (#)
		30	4.1 (1) f)	Anlagen zur fabrikmäßigen Herstellung von halogenhaltigen Kohlenwasserstoffen (#)
		31	4.1 (1) m), n), o)	Anlagen zur fabrikmäßigen Herstellung von Säuren, Basen, Salzen (#)
		32	4.1 (1) q)	Anlagen zur fabrikmäßigen Herstellung von phosphor-, stickstoff- oder kaliumhaltigen Düngemitteln (#)
		33	4.6 (1)	Anlagen zur Herstellung von Ruß (#)
		34	8.8 (1) 8.10 (1)	Anlagen zur physikalisch und/oder chemischen Behandlung von Abfällen mit einer Durchsatzleistung von 50 Tonnen Einsatzstoffen oder mehr je Tag (s. auch lfd. Nr. 71)
		35	-	Aufbereitungsanlagen für schmelzflüssige Schlacke (z. B. Hochofenschlacke)
		36	-	Freizeitparks mit Nachtbetrieb (*) (s. auch lfd. Nr. 160)

Abstands- klasse	Abstand in m	Lfd. Nr.	Hinweis auf Nummer (Spalte) der 4. BImSchV	Anlagen-/Betriebsart (Kurzfassung)
<b>IV</b>	<b>500</b>	37	1.1 (1)	Kraftwerke, Heizkraftwerke und Heizwerke mit Feuerungsanlagen für den Einsatz von Brennstoffen, soweit die Feuerungswärmeleistung 50 MW bis 150 MW beträgt, auch Biomassekraftwerke (#)
			8.2 (1) a) und b)	Anlagen zur Erzeugung von Strom, Dampf, Warmwasser, Prozesswärme oder erhitztem Abgas durch den Einsatz von Abfallhölzern ohne Holzschutzmittel oder Beschichtungen von halogenorganischen Verbindungen mit einer Feuerungswärmeleistung von 50 Megawatt oder mehr
		38	1.8 (2)	Elektroumspannanlagen mit einer Oberspannung von 220 kV oder mehr einschließlich der Schaltfelder, ausgenommen eingehauste Elektroumspannanlagen (*)
		39	1.9 (2)	Anlagen zum Mahlen oder Trocknen von Kohle
		40	1.10 (1)	Anlagen zum Brikettieren von Braun- oder Steinkohle
		41	2.8 (1+2)	Anlagen zur Herstellung von Glas oder Glasfasern auch soweit es aus Altglas hergestellt
		42	2.11 (1)	Anlagen zum Schmelzen mineralischer Stoffe einschließlich Anlagen zur Herstellung von Mineralfasern
		43	2.13 (2)	Anlagen zur Herstellung von Beton, Mörtel oder Straßenbaustoffen unter Verwendung von Zement (*)
		44	2.15 (1)	Anlagen zur Herstellung oder zum Schmelzen von Mischungen aus Bitumen oder Teer mit Mineralstoffen einschließlich Aufbereitungsanlagen für bituminöse Straßenbaustoffe und Teersplittanlagen mit einer Produktionsleistung von 200 t oder mehr je Stunde (s. auch lfd. Nr. 91)
		45	3.6 (1 + 2)	Anlagen zum Walzen von Stahl (Warmwalzen) und Metallen, ausgenommen Anlagen zum Walzen von Kaltband mit einer Bandbreite bis 650 mm (*)
		46	3.2 (1) b) 3.7 (1)	Anlagen zur Stahlerzeugung mit Induktionsöfen, Eisen-, Temper- oder Stahlgießereien mit einer Produktionsleistung von 20 t oder mehr Gussteile je Tag (s. auch lfd. Nrn. 8 und 27)
		47	3.11 (1 + 2)	Schmiede-, Hammer- oder Fallwerke (*)
		48	3.16 (1)	Anlagen zur Herstellung von warmgefertigten nahtlosen oder geschweißten Rohren aus Stahl (*)
		49	4.1 (1) b)	Anlagen zur fabrikmäßigen Herstellung von sauerstoffhaltigen Kohlenwasserstoffen (#)
		50	4.1 (1) h)	Anlagen zur fabrikmäßigen Herstellung von Basiskunststoffen (Kunstharzen, Polymeren, Fasern auf Zellstoffbasis) (s. auch lfd. Nr. 14) (#)
		51	4.1 (1) i)	Anlagen zur fabrikmäßigen Herstellung von synthetischen Kautschuken (#)
52	4.1 (1) j)	Anlagen zur Herstellung von Farbstoffen und Pigmenten sowie von Ausgangsstoffen für Farben und Anstrichmittel (#)		
53	4.5 (2)	Anlagen zur Herstellung von Schmierstoffen wie Schmieröle, Schmierfette, Metallbearbeitungsöle (#)		
54	4.7 (1)	Anlagen zur Herstellung von Kohlenstoff (Hartbrandkohle) oder Elektrographit durch Brennen oder Graphitieren (#)		

Abstands- klasse	Abstand in m	Lfd. Nr.	Hinweis auf Nummer (Spalte) der 4. BImSchV	Anlagen-/Betriebsart (Kurzfassung)
<b>IV</b>	<b>500</b>	55	4.8 (2)	Anlagen zum Destillieren von flüchtigen organischen Verbindungen mit einer Durchsatzleistung von 3 t oder mehr je Stunde (#) (s. auch lfd. Nr. 105 )
		56	5.1 (1)	Anlagen zur Behandlung von Oberflächen von Stoffen, Gegenständen oder Erzeugnissen einschließlich der dazugehörigen Trocknungsanlagen unter Verwendung von organischen Lösungsmitteln mit einem Verbrauch an organischen Lösungsmitteln von 150 Kilogramm oder mehr je Stunde oder von 200 Tonnen oder mehr je Jahr
		57	5.2 (1)	Anlagen zum Beschichten, Imprägnieren, Kaschieren, Lackieren oder Tränken von Gegenständen, Glas- oder Mineralfasern oder bahnen- oder tafelförmigen Materialien einschließlich der zugehörigen Trocknungsanlagen mit Kunstharzen, soweit die Menge dieser Harze 25 Kilogramm oder mehr je Stunde beträgt
		58	5.5 (2)	Anlagen zum Isolieren von Drähten unter Verwendung von phenol- oder kresolhaltigen Drahtlacken
		59	5.8 (2)	Anlagen zur Herstellung von Gegenständen unter Verwendung von Amino- oder Phenoplasten mittels Wärmebehandlung, soweit die Menge der Ausgangsstoffe 10 kg oder mehr je Stunde beträgt
		60	7.3 (1+2) a) und b)	Anlagen zur Erzeugung von Speisefetten aus tierischen Rohstoffen oder zum Schmelzen von tierischen Fetten, ausgenommen Anlagen zur Verarbeitung von selbst gewonnenen tierischen Fetten zu Speisefetten in Fleischereien mit einer Leistung bis zu 200 Kilogramm Speisefett je Woche
		61	7.9 (1)	Anlagen zur Herstellung von Futter- oder Düngemitteln oder technischen Fetten aus den Schlachtnebenprodukten Knochen, Tierhaare, Federn, Hörner, Klauen oder Blut
		62	7.11 (1)	Anlagen zum Lagern unbehandelter Knochen, ausgenommen Anlagen für selbstgewonnene Knochen in - Fleischereien, in denen je Woche weniger als 4 000 kg Fleisch verarbeitet werden, und - Anlagen, die nicht durch lfd. Nr. 115 erfasst werden
		63	7.15 (1)	Kottrocknungsanlagen
		64	7.19 (1+2)	Anlagen zur Herstellung von Sauerkraut mit einer Produktionsleistung von 10 Tonnen oder mehr Sauerkraut je Tag als Vierteljahresdurchschnittswert
		65	7.21 (1)	Mühlen für Nahrungs- oder Futtermittel mit einer Produktionsleistung von 300 Tonnen Fertigerzeugnissen oder mehr je Tag als Vierteljahresdurchschnittswert (s. auch lfd. Nr. 193)
		66	7.23 (1+2)	Anlagen zur Erzeugung von Ölen oder Fetten aus pflanzlichen Rohstoffen mit einer Produktionsleistung von 1 Tonne Fertigerzeugnisse oder mehr je Tag als Vierteljahresdurchschnittswert
		67	7.24 (1)	Anlagen zur Herstellung oder Raffination von Zucker unter Verwendung von Zuckerrüben oder Rohzucker
		68	8.1 (1) a)	Anlagen zur Beseitigung oder Verwertung fester, flüssiger oder gasförmiger Abfälle mit brennbaren Bestandteilen durch thermische Verfahren

Abstands- klasse	Abstand in m	Lfd. Nr.	Hinweis auf Nummer (Spalte) der 4. BImSchV	Anlagen-/Betriebsart (Kurzfassung)
<b>IV</b>	<b>500</b>	69	8.3 (1+2)	Anlagen zur thermischen Aufbereitung von Stahlwerksstäuben für die Gewinnung von Metallen oder Metallverbindungen im Drehrohr oder in einer Wirbelschicht
		70	8.5 (1+2)	Offene Anlagen zur Erzeugung von Kompost aus organischen Abfällen mit einer Durchsatzleistung von 3 000 Tonnen oder mehr Einsatzstoffen je Jahr (Kompostwerke) (s. auch lfd. Nr. 128)
		71	8.8 (2) 8.10 (2)	Anlagen zur physikalisch und/oder chemischen Behandlung von Abfällen mit einer Durchsatzleistung von 10 Tonnen bis weniger als 50 Tonnen Einsatzstoffen je Tag auch soweit nicht genehmigungsbedürftig (s. auch lfd. Nr. 34)
		72	8.9 (1) a) + b) 8.9 (2) a)	a) Anlagen zum Zerkleinern von Schrott durch Rotormühlen mit einer Nennleistung des Rotorantriebes von 100 Kilowatt oder mehr  b) Anlagen zur zeitweiligen Lagerung von Eisen- oder Nichteisenschrotten, einschließlich Autowracks, mit einer Gesamtlagerfläche von 15 000 Quadratmeter oder mehr oder einer Gesamtlagerkapazität von 1 500 Tonnen Eisen- oder Nichteisenschrotten oder mehr
		73	8.12 (1+2) a) und b)	Offene Anlagen zur zeitweiligen Lagerung von Abfällen mit einer Aufnahmekapazität von 10 Tonnen oder mehr je Tag oder einer Gesamtlagerkapazität von 100 Tonnen oder mehr
		74	8.13 (1+2)	Offene Anlagen zur zeitweiligen Lagerung von Schlämmen mit einer Aufnahmekapazität von 10 Tonnen oder mehr je Tag oder einer Gesamtlagerkapazität von 150 Tonnen oder mehr
		75	8.14 (1+2) a) und b)	Offene Anlagen zum Lagern von Abfällen soweit in diesen Anlagen Abfälle vor deren Beseitigung oder Verwertung jeweils über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr gelagert werden
		76	8.15 (1+2) a) und b)	Offene Anlagen zum Umschlagen von Abfällen mit einer Leistung von 100 Tonnen oder mehr je Tag, ausgenommen Anlagen zum Umschlagen von Erdaushub oder von Gestein, das bei der Gewinnung oder Aufbereitung von Bodenschätzen anfällt
		77	9.11 (2)	Offene oder unvollständig geschlossene Anlagen zum Be- oder Entladen von Schüttgütern, die im trockenen Zustand stauben können, soweit 400 Tonnen Schüttgüter oder mehr je Tag bewegt werden; dies gilt auch für saisonal genutzte Getreideannahmestellen. Anlagen zum Be- oder Entladen von Erdaushub oder von Gestein, das bei der Gewinnung oder Aufbereitung von Bodenschätzen anfällt, sind ausgenommen
		78	-	Abwasserbehandlungsanlagen für mehr als 100 000 EW (s. auch lfd. Nr. 143)
		79	-	Oberirdische Deponien (*)
80	-	Autokinos (*)		

Abstands- klasse	Abstand in m	Lfd. Nr.	Hinweis auf Nummer (Spalte) der 4. BImSchV	Anlagen-/Betriebsart (Kurzfassung)
<b>V</b>	<b>300</b>	81	1.2 (2) a) bis c)	Anlagen zur Erzeugung von Strom, Dampf, Warmwasser, Prozesswärme oder erhitztem Abgas durch den Einsatz von festen, flüssigen oder gasförmigen Brennstoffen mit einer Feuerungswärmeleistung von 20 MW bis weniger als 50 MW in einer Verbrennungseinrichtung einschließlich zugehöriger Dampfkessel, ausgenommen Notstromaggregate
		82	1.4 (1+2) a) und b)	Verbrennungsmotoranlagen zum Antrieb von Arbeitsmaschinen oder zur Erzeugung von Strom, Dampf, Warmwasser, Prozesswärme oder erhitztem Abgas für den Einsatz von flüssigen oder gasförmigen Brennstoffen mit einer Feuerungswärmeleistung von 20 MW oder mehr,
		83	1.5 (1 + 2) a) und b)	Gasturbinenanlagen zum Antrieb von Arbeitsmaschinen oder zur Erzeugung von Strom (*)
		84	1.13 (2)	Anlagen zur Erzeugung von Generator- oder Wassergas aus festen Brennstoffen
		85	2.1 (1+2)	Steinbrüche, in denen Sprengstoffe verwendet werden
		86	2.2 (2)	Anlagen zum Brechen, Mahlen oder Klassieren von natürlichem oder künstlichem Gestein, ausgenommen Klassieranlagen für Sand oder Kies
		87	2.5 (2)	Anlagen zum Mahlen von Gips, Kieselgur, Magnesit, Mineralfarben, Muschelschalen, Talkum, Ton, Tuff (Trass) oder Zementklinker
		88	2.7 (2)	Anlagen zum Blähen von Perlite, Schiefer oder Ton
		89	2.10 (1)	Anlagen zum Brennen keramischer Erzeugnisse, soweit der Rauminhalt der Brennanlage 4 m <sup>3</sup> oder mehr und die Besatzdichte 300 kg oder mehr je m <sup>3</sup> Rauminhalt der Brennanlage beträgt
		90	2.14 (2)	Anlagen zur Herstellung von Formstücken unter Verwendung von Zement oder anderen Bindemitteln durch Stampfen, Schocken, Rütteln oder Vibrieren mit einer Produktionsleistung von 1 t oder mehr je Stunde in geschlossenen Hallen (*) (s. auch lfd. Nr. 6)
		91	2.15 (2)	Anlagen zur Herstellung oder zum Schmelzen von Mischungen aus Bitumen oder Teer mit Mineralstoffen einschließlich Aufbereitungsanlagen für bituminöse Straßenbaustoffe und Teersplittanlagen mit einer Produktionsleistung bis weniger als 200 t je Stunde (s. auch lfd. Nr. 44)
		92	3.2 (2) 3.7 (2)	Anlagen zum Erschmelzen von Stahl mit einer Schmelzleistung von weniger als 2,5 t je Stunde sowie Eisen-, Temper- oder Stahlgießereien mit einer Produktionsleistung von 2 t bis weniger als 20 t Gussteile je Tag (s. auch lfd. Nr. 46)
		93	3.4 (1) 3.8 (1)	Gießereien für Nichteisenmetalle oder Anlagen zum Schmelzen, zum Legieren oder zur Raffination von Nichteisenmetallen mit einer Schmelzleistung von 4 Tonnen oder mehr je Tag bei Blei und Cadmium oder von 20 Tonnen oder mehr je Tag bei sonstigen Nichteisenmetallen (s. auch lfd. Nrn. 163 und 203)
		94	3.5 (2)	Anlagen zum Abziehen der Oberflächen von Stahl durch Flämmen
		95	3.9 (1 + 2)	Anlagen zum Aufbringen von metallischen Schutzschichten auf Metall- oder Kunststoffoberflächen mit Hilfe von schmelzflüssigen Bädern, durch Flamm-, Plasma- oder Lichtbogenspritzen (*)
		96	3.15 (2)	Anlagen zur Herstellung oder Reparatur von Behältern aus Metall in geschlossenen Hallen (z. B. Dampfkessel, Container) (*) (siehe auch lfd. Nr. 10)

Abstands- klasse	Abstand in m	Lfd. Nr.	Hinweis auf Nummer (Spalte) der 4. BImSchV	Anlagen-/Betriebsart (Kurzfassung)
<b>V</b>	<b>300</b>	97	3.18 (1)	Anlagen zur Herstellung oder Reparatur von Schiffskörpern oder - sektionen aus Metall in geschlossenen Hallen (*) (siehe auch lfd. Nr. 11)
		98	3.19 (1)	Anlagen zum Bau von Schienenfahrzeugen (*)
		99	3.21 (2)	Anlagen zur Herstellung von Bleiakumulatoren oder Industriebatteriezellen und sonstiger Akkulatoren
		100	3.23 (2)	Anlagen zur Herstellung von Aluminium-, Eisen- oder Magnesiumpulver oder -pasten oder von blei- oder nickelhaltigen Pulvern oder Pasten sowie von sonstigen Metallpulvern oder -pasten (#)
		101	3.25 (1) 10.15 (1+2) 10.16 (2)	Anlagen für den Bau und die Instandsetzung von Luftfahrzeugen (i.V.m. Prüfständen, s. lfd. Nrn. 20 und 21) sowie geschlossene Motorenprüfstände und geschlossene Prüfstände für oder mit Luftschrauben
		102	4.1 (1) k)	Anlagen zur fabrikmäßigen Herstellung von Tensiden durch chemische Umwandlung (Seifen oder Waschmittel) (#)
		103	4.2 (2)	Anlagen, in denen Pflanzenschutz- oder Schädlings- bekämpfungsmittel oder ihre Wirkstoffe gemahlen oder maschinell gemischt, abgepackt oder umgefüllt werden (#)
		104	4.3 (1+2) a) und b)	Anlagen zur Herstellung von Grundarzneimitteln (Wirkstoffen für Arzneimittel) unter Verwendung eines biologischen Verfahrens oder von Arzneimitteln oder Arzneimittelzwischenprodukten im industriellen Umfang, soweit Pflanzen behandelt oder Tierkörper eingesetzt werden (#)
		105	4.8 (2)	Anlagen zum Destillieren von flüchtigen organischen Verbindungen mit einer Durchsatzleistung von 1 t bis zu 3 t je Stunde (#) (s. auch lfd. Nr. 55 )
		106	4.9 (2)	Anlagen zum Erschmelzen von Natur- oder Kunstharzen mit einer Leistung von 1 t oder mehr je Tag (#)
		107	4.10 (1)	Anlagen zur Herstellung von Anstrich- oder Beschichtungs- stoffen (Lasuren, Firnis, Lacke, Dispersionsfarben) oder Druckfarben unter Einsatz von 25 t je Tag oder mehr an flüchtigen organischen Verbindungen (#)
		108	5.1 (2) a)	Anlagen zur Behandlung von Oberflächen von Stoffen, Gegenständen oder Erzeugnissen einschließlich der zugehörigen Trocknungsanlagen unter Verwendung von organischen Lösungsmitteln mit einem Verbrauch an organischen Lösungsmitteln von 25 Kilogramm bis weniger als 150 Kilogramm je Stunde oder 15 Tonnen bis weniger als 200 Tonnen je Jahr
109	5.1 (2) b)	Anlagen zum Bedrucken von bahnen- oder tafelförmigen Materialien mit Rotationsdruckmaschinen einschließlich der zugehörigen Trocknungsanlagen, soweit die Farben oder Lacke organische Lösungsmittel enthalten		
110	5.2 (2)	Anlagen zum Beschichten, Imprägnieren, Kaschieren, Lackieren oder Tränken von Gegenständen, Glas- oder Mineralfasern oder bahnen- oder tafelförmigen Materialien einschließlich der zugehörigen Trocknungsanlagen mit Kunstharzen soweit die Menge dieser Harze 10 Kilogramm bis weniger als 25 Kilogramm je Stunde beträgt, ausgenommen Anlagen für den Einsatz von Pulverbeschichtungsstoffen		

Abstands- klasse	Abstand in m	Lfd. Nr.	Hinweis auf Nummer (Spalte) der 4. BImSchV	Anlagen-/Betriebsart (Kurzfassung)
<b>V</b>	<b>300</b>	111	5.4 (2)	Anlagen zum Tränken oder Überziehen von Stoffen oder Gegenständen mit Teer, Teeröl oder heißem Bitumen, auch Anlagen zum Tränken oder Überziehen von Kabeln mit heißem Bitumen
		112	5.6 (2)	Anlagen zur Herstellung von bahnenförmigen Materialien auf Streichmaschinen einschließlich der zugehörigen Trocknungsanlagen unter Verwendung von Gemischen aus Kunststoffen und Weichmachern oder von Gemischen aus sonstigen Stoffen und oxidiertem Leinöl
		113	5.9 (2)	Anlagen zur Herstellung von Reibbelägen unter Verwendung von Phenoplasten oder sonstigen Kunstharzbindemitteln
		114	6.2 (1+2)	Anlagen zur Herstellung von Papier, Karton oder Pappe, auch aus Altpapier, auch soweit nicht genehmigungsbedürftig
		115	7.2 (1+2) a) und b)	Anlagen zum Schlachten von Tieren mit einer Leistung von 500 kg Lebendgewicht Geflügel oder mehr je Tag oder mehr als 4 Tonnen Lebendgewicht sonstiger Tiere oder mehr je Tag
		116	7.4 (1+2) a)	Anlagen zur Herstellung von Fleisch- oder Gemüsekonserven auch soweit nicht genehmigungsbedürftig
		117	7.4 (1) b)	Anlagen zur fabrikmäßigen Herstellung von Tierfutter durch Erwärmen der Bestandteile tierischer Herkunft
		118	7.6 (2)	Anlagen zum Reinigen oder zum Entschleimen von tierischen Därmen oder Mägen
		119	7.8 (1)	Anlagen zur Herstellung von Gelatine, Hautleim, Lederleim oder Knochenleim
		120	7.13 (2)	Anlagen zum Trocknen, Einsalzen, Lagern oder Enthaaren ungegerbter Tierhäute oder Tierfelle
		121	7.14 (1+2)	Anlagen zum Gerben einschließlich Nachgerben von Tierhäuten oder Tierfellen sowie nicht genehmigungsbedürftige Lederfabriken
		122	7.20 (1)	Anlagen zur Herstellung von Braumalz (Mälzereien) mit einer Produktionsleistung von 300 Tonnen Darrmalz oder mehr je Tag als Vierteljahresdurchschnittswert
		123	7.22 (1+2)	Anlagen zur Herstellung von Hefe oder Stärkemehlen mit einer Produktionsleistung von 1 Tonne oder mehr Hefe oder Stärkemehlen je Tag als Vierteljahresdurchschnittswert
		124	7.29 (1+2)	Anlagen zum Rösten oder Mahlen von Kaffee oder Abpacken von gemahlenem Kaffee mit einer Produktionsleistung von 0,5 Tonnen geröstetem Kaffee oder mehr je Tag als Vierteljahresdurchschnittswert
		125	7.30 (1+2)	Anlagen zum Rösten von Kaffee - Ersatzprodukten, Getreide, Kakaobohnen oder Nüssen mit einer Produktionsleistung von 1 Tonne gerösteten Erzeugnissen oder mehr je Tag als Vierteljahresdurchschnittswert
		126	7.31 (1+2) a) und b)	Anlagen zur Herstellung von Süßwaren oder Sirup, zur Herstellung von Lakritz, zur Herstellung von Kakaomasse aus Rohkakao, sowie zur thermischen Veredelung von Kakao- oder Schokoladenmasse auch soweit nicht genehmigungsbedürftig

Abstands- klasse	Abstand in m	Lfd. Nr.	Hinweis auf Nummer (Spalte) der 4. BImSchV	Anlagen-/Betriebsart (Kurzfassung)
<b>V</b>	<b>300</b>	127	8.4 (2)	Sortieranlagen für Hausmüll mit einer Durchsatzleistung von 10 Tonnen Einsatzstoffen oder mehr je Tag
		128	8.5 (1+2)	Geschlossene Anlagen zur Erzeugung von Kompost aus organischen Abfällen mit einer Durchsatzleistung von 3 000 Tonnen oder mehr Einsatzstoffen je Jahr (s. auch lfd. Nr. 70)
		129	8.6 (1+2) a) und b)	Geschlossene Anlagen zur biologischen Behandlung von Abfällen auch soweit nicht genehmigungsbedürftig
		130	8.7 (1+2)	Anlagen zur Behandlung von verunreinigtem Boden durch biologische Verfahren, Entgasen, Strippen oder Waschen mit einem Einsatz von 1 Tonne verunreinigtem Boden oder mehr je Tag
		131	8.9 (2) b)	Anlagen zur zeitweiligen Lagerung von Eisen- oder Nichteisenschrotten, einschließlich Autowracks, mit einer Gesamtlagerfläche von 1 000 Quadratmeter bis weniger als 15 000 Quadratmeter oder einer Gesamtlagerkapazität von 100 Tonnen bis weniger als 1 500 Tonnen Eisen- oder Nichteisenschrotten
		132	8.11 (1+2) a) und b)	Anlagen zur sonstigen Behandlung von Abfällen mit einer Durchsatzleistung von 1 Tonne oder mehr je Tag
		133	8.15 (1+2) a) und b)	Geschlossene Anlagen zum Umschlagen von Abfällen mit einer Leistung von 100 Tonnen oder mehr je Tag, ausgenommen Anlagen zum Umschlagen von Erdaushub oder von Gestein, das bei der Gewinnung oder Aufbereitung von Bodenschätzen anfällt
		134	9.1 (1+2)	Anlagen, die der Lagerung und Abfüllung von brennbaren Gasen in Behältern mit einem Fassungsvermögen von 3 Tonnen oder mehr dienen, ausgenommen Erdgasröhrenspeicher sowie Anlagen zum Lagern von brennbaren Gasen oder Erzeugnissen, die brennbare Gase z.B. als Treibmittel oder Brenngas enthalten, soweit es sich um Einzelbehältnisse mit einem Volumen von jeweils nicht mehr als 1 000 Kubikzentimeter handelt (*) (#)
		135	9.2 (1+2)	Anlagen, die der Lagerung und Umfüllung von brennbaren Flüssigkeiten in Behältern mit einem Fassungsvermögen von 5 000 Tonnen oder mehr dienen (*) (#)
		136	9.36 (2)	Anlagen zur Lagerung von Gülle mit einem Fassungsvermögen von 2 500 Kubikmetern oder mehr
		137	9.37 (1)	Anlagen, die der Lagerung von chemischen Erzeugnissen von 25 000 Tonnen oder mehr dienen (*) (#)
		138	10.7 (1+2)	Anlagen zum Vulkanisieren von Natur- oder Synthetikgummi unter Verwendung von Schwefel oder Schwefelverbindungen, ausgenommen Anlagen, in denen – weniger als 50 Kilogramm Kautschuk je Stunde verarbeitet werden oder – ausschließlich vorvulkanisierter Kautschuk eingesetzt wird (s. auch lfd. Nr. 221)
		139	10.17 (2)	Offene Anlagen mit schalltechnisch optimierten gasbetriebenen Karts, die an 5 Tagen oder mehr je Jahr der Ausübung des Motorsports dienen (Kart-Bahnen)

Abstands- klasse	Abstand in m	Lfd. Nr.	Hinweis auf Nummer (Spalte) der 4. BImSchV	Anlagen-/Betriebsart (Kurzfassung)
<b>V</b>	<b>300</b>	140	10.21 (2)	Anlagen zur Innenreinigung von Eisenbahnkesselwagen, Straßentankfahrzeugen, Tankschiffen oder Tankcontainern sowie Anlagen zur automatischen Reinigung von Fässern einschließlich zugehöriger Aufarbeitungsanlagen, soweit die Behälter von organischen Stoffen gereinigt werden
		141	10.23 (2)	Anlagen zur Textilveredlung durch Sengen, Thermofixieren, Thermoisolieren, Beschichten, Imprägnieren oder Appretieren, einschließlich der zugehörigen Trocknungsanlagen, auch soweit nicht genehmigungsbedürftig
		142	10.25 (2)	Kälteanlagen mit einem Gehalt an Kältemitteln von 3 t Ammoniak oder mehr (*) (#)
		143	-	Abwasserbehandlungsanlagen bis einschl. 100 000 EW, (s. auch lfd. Nr. 78)
		144	-	Oberirdische Deponien für Inert- und Mineralstoffe
		145	-	Säge-, Furnier- oder Schälwerke (*)
		146	-	Anlagen zur Gewinnung oder Aufbereitung von Sand, Bims, Kies, Ton oder Lehm
		147	-	Anlagen zur Herstellung von Kalksandsteinen, Gasbetonsteinen oder Faserzementplatten unter Dampfüberdruck
		148	-	Anlagen zur Herstellung von Bauelementen oder in Serien gefertigten Holzbauten
		149	-	Emaillieranlagen
		150	-	Presswerke (*)
		151	-	Anlagen zur Herstellung von Eisen- oder Stahlbaukonstruktionen in geschlossenen Hallen (*)
		152	-	Stab- oder Drahtziehereien (*)
		153	-	Schwermaschinenbau
		154	-	Anlagen zur Herstellung von Wellpappe (*)
		155	-	Auslieferungslager für Tiefkühlkost (*)
		156	-	Margarine oder Kunstspeisefettfabriken
		157	-	Betriebshöfe für Straßenbahnen (*)
		158	-	Betriebshöfe der Müllabfuhr oder der Straßendienste (*)
		159	-	Speditionen aller Art sowie Betriebe zum Umschlag größerer Gütermengen (*)
160	-	Freizeitparks ohne Nachtbetrieb (*) (s. auch lfd. Nr. 36)		

Abstands- klasse	Abstand in m	Lfd. Nr.	Hinweis auf Nummer (Spalte) der 4. BImSchV	Anlagen-/Betriebsart (Kurzfassung)
<b>VI</b>	<b>200</b>	161	2.9 (2)	Anlagen zum Säurepolieren oder Mattätzen von Glas oder Glaswaren unter Verwendung von Flusssäure
		162	2.10 (2)	Anlagen zum Brennen keramischer Erzeugnisse, soweit der Rauminhalt der Brennanlage 4 m <sup>3</sup> oder mehr oder die Besatzdichte mehr als 100 kg/m <sup>3</sup> und weniger als 300 kg /m <sup>3</sup> Rauminhalt der Brennanlage beträgt, ausgenommen elektrisch beheizte Brennöfen, die diskontinuierlich und ohne Ablufführung betrieben werden
		163	3.4 (2)	Anlagen zum Schmelzen, zum Legieren oder zur Raffination von Nichteisenmetallen mit einer Schmelzleistung von 0,5 Tonnen bis weniger als 4 Tonnen je Tag bei Blei und Cadmium oder von 2 Tonnen bis weniger als 20 Tonnen je Tag bei sonstigen Nichteisenmetallen (auch soweit durch besondere Wahl emissionsarmer Schmelzaggregate nicht genehmigungsbedürftig) (s. auch lfd. Nr. 93 und 203)
		164	3.8 (2)	Gießereien für Nichteisenmetalle soweit 0,5 Tonnen bis weniger als 4 Tonnen je Tag bei Blei und Cadmium oder von 2 Tonnen bis weniger als 20 Tonnen je Tag bei sonstigen Nichteisenmetallen abgegossen werden
		165	3.10 (1+2)	Anlagen zur Oberflächenbehandlung von Metallen oder Kunststoffen durch ein elektrolytisches oder chemisches Verfahren zur Oberflächenbehandlung von Metallen durch Beizen oder Brennen unter Verwendung von Fluss- oder Salpetersäure (#)
		166	5.7 (2) a) und b)	Anlagen zur Verarbeitung von flüssigen ungesättigten Polyesterharzen mit Styrol-Zusatz oder flüssigen Epoxidharzen mit Aminen zu Formmassen, Formteilen oder Fertigerzeugnissen, soweit keine geschlossenen Werkzeuge (Formen) verwendet werden, für einen Harzverbrauch von 500 kg oder mehr je Woche, z. B. Bootsbau, Fahrzeugbau oder Behälterbau
		167	5.10 (2)	Anlagen zur Herstellung von künstlichen Schleifscheiben, -körpern, -papieren oder -geweben unter Verwendung organischer Binde- oder Lösungsmittel
		168	5.11 (2)	Anlagen zur Herstellung von Polyurethanformteilen, Bauteilen unter Verwendung von Polyurethan, Polyurethanblöcken in Kastenformen oder zum Ausschäumen von Hohlräumen mit Polyurethan, soweit die Menge der Ausgangsstoffe 200 kg oder mehr je Stunde beträgt
		169	7.5 (2)	Anlagen zum Räuchern von Fleisch- oder Fischwaren mit einer Produktionsleistung von weniger als 75 Tonnen geräucherten Waren je Tag, ausgenommen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anlagen in Gaststätten,</li> <li>- Räuchereien mit einer Räucherleistung von weniger als 1 Tonne Fleisch- oder Fischwaren je Woche und</li> <li>- Anlagen, bei denen mindestens 90 % der Abgase konstruktionsbedingt der Anlage wieder zugeführt werden</li> </ul>
		170	7.20 (2)	Anlagen zum Trocknen von Braumalz (Malzdarren) mit einer Produktionsleistung von weniger als 300 Tonnen Darrmalz je Tag als Vierteljahresdurchschnittswert
		171	7.27 (1+2)	Brauereien mit einem Ausstoß von 200 Hektoliter Bier oder mehr je Tag als Vierteljahresdurchschnittswert und (Melasse-) Brennereien
		172	7.28 (1+2)	Anlagen zur Herstellung von Speisewürzen aus tierischen oder pflanzlichen Stoffen unter Verwendung von Säuren

Abstands- klasse	Abstand in m	Lfd. Nr.	Hinweis auf Nummer (Spalte) der 4. BImSchV	Anlagen-/Betriebsart (Kurzfassung)
<b>VI</b>	<b>200</b>	173	7.32 (1+2)	Anlagen zur Behandlung oder Verarbeitung von Milch sowie Anlagen mit Sprühtrocknern zum Trocknen von Milch, Erzeugnissen aus Milch oder von Milchbestandteilen, soweit 5 Tonnen Milch oder mehr je Tag als Jahresdurchschnittswert eingesetzt werden
		174	7.33 (2)	Anlagen zum Befeuchten von Tabak unter Zuführung von Wärme, oder Aromatisieren oder Trocknen von fermentiertem Tabak
		175	8.1 (1) b)	Verbrennungsmotoranlagen für den Einsatz von Altöl oder Deponiegas mit einer Feuerungswärmeleistung von 1 Megawatt oder mehr
		176	8.12 (1+2) a) und b)	Geschlossene Anlagen zur zeitweiligen Lagerung von Abfällen, mit einer Aufnahmekapazität von 10 Tonnen oder mehr je Tag oder einer Gesamtlagerkapazität von 100 Tonnen oder mehr
		177	8.13 (1+2)	Geschlossene Anlagen zur zeitweiligen Lagerung von Schlämmen mit einer Aufnahmekapazität von 10 Tonnen oder mehr je Tag oder einer Gesamtlagerkapazität von 150 Tonnen oder mehr
		178	8.14 (1+2) a) und b)	Geschlossene Anlagen zum Lagern von Abfällen, soweit in diesen Anlagen Abfälle vor deren Beseitigung oder Verwertung jeweils über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr gelagert werden
		179	10.8 (2)	Anlagen zur Herstellung von Bautenschutz-, Reinigungs- oder Holzschutzmitteln sowie von Klebmitteln ausgenommen Anlagen, in denen diese Mittel ausschließlich unter Verwendung von Wasser als Verdünnungsmittel hergestellt werden, auch soweit nicht genehmigungsbedürftig
		180	10.10 (1 ) 10.10 (2 ) a) und b)	Anlagen zur Vorbehandlung > 10 t/d (Waschen, Bleichen, Mercerisieren) oder zum Färben ab 2 t/d von Fasern oder Textilien auch unter Verwendung von Chlor oder Chlorverbindungen oder von Färbebeschleunigern einschließlich der Spannrahmenanlagen
		181	-	Anlagen zur Herstellung von Bolzen, Nägeln, Nieten, Muttern, Schrauben, Kugeln, Nadeln oder ähnlichen metallischen Normteilen durch Druckumformen auf Automaten sowie Automatendrehereien (*)
		182	-	Anlagen zur Herstellung von kaltgefertigten nahtlosen oder geschweißten Rohren aus Stahl (*)
		183	-	Anlagen zum automatischen Sortieren, Reinigen, Abfüllen oder Verpacken von Flaschen aus Glas mit einer Leistung von 2500 Flaschen oder mehr je Stunde (*)
		184	-	Maschinenfabriken oder Härtereien
		185	-	Pressereien oder Stanzereien (*)
		186	-	Schrottplätze bis weniger als 1.000 m <sup>2</sup> Gesamtlagerfläche
		187	-	Anlagen zur Herstellung von Kabeln
		188	-	Anlagen zur Herstellung von Möbeln, Kisten und Paletten aus Holz und sonstigen Holzwaren
		189	-	Zimmereien (*)
		190	-	Lackierereien mit einem Lösungsmitteldurchsatz bis weniger als 25 kg/h (z.B. Lohnlackierereien)

Abstands- klasse	Abstand in m	Lfd. Nr.	Hinweis auf Nummer (Spalte) der 4. BImSchV	Anlagen-/Betriebsart (Kurzfassung)
<b>VI</b>	<b>200</b>	191	-	Fleischzerlegebetriebe ohne Verarbeitung
		192	-	Anlagen zum Trocknen von Getreide oder Tabak unter Einsatz von Gebläsen (*)
		193	-	Mühlen für Nahrungs- oder Futtermittel mit einer Produktionsleistung von 100 Tonnen bis weniger als 300 Tonnen Fertigerzeugnissen je Tag als Vierteljahresdurchschnittswert (s. auch lfd. Nr. 65)
		194	-	Brotfabriken oder Fabriken zur Herstellung von Dauerbackwaren
		195	-	Milchverwertungsanlagen ohne Trockenmilcherzeugung
		196	-	Autobusunternehmen, auch des öffentlichen Personennahverkehrs (*)
		197	-	Anlagen zum Be- oder Entladen von Schüttgütern bei Getreideannahmestellen, soweit weniger als 400 t Schüttgüter je Tag bewegt werden können
		198	-	Anlagen zur Herstellung von Anstrich- oder Beschichtungsstoffen (Lasuren, Firnis, Lacke, Dispersionsfarben) oder Druckfarben unter Einsatz von bis zu 25 t je Tag an flüchtigen organischen Verbindungen
		199	-	Kart-Anlagen sowie Modellsportanlagen in geschlossenen Hallen

Abstands- klasse	Abstand in m	Lfd. Nr.	Hinweis auf Nummer (Spalte) der 4. BImSchV	Anlagen-/Betriebsart (Kurzfassung)
<b>VII</b>	<b>100</b>	200	7.12 (1)	Kleintierkrematorien (s. auch lfd. Nr. 19)
		201	8.1 (2) b)	Verbrennungsmotoranlagen für den Einsatz von Altöl oder Deponiegas mit einer Feuerungswärmeleistung bis weniger als 1 Megawatt
		202	8.9 (2) c)	Anlagen zur Behandlung von Altautos mit einer Durchsatzleistung von 5 Altautos oder mehr je Woche
		203	-	Anlagen zum Schmelzen, zum Legieren oder zur Raffination von Nichteisenmetallen (s. auch lfd. Nrn. 93 und 163)
		204	-	Betriebe zur Herstellung von Fertiggerichten (Kantinendienste, Catering-Betriebe)
		205	-	Schlossereien, Drehereien, Schweißereien oder Schleifereien
		206	-	Anlagen zur Herstellung von Kunststoffteilen ohne Verwendung von Phenolharzen
		207	-	Autolackereien, einschl. Karosseriebau, insbesondere zur Beseitigung von Unfallschäden
		208	-	Tischlereien oder Schreinereien
		209	-	Holzpelletieranlagen/-werke in geschlossenen Hallen
		210	-	Steinsägereien, -schleifereien oder -polierereien
		211	-	Tapetenfabriken, die nicht durch lfd. Nrn. 108 und 109 erfasst werden
		212	-	Fabriken zur Herstellung von Lederwaren, Koffern oder Taschen sowie Handschuhmachereien oder Schuhfabriken
		213	-	Anlagen zur Herstellung von Reißspinnstoffen, Industriewatte oder Putzwolle
		214	-	Spinnereien oder Webereien
		215	-	Kleiderfabriken oder Anlagen zur Herstellung von Textilien
		216	-	Großwäschereien oder große chemische Reinigungsanlagen
		217	-	Betriebe des Elektrogerätebaus sowie der sonstigen elektronischen oder feinmechanischen Industrie
		218	-	Bauhöfe
		219	-	Anlagen zur Kraftfahrzeugüberwachung
		220	-	Kraftfahrzeug-Reparaturwerkstätten
		221	-	Anlagen zur Runderneuerung von Reifen soweit weniger als 50 kg je Stunde Kautschuk eingesetzt werden (s. auch lfd. Nr. 138)



!"#\$!\$

---

!

"#\$ %\$"

89 4 , 56 7 .-+)\$+\*\*\$  
: / ; " < +%  
: / =: >  
? ' 4 5%\*\*.)+\*. \$  
@



& ' \$# "\$" ) \* "# \$ % \$"

+ % ) \* % #

\$ % &

+ & ) \* , \*  
-+ + . ( + / - 0 1.  
, 2 3 \* 4 \* +\*  
-5 6 - / /

7 8 / + 4  
/ 6 2 6 1 \* ,  
\* & +& & , 1. 7' "\$ " ,

& 2 6 1 & &  
) \* , 1 ) 6 ! ) \* #  
# 9 : 5 , 9# \$\$ %% \$\$ 3 : ) \* ; 9 : ' & ,  
9%% \$\$ # \$\$ 3 1 6 < %: 2 6 1 \*  
+\* , & & & = / 1.  
" , 7' " \$\$ " > & ' , # 9 : &  
# 9 :

& ) 6 ! &  
&6 & ? & 0 / 1 \* @1&  
. & . 1 ) \* # ; " 9 : \* , +& , ) \* \* 1  
A & . 1 1. 7' "\$ " . \*  
& 1 1 & 72 2 ,  
9 < # % 1 6 < :

& & & 3 & & . & % # + B:

0 \* "# \$ % \$"

CD' < DE F OD+7' 0  
6 6 7 \* & , 0 G

2 ! 0 7



& ' \$# "\$" ) \* "# \$ % \$"

---

+ ) \* % #

▪  
" 8 %  
% + \*  
;  
" 7' " \$\$ 5 "  
% \* +& & , 1. 7' "\$ "  
D \* "\$  
D 0 1 & \* "%  
# D "  
# " 2 6 ! "  
# % D \* & +& 1 ! . @ "  
; 2\* & H & @ , , ";  
0 "  
"  
" %\$  
% 1 6 2 6 1 9 ( & : %%  
1 & . & . 1 7' "\$ " %



& ' \$# "\$" ) \* "# \$ %\$"

---

+ ) \* % #

(

" | & 6 < , & 4  
% 4 , & , ) \* , \* 9D /  
& : ( ( #

)

5 " +& & & = / 1. " , 7' " \$\$ " ;  
5 % 2 6 J %\$"# "\$  
5 < / 1 & ""  
5 8 \* , / & 1 & . & "#  
. 1



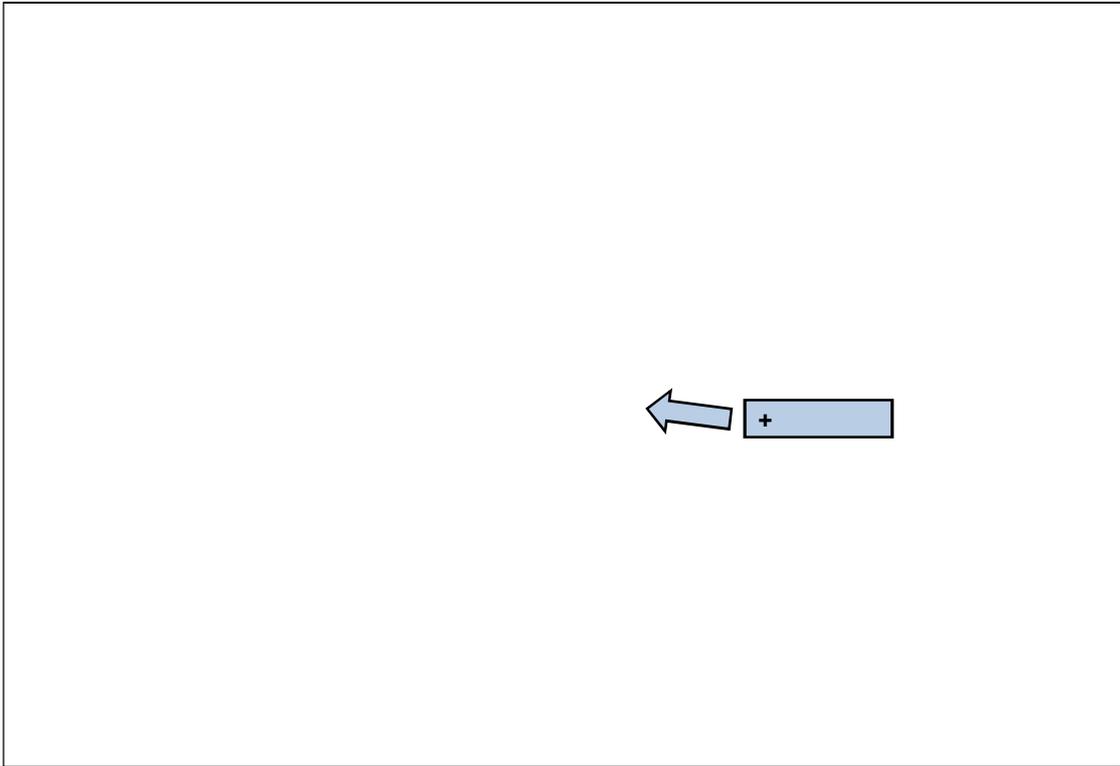
& ' \$# "\$" ) \* "#\$ %\$"

+ ) \* % #

\* ( &

+ & ) \* , \*  
-+ + . ( + / - 0 1.  
, 2 3 \* 4 \* +\*  
-5 6 - / /

4 & = ) \* / ' \* ) \*  
+ . 2 ) 9 : C ) \* + + . 9 : 6 7  
" | & 6 < , & 4 , & , ) \* , \*  
K % , & 4 , & , ) \* , \*  
92\* / : ( (



" | & 6 < , & 4  
L , 6 <? 0D= /

8 0 & / 6 2  
6 1 \* + & & & 3  
& & , 0 1 & \* \* + .  
\* & +& & , 1.

7' "\$ " ( (



& ' \$# "\$" ) \* "# \$ %\$"

---

+ # ) \* %#



\_\_\_\_\_% 4 , & , ) \* , \* 92 \* / & : ( (



& ' \$# "\$" ) \* "# \$ % \$"

+ ; ) \* % #

\$ , ' \$#!! - ) \$

7 ' " \$\$ " (#( G / , &6 & +& & , 1  
& 4 , " (;( & & & =  
/ 8 ) \*

' & " 1 ) \* \* 1

!

# " \$ %& \$ ' \$ (  
& \$

D \* 3 & & & = /

' )  
\* )  
+ \* ,

4 ) \* + . +& / 1 , & D  
& & & = / & " , 7 ' " \$\$ " ,

0 1. , 2 3 \* 4 \*  
+\* -5 6 - / / ( ( & 1  
& & & = / 1. " , 7 ' " \$\$ " 1  
5 "

5 " +& & & = / 1. " , 7 ' " \$\$ "

0	+& & & = / 1. " , 7 ' " \$\$ " M 9 :N &	
* +* > & ' , & ,	#	#



& ' \$# "\$" ) \* "#\$ %\$"

+ ) \* % #

"/ , 7' " \$\$ " \* G / / =

- # + + \* /  
- # + " "

& 0 + \$  
1 +

2 \* ' \* ' '

! ' \$  
3 4 # ,

\* . ' # !  
5 # !

' + \$ + (

0 ) + \$ )

\$ & \$ " "

& & & = / , & \* 8

### %\$ \$ 3  
& %\$ \$ # \$ \$ 3

& , ) \* "# + , / +

&

D / 6 & ) \* + . & E + \$ ( ( ,

&

\* ( & . , ' / \$ ! 0 1 \$

7 7' "\$ " \* + & & , 8 !  
& & , 1 ) \* , 1 & + &  
, & ,



& ' \$# "\$" ) \* "#\$ %\$"

+ ) \* % #

' \* , + & , ) \* 1  
 0 1 & E1 , + & ! 6 \* 0  
 + & 6 ) \* G 1  
 0 1 & & &  
 0 1 \* & ) 0 1  
 . 1 / 2 6 1 9+ . + & C  
 ) 6 : 1 0 / 7 &  
 1 E & )

+ & , E1 + 7' "\$ " 1 \*/  
 0 1 & , & ,  
 C \* 1 & . & C \*  
 + & 1 & . & | & 1 1  
 1 < 6 1 + \*  
 3 & 1 + & G \* & & 1 & D &  
 \* 1 9 \* 0 \* . \* : 4 H 1  
 + , 1 1 & 1

7 & " / & 8 / & 6 7' "\$ " /  
 ) \* . \* & E1 & / / 6 0 1 &  
 / \* /

3 ) \* 1 \* C1 & . &  
 @ 5 E \* 61 \* D , 1 & 1 & \* / & 6  
 1 & .

E 0 1 & ) \* & \* ) & O  
 \* & &  
 & . 1 , O ) & .

7' "\$ " 9 & < 1 ) \* . 3 & < ;  
 & < # % ) \*



& ' \$# "\$" ) \* "#\$ %\$"

+ "\$" ) \* %##

/ 2

& 2 6 1 \* 4 6 + .  
 \* D 2 6 , / ) \*  
 0 0 G + \* , 2 / ( ( 81  
 %\$"# < \* 6 2 ) ( + + . , &  
 & & 1 & 2 6 1 6 9 52: \* / , / +  
 , 6/ 5 ' & ,  
 , & /  
 / + . & > / , 1  
 G?& & / 6 , & ("\$( 9 5 %: < \* 6  
 @ \* 1& / 1. 5 E + \$  
 - + . P\$ 9 : & 0 \* \* + H  
 &6 &

5 % 2 6

J %\$"#

+ . &	52	6/		, 1 G?& & / 6 * 6 6 ( N
	< ,( % N	\$   QN	\$   QN	
+ + . 9 :	" "	"	"	\$
2 ) 9 : & = "	# "			\$
2 ) 9 : & = % @ & =	#			"\$\$
2 ) 9 : & = % @ & C	\$			;\$
2 ) 9 : & C	"; #;	% %	% %	\$

3 2 6 & / 6 \* ? & 6 2 6 E &  
 , / & > / 52 1. E + \$  
 . 2 6 1 6 & Q ? @ & & & 3  
 & & & 5 ,  
 & 7 . 2 6 1 6 , / & , '  
 > / D \*



& ' \$# "\$" ) \* "#\$ %\$"

+ " " ) \* % #

5 \_\_\_\_\_ < / 1 &

+ . &	5 9# \$\$ , % \$ \$ 3 :			' & , # \$ \$ 3 :		
	M < , ( N	\$ M Q N	, ' ) M 9 : N	M < , ( N	\$ M Q N	, ' ) M 9 : N
+ + . 9 :	% #	"	# " \$	" " \$ %	"	% %
2 ) 9 : & = "	%		# \$ %	; ;		%
2 ) 9 : & = % @ & =	% " %		# % "	\$ \$		;
2 ) 9 : & = % @ & C	% " " "			;		% \$
2 ) 9 : & C	" " "	% %	# %	% \$ "	% %	



& ' \$# "\$")\* "#\$ %\$"

+ "%)\* %##

- 2 3 .

\* & 0 1 & \* & ? & + . ) 6  
& E& 1 & , + . " \$9E + \$:( (

8 & ! , )\* @ / 5

&6) & ' % E + \$ 1 5 &6  
5 &6 \* , /1 1 > D , D \*

! 5 &6 \$ G? @ \* 1  
5 &6 ?& \$ R /\* ,/ & 7 \*

D \* \*

! , ')\* 5 &6

, ' 8 , ' ) 9 -2 9 -+ 9 - 9 -

, ' ) D \* 5 &6

-2 <\* 6 , &6 & 5 &6 1 -2 P "\$ R 9:

-+ 4 1 , &6 & \* \*

- 4 1 , &6 & \* ! \* \* \* 1

- 4 1 & \* \* & & 0

D \* , ' )

, ' ) 8 , %::( 9 -+ 9 -+ . 9 -+ 9 -)

, %::( ! \* , \* )\* %

-\* <\* 6 & & , 1 G?& & / 6

-+ . <\* 6 & & + . \* 1&

-+ 8 & + 0 1

-) <\* 6 + & S

@ > 5 &6 ! , ' , & &

, ! , ,

, =< =< <=, .

, )\* + .

, , /

, ! + .  
/ 8 & ? + ? / 6 )\* & , &  
< , D 9 / P \$ 9 ::



& ' \$# "\$" ) \* "# \$ % \$"

---

+ " ) \* % #

7 ) \* @ / & & & & &  
G? 0 & \* &6 , 2 3 ,  
) \* , \* ) G? ) \* &  
7 \* / ) \* 7 \* ? 1 & &  
G / 3 0 1 \*/ & E H  
\* ) \* 0 1 . 4 &6 & &  
\* , 0 0 1 ? 0 1  
\* / ) \* , 6 <? 0 \* 'EC \* , 2  
(""( 5 8 / & , 4 6 \* ) / + \* /  
\* & & & & / > 7 \* 6 & 6\*  
\* + & ? ! / 5 ) \* + \*  
1 & \* G T \* \* T (""( &  
3 @ \* & 5 &6 ) \*



& ' \$# "\$")\* "#\$ %\$"

+ " )\* %#

" 2

" \$ 4 5 6

7 < % 3 & 5 ' & , &  
) 6 ! @\* )\* 1 6

7 @1& 4 & 1 )  
6 ! )\* # # 9 : 5 , 9# \$\$ %% \$\$ 3 :  
)\* ; 9 : ' & , 9%% \$\$ # \$\$ 3 : ! . 2 6  
1 / 6 1 C & )\* , 2 6 /

= 2 6 1 \* +\* , & & &  
/ 1. " , 7' " \$\$ " > & ' ,  
# 9 : & # 9 :

& , . , , < ; & 6\* 6 ) +&/

" \* 2 & 1 . 16 7

8 D \* & 1 )\* .  
& \* 1 & & &  
7' "\$ % ( ( 8 . & . 1

7 0 1 & & \* ) & O , &6  
, \* & & . & . 1 , .  
& . 1 & 0 & 9 : 7' "\$ % 7 + 2  
& / & & \* , . &  
. 1 < \*

8 &6 & )\* 0 / 1 \* & & &  
+& & & 0 / 7 \* & / 1.  
' # " 5 & & , +& , 1 95 1 : , &6 &

. & . 1 & & 2\*  
7' "\$ % \* E & 9 \* , :

||2 6 1 & ,, # 9 :NU 9 :





& ' \$# "\$" ) \* "# \$ % \$"

+ "# ) \* % #

5 \_\_\_\_\_ 8 \* , / & 1 & . & . 1

1 &	! . & . 1 , M N
7	
77	#\$
777	#
72	;\$
2	;
27	\$
277	V \$

@ . & . 1 , V \$  
0 ,

\*

? &



& ' \$# "\$" ) \* "# \$ % \$"

+ "; ) \* % #

8 4 & 9 7

3 D 1& ) D / H & @  
+& , ) \* 1 , & / \* H & @  
, ) \* , \* ) \*

# \_\_\_\_\_ # 4 !  
-2@ A=<B =C

& " @  
\$ D \* 4 #  
' & ' , ' - ( 4 , #  
%3 4 C

, \$ \_\_\_\_\_ 2 C  
D

4? , 8 E;

, \$ \_\_\_\_\_ C  
D

4? , 8 A<

& @ + 4 ,



& ' \$# "\$" ) \* "# \$ % \$"

+ " ) \* % #

# 3

("( 7 +& 0 7 \* & , , @  
6 & ) \* " ; ! % \$" 9 0 7  
+ "% ; : , , & 6 0 ,  
) \* " % \$" ; 9 0 7 + % ; ; " : 1  
/ \*

%( 5 1 + & 2 / ) \* & ,  
7 \* & , , 95 & &  
, +& , 1 5 1 : ) \*  
% # " 90 ! + \$ : , , &  
2 / ) \* & ) \* " % \$" ; 9 ,  
5 \$ \$ # % \$" ; : 1 / \*

(( E + \$ E & 1 & , + .  
" \$ 2 6 + .

(( 7' "\$ " +& & , G \* & 5 " ! \*  
% \$"

(( 7' "\$ % +& & , G \* & 5 % E & &  
% \$" ' & / D \*

(#( 7' "\$ \$ " +& & , +1 5 " 0  
% \$ \$ \$ G / 4

(;( 7' "\$ \$ " " +& & , +1 & ) K  
! " ; +& & & = / 1  
& 4

(( + 4 , & , ) \* , \*  
-+ + . ( + / -92 \* / + % % \$" % \$" :

(( 0 0 G + \* 2 6 9 J % \$" #: ,  
< \* 6 2 ) ( + + .

("\$( = , ? & 0 \$ \$ % \$" ;

("( < 6 0 G 0 & +& \* \* \* + \* / T  
2 \* % \$" 9 % :



& ' \$# "\$" ) \* "# \$ % \$"

---

+ " ) \* % #

0 (

0 \$ ,

0 \* . 5 4 5 . : ;

0 . ( . . , ' / \$ ! 0 1 \$



& ' \$# "\$" ) \* "# \$ %\$"

---

+ %\$ ) \* %#

0 \$ ,





& ' \$# "(\$" ) \* "# \$ %\$"

---

+ %% ) \* %#

0 \* . 5 4 5 . : ;







& ' \$# "\$" ) \* "# \$ %\$"

---

+ % ) \* %#

0

.

(

.

, ' /\$!01\$



# Schalltechnische Untersuchung

zum geplanten Betrieb einer Tankstelle  
mit Waschstraße an der Selmer Straße  
in 59348 Lüdinghausen

**Bericht Nr. 3552.1/02**

---

Auftraggeber: **Westfalen AG**  
Industrieweg 43  
48155 Münster

Bearbeiter: Sven Eicker, Dipl.-Ing.

Datum: 04.12.2018

Akkreditiert nach DIN EN ISO/IEC 17025:2005  
für die Ermittlung von Geräuschen

Bekannt gegebene Messstelle nach § 29b  
Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

Qualitätsmanagementsystem  
nach DIN EN ISO 9001:2015

## 1 Zusammenfassung

Die Westfalen AG beabsichtigt die Errichtung und den Betrieb einer Tankstelle mit Waschstraße an der Selmer Straße in 59348 Lüdinghausen. Die für dieses Vorhaben erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen sollen durch die Aufstellung des Bebauungsplanes "Selmer Straße / Stadtstannenweg" der Stadt Lüdinghausen geschaffen werden.

Zur Prüfung der von der Tankstelle künftig ausgehenden und auf die Nachbarschaft einwirkenden Geräusche war eine schalltechnische Untersuchung durchzuführen, die ggf. Vorschläge für erforderliche Vorkehrungen zum Lärmschutz unterbreitet.

Grundlage der vorliegenden Geräuschimmissionsprognose sind die uns zur Verfügung gestellten Planunterlagen zur Neuerrichtung der Tankstelle und Auskünfte der Westfalen AG zum allgemeinen Betriebsablauf.

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass durch den geplanten Betrieb der Tankstelle keine unzumutbaren oder schädlichen Geräuscheinwirkungen im Sinne der TA Lärm zu erwarten sind (siehe Berechnungsergebnisse, Kapitel 7).

An den maßgeblichen Immissionsorten sind Beurteilungspegel prognostiziert worden, die die gebietsabhängigen Immissionsrichtwerte gemäß Nr. 6.1 Abs. 1 der TA Lärm sowohl tagsüber (6.00 - 22.00 Uhr) als auch in der zu beurteilenden lautesten Nachtstunde (z. B. 5.00 - 6.00 Uhr) um mindestens 6 dB(A) unterschreiten.

Aufgrund der Richtwertunterschreitung um mindestens 6 dB(A) ist der verursachte Immissionsbeitrag gemäß Nr. 3.2.1 der TA Lärm als nicht relevant anzusehen. Eine Ermittlung der auf die Immissionsorte einwirkenden Lärmvorbelastung durch andere Anlagen und Betriebe, die in den Anwendungsbereich der TA Lärm fallen, war somit nicht erforderlich.

Zur Einhaltung der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen gemäß TA Lärm sind beim Betrieb der geplanten Tankstelle die nachfolgend aufgeführten Vorgaben zu beachten (siehe Kapitel 7.3):

- ◁ An- und Abfahrten sowie Tankvorgänge von Lkw sind ausschließlich im Tageszeitraum (6.00 - 22.00 Uhr) zulässig.
- ◁ Das südliche Tor der Waschanlage ist während des Trocknungsvorgangs geschlossen zu halten.

Überschreitungen der nach Nr. 6.1 Abs. 2 der TA Lärm für kurzzeitige Geräuschspitzen geltenden Immissionswerte sind im vorliegenden Fall nicht zu erwarten (siehe Kapitel 7.2, Tabelle 5). Maßnahmen zur Verminderung der Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen gemäß Nr. 7.4 der TA Lärm sind zudem nicht erforderlich (siehe Kapitel 8).

Diese schalltechnische Untersuchung umfasst einschließlich Anhang 43 Seiten und ersetzt unseren Bericht Nr. 3552.1/01 vom 14.12.2017. \*)

Gronau, den 04.12.2018

WENKER & GESING  
Akustik und Immissionsschutz GmbH

i. A. Sven Eicker, Dipl.-Ing.

Jürgen Gesing, Dipl.-Ing.

---

\*) Die Vervielfältigung dieses Berichts ist nur dem Auftraggeber zum internen Gebrauch und zur Weitergabe in Zusammenhang mit dem Untersuchungsobjekt gestattet.

**Inhalt**

1	Zusammenfassung.....	2
2	Situation und Aufgabenstellung.....	6
3	Beurteilungsgrundlagen .....	7
4	Kurzbeschreibung des Vorhabens .....	9
5	Emissionsdaten.....	11
5.1	Vorbemerkungen .....	11
5.2	Bereich Pkw-Zapfsäulen, Stellplätze und sonstige Einrichtungen .....	11
5.3	Autopflege.....	14
5.4	Bereich Lkw-Zapfsäulen.....	15
5.5	Anlieferung von Benzin, Diesel und Autogas sowie Shopartikeln .....	16
5.6	Waschanlage .....	17
5.7	Kommunikationsgeräusche .....	18
6	Berechnung der Geräuschimmissionen.....	19
7	Berechnungsergebnisse .....	21
7.1	Beurteilungspegel .....	21
7.2	Maximalpegel durch einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen.....	22
7.3	Lärmschutzmaßnahmen .....	23
7.4	Qualität der Ergebnisse.....	23
8	Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen.....	24
9	Grundlagen und Literatur .....	25
10	Anhang .....	27
10.1	Digitalisierungsplan.....	27
10.2	Eingabedaten und Berechnungsergebnisse.....	29

## **Tabellen**

Tab. 1: Immissionsorte (IO) und Immissionsrichtwerte gemäß TA Lärm .....	8
Tab. 2: Schalleistungsbeurteilungspegel der Tankstelle.....	12
Tab. 3: Schalleistungspegel Staubsauger/Hochdruckreiniger .....	15
Tab. 4: Immissionsorte, Beurteilungspegel und Immissionsrichtwerte .....	21
Tab. 5: Immissionsorte, Maximalwerte der Beurteilungspegel und Immissionsrichtwerte für kurzzeitige Geräuschspitzen.....	22

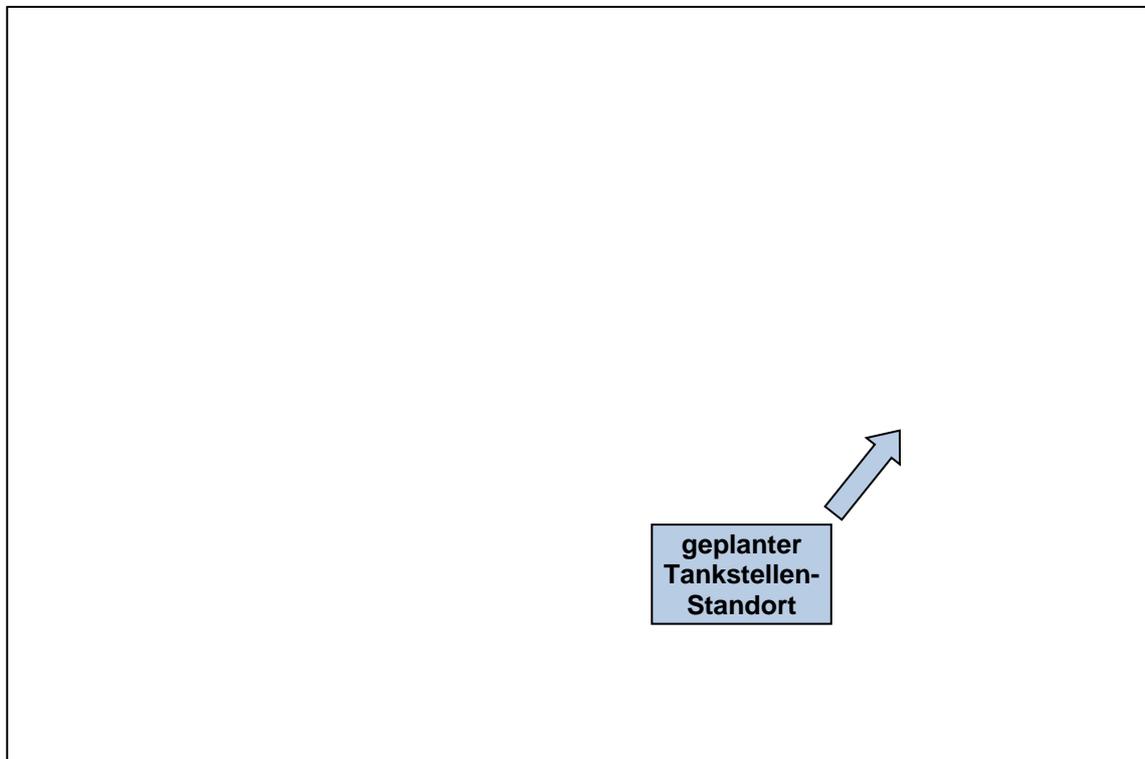
## **Abbildungen**

Abb. 1: Übersichtskarte mit Kennzeichnung des geplanten Standortes der Tankstelle .....	6
Abb. 2: Lageplan zum Vorhaben /10/.....	9

## 2 Situation und Aufgabenstellung

Die Westfalen AG beabsichtigt die Errichtung und den Betrieb einer Tankstelle mit Waschstraße an der Selmer Straße in 59348 Lüdinghausen. Die für dieses Vorhaben erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen sollen durch die Aufstellung des Bebauungsplanes "Selmer Straße / Stadtstannenweg" der Stadt Lüdinghausen geschaffen werden.

Der geplante Standort der Tankstelle befindet sich im Nahbereich des Kreisverkehrs der Selmer Straße (L 835) mit der B 58 und ist in Abbildung 1 markiert.



**Abb. 1:** Übersichtskarte mit Kennzeichnung des geplanten Standortes der Tankstelle  
© Bezirksregierung Köln, Abteilung GEObasis.nrw

In Kapitel 4 zu diesem Bericht ist der aktuelle Lageplan /10/, der als Grundlage der zu erstellenden Immissionsprognose dienen soll, dargestellt.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ist eine Beurteilung der anlagenbezogenen Geräuschimmissionen anhand der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) /3/ vorzunehmen. Bei etwaigen Überschreitungen der gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte bzw. -zielwerte nach Nr. 6.1 der TA Lärm sind geeignete Lärm-minderungsmaßnahmen vorzuschlagen.

### 3 Beurteilungsgrundlagen

Die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) dient nach Nr. 1 Abs. 1 dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie der Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche.

Sie gilt nach Nr. 1 Abs. 2 für Anlagen, die als genehmigungsbedürftige oder nicht genehmigungsbedürftige Anlagen den Anforderungen des Zweiten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) /1/ unterliegen. Die unter den Buchstaben a bis h der TA Lärm genannten Anlagen, wie z. B. Sport- und Freizeitanlagen, landwirtschaftliche Anlagen, Schießplätze, Tagebaue, Baustellen, Seehafenumschlagsanlagen und Anlagen für soziale Zwecke sind vom Anwendungsbereich der TA Lärm grundsätzlich ausgenommen.

Für die von den Geräuschen der geplanten Tankstelle am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Nutzungen werden Immissionsorte festgelegt. Maßgebliche Immissionsorte sind die Orte im Einwirkungsbereich der Anlage, an denen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte am ehesten zu erwarten sind.

Die maßgeblichen Immissionsorte liegen

- a) bei bebauten Flächen 0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes nach DIN 4109-1 /5/;
- b) bei unbebauten Flächen oder bebauten Flächen, die keine Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen enthalten, an dem am stärksten betroffenen Rand der Fläche, wo nach dem Bau- und Planungsrecht Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen erstellt werden dürfen;
- c) bei mit der zu beurteilenden Anlage baulich verbundenen schutzbedürftigen Räumen, bei Körperschallübertragung sowie bei der Einwirkung tieffrequenter Geräusche in dem am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raum.

Die benachbarten Flächen mit den zu betrachtenden schutzbedürftigen Nutzungen befinden sich überwiegend innerhalb der Geltungsbereiche der Bebauungspläne "Alte Valve", "Stadtstannenweg - Danziger Straße" und "Valve - Südwest" der Stadt Lüdinghausen /11/. Die nördlich und südöstlich der geplanten Tankstelle gelegenen Wohn- und Bürogebäude befinden sich nicht innerhalb des Geltungsbereiches eines Bebauungsplanes, sodass die Einstufung der Schutzbedürftigkeit hier aufgrund der tatsächlichen Nutzung nach Angaben der Stadt Lüdinghausen erfolgt /11/.

In Tabelle 1 sind die maßgeblichen Immissionsorte und die nach Nr. 6.1 der TA Lärm geltenden gebietsabhängigen Immissionsrichtwerte angegeben.

Tab. 1: Immissionsorte (IO) und Immissionsrichtwerte gemäß TA Lärm

Bez.	Lage (Adresse, Fassade, Geschoss)	Gebietsart	Immissionsrichtwerte [dB(A)]	
			tags	nachts
IO-01	Raesfeldstraße 1, SO, OG	Allgemeines Wohngebiet (WA)	55	40
IO-02	Raesfeldstraße 2, SO, OG			
IO-03	Raesfeldstraße 4, SO, OG			
IO-04	Raesfeldstraße 6, SO, OG			
IO-05	Raesfeldstraße 8, SO, OG			
IO-06	Glatzer Straße 6, W, OG			
IO-07a	unbebautes Flurstück östlich des Vorhabengrundstücks	Mischgebiet (MI)	60	45
IO-07b	unbebautes Flurstück östlich des Vorhabengrundstücks			
IO-08	unbebautes Flurstück östlich des Vorhabengrundstücks			
IO-09	Stadtstannenweg 1, W, EG	Gewerbegebiet (GE)	65	50
IO-10	Paterkamp 11a, O, OG	Allgemeines Wohngebiet (WA)	55	40
IO-11	Selmer Straße 75, O, OG	Mischgebiet (MI)	60	45
IO-12	Alte Valve 2, S, OG	Gewerbegebiet (GE)	65	50

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen nach Nr. 6.1 der TA Lärm die Immissionsrichtwerte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Die Immissionsrichtwerte beziehen sich auf folgende Zeiten:

tags        6.00 - 22.00 Uhr  
nachts     22.00 - 6.00 Uhr

und gelten während des Tages für eine Beurteilungszeit von 16 Stunden. Maßgebend für die Beurteilung der Nacht ist die volle Nachtstunde mit dem höchsten Beurteilungspegel, zu dem die zu beurteilende Anlage relevant beiträgt.

Die Genehmigung für die zu beurteilende Anlage darf nach Nr. 4.2 in Verbindung mit Nr. 3.2.1 der TA Lärm auch bei einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte auf Grund der Vorbelastung aus Gründen des Lärmschutzes nicht versagt werden, wenn der von der Anlage verursachte Immissionsbeitrag im Hinblick auf den Gesetzeszweck als nicht relevant anzusehen ist. Das ist in der Regel der Fall, wenn die von der zu beurteilenden Anlage ausgehende Zusatzbelastung die Immissionsrichtwerte an den maßgeblichen Immissionsorten um mindestens 6 dB(A) unterschreitet.

#### **4 Kurzbeschreibung des Vorhabens**

Beim geplanten Betrieb der Tankstelle der Westfalen AG sind Lärmimmissionen insbesondere durch den Kundenverkehr (An- und Abfahrten, Parkplatzgeräusche, Tankgeräusche), Waren- und Treibstoffanlieferungen sowie beim Betrieb der Waschstraße mit Nebeneinrichtungen (Hochdruckreiniger, Staubsauger etc.) zu erwarten.

Die vorliegende Untersuchung basiert auf dem aktuellen Lageplan zum Vorhaben /10/ (siehe Abb. 2, Stand 03.12.2018). Demnach ist zentral auf dem Grundstück die Errichtung des Tankstellengebäudes mit zwei innenliegenden Pflegeplätzen (Innenreinigung, Fahrzeugaufbereitung etc.) vorgesehen. Westlich und nördlich hiervon befinden sich die Zapfsäulen für Pkw bzw. Lkw. Im östlichen Grundstücksbereich ist eine Waschstraße mit den entsprechenden Nebeneinrichtungen geplant. Darüber hinaus ist im südlichen Grundstücksbereich die Errichtung von vier SB-Waschplätzen vorgesehen. Die Erschließung des Grundstücks soll über die westlich verlaufende Selmer Straße (L 835) erfolgen.

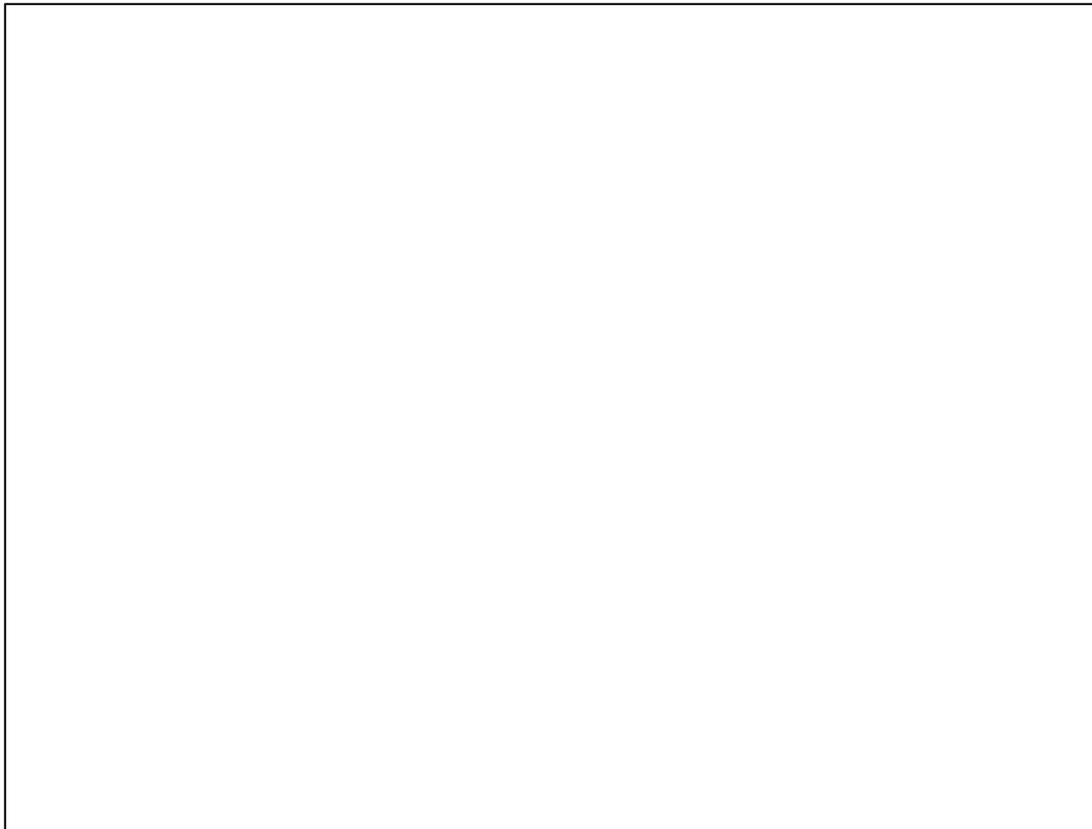


Abb. 2: Lageplan zum Vorhaben /10/

Als relevante Geräuschemittenten sind im Rahmen der vorliegenden Untersuchung zur immissionsschutzrechtlichen Bewertung des Vorhabens im Wesentlichen folgende Schallquellen /12/ zu berücksichtigen:

- < Fahrspuren (Pkw / Lkw)
- < Waren- und Treibstoffanlieferungen
- < Türenschnlagen
- < Motorhaube schließen
- < Tankdeckel schließen
- < Zapfpistolen einhängen
- < Motorstart
- < Betrieb der Waschanlage mit deren Nebeneinrichtungen

Hinzu kommen verhaltensbezogene Geräusche wie Hupen, lauter Betrieb des Radios bei geöffneten Türen bzw. Fenstern, Rufen, Schreien, Lachen und der sogenannte Kavalleriestart /12/.

In den schalltechnischen Berechnungen wird eine 24-stündige Betriebszeit von 0.00 bis 24.00 Uhr berücksichtigt.

In den folgenden Abschnitten sind die Emissionsansätze für die relevanten Geräuschemittenten der geplanten Tankstelle (Zusatzbelastung) näher beschrieben.

## 5 Emissionsdaten

### 5.1 Vorbemerkungen

An der Selmer Straße soll eine Tankstelle errichtet werden, von deren Betrieb sowohl im Tageszeitraum als auch im Nachtzeitraum Geräusche ausgehen. Die Öffnungszeiten sollen in einem 24-stündigen Betrieb rund um die Uhr eingerichtet werden. Die Waschanlage sowie die SB-Waschplätze sollen hingegen nur im Tageszeitraum zwischen 6.00 und 22.00 Uhr betrieben werden.

Als wesentliche Geräuschquellen der Tankstelle werden in Analogie zur sog. Tankstellenstudie der Hessischen Landesanstalt für Umwelt /12/ die in den folgenden Abschnitten aufgeführten Vorgänge mit den dort angegebenen sog. Schalleistungsbeurteilungspegeln  $L_{WA,r,1h}$  berücksichtigt.

Der Schalleistungsbeurteilungspegel wird gemäß der Tankstellenstudie aus den nach dem Taktmaximalpegelverfahren ermittelten Einzelschalleistungspegeln ( $L_{WAFTeq}$ ) unter Anwendung der Zuschläge für Ton- und Informationshaltigkeit  $K_T$  gebildet.

Im Digitalisierungsplan in Kapitel 10.1 ist der mögliche Standort der Tankstelle und die Lage der maßgeblichen Geräuschquellen dargestellt.

### 5.2 Bereich Pkw-Zapfsäulen, Stellplätze und sonstige Einrichtungen

In der Tankstellenstudie wurden die Geräuschemissionen für Tankstellen mit mindestens vier Zapfstellen, integriertem Shop sowie teilweise mit Waschanlagen, Staubsaugern etc. untersucht.

Relevante Geräuschmissionen werden u. a. durch die Tankvorgänge hervorgerufen. Die Quelle "Bereich Zapfsäulen" enthält daher neben dem Pumpengeräusch der Zapfsäulen auch die Geräusche, die beim Herausnehmen und Einhängen der Zapfpistolen, beim Türeenschlagen und Schließen der Kofferraumklappen sowie beim Motorstart entstehen.

Da keine belastbaren Angaben zur zu erwartenden Kundenfrequenzierung der Tankstelle vorliegen, wird in der vorliegenden Untersuchung mit Verweis auf die Angaben in /12/ davon ausgegangen, dass die Tankstelle innerhalb der Ruhezeiten (idRz.) von 33 Pkw-Kunden pro Stunde, außerhalb der Ruhezeiten (adRz.) von 42 Pkw-Kunden pro Stunde und innerhalb der lautesten Nachtstunde ebenfalls von 33 Pkw-Kunden pro Stunde angefahren wird, wovon jeweils 55 % im Bereich der Zapfsäulen halten und tanken. Weitere Kunden nutzen den Shop bzw. die Elektroladesäulen (45 %), die im östlichen Bereich des Geländes befindliche Waschstraße mit Hochdruckreinigerstation (25 %) bzw. die Staubsaugerstation (2/3 der Waschstraßenkunden). Für die SB-

Waschplätze werden darüber hinaus pauschal 20 Wäschen innerhalb der Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit (6.00 - 7.00 Uhr und 20.00 - 22.00 Uhr) sowie pauschal 50 Wäschen außerhalb der Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit (7.00 - 20.00 Uhr) in Ansatz gebracht.

Auf Basis von Angaben des Auftraggebers /10/ sind für den zu beurteilenden Tag erfahrungsgemäß maximal 72 Lkw an den nördlich des Tankstellengebäudes befindlichen Lkw-Zapfsäulen zu erwarten.

Die aus den vorgenannten Ansätzen resultierenden Schalleistungsbeurteilungspegel sind in Tabelle 2 zusammengefasst.

Tab. 2: Schalleistungsbeurteilungspegel der Tankstelle

Lärmquelle	Anzahl Kunden bzw. Ereignisse pro Tag	Einwirkzeit je Vorgang [Minuten]	Schalleistungsbeurteilungspegel $L_{WA,r,1h}^*$ [dB(A)]	
			1 Pkw/h gem. /12/	
Bereich Zapfsäule (Pkw), tags idRz.	54	--	74,7	88,3
Bereich Zapfsäule (Pkw), tags adRz.	300	--	74,7	87,2
Bereich Zapfsäule (Pkw), nachts	18	--	74,0	86,5
Bereich Zapfsäule (Lkw), tags	72	20	84,5	86,2
Bereich Staubsauger, Parken, tags idRz.	17	--	72,1	79,6
Bereich Staubsauger, Parken, tags adRz.	91	--	72,1	80,6
Bereich Vorwäsche, Parken, tags idRz.	25	--	72,1	81,3
Bereich Vorwäsche, Parken, tags adRz.	137	--	72,1	82,3
Bereich SB-Waschplätze, Parken, tags idRz.	20	--	72,1	62,6
Bereich SB-Waschplätze, Parken, tags adRz.	50	--	72,1	60,2

\* gemittelt über eine Stunde einschließlich Tonzuschlag

#### Parkplätze Shopkunden und Elektroladesäulen:

Die Berechnung der Geräuschemissionen des Pkw-Verkehrs erfolgt nach dem sog. getrennten Verfahren (Sonderfall) gemäß Abschnitt 8.2.2 der Parkplatzlärmstudie /8/. Dabei werden die Emissionsanteile aus dem Ein- und Ausparken einerseits und aus dem Parksuch- und Durchfahrverkehr andererseits getrennt berechnet.

Der flächenbezogene Schalleistungspegel für das Ein- und Ausparken wird nach folgender Formel berechnet:

$$L_W'' = L_{W0} + K_{PA} + K_I + 10 \cdot \lg(B \cdot N) - 10 \cdot \lg(S / 1m^2)$$

Dabei bedeuten:

$L_W''$	Flächenbezogener Schalleistungspegel aller Vorgänge auf dem Parkplatz (einschließlich Durchfahranteil)
$L_{W0}$	Ausgangsschalleistungspegel für eine Bewegung/h auf einem P+R-Parkplatz
$K_{PA}$	Zuschlag für die Parkplatzart
$K_I$	Zuschlag für die Impulshaltigkeit
$B$	Bezugsgröße (Anzahl der Stellplätze, Netto-Verkaufsfläche in m <sup>2</sup> o. a.)
$N$	Bewegungshäufigkeit (Bewegungen je Einheit der Bezugsgröße und Stunde)
$S$	Gesamt- bzw. Teilfläche des Parkplatzes

Für die Stellplätze der geplanten Tankstelle werden mit Verweis auf Formel 11b der Parkplatzlärmstudie im Einzelnen folgende Werte berücksichtigt:

$L_{W0}$	= 63 dB(A) für den Kunden- und Mitarbeiterstellplatz
$K_{PA}$	= 4 dB(A) für Parkplätze an Diskotheken oder Schnellgaststätten
$K_I$	= 4 dB(A) für Parkplätze an Diskotheken oder Schnellgaststätten
$B \cdot N$	= insgesamt rd. 45 Pkw-Bewegungen innerhalb der werktäglichen Ruhezeiten (6.00 - 7.00 Uhr u. 20.00 - 22.00 Uhr), 246 Pkw-Bewegungen außerhalb der werktäglichen Ruhezeiten (7.00 - 20.00 Uhr) und 15 Pkw-Bewegungen innerhalb der lautesten Nachtstunde (z. B. 22.00 - 23.00 Uhr)
$S$	= ca. 1.010 m <sup>2</sup> für die Kunden- und Mitarbeiterstellplätze

Die ermittelten Fahrbewegungen werden entsprechend des Kundenaufkommens auf die jeweiligen Zeiträume verteilt. Bezogen auf die vorgenannten Zeiträume ergeben sich für den Emissionsanteil des Ein- und Ausparkens folgende (flächenbezogene) Schalleistungspegel:

tags idRz.:	$L_W'' = 52,8 \text{ dB(A)/m}^2$ bzw. $L_W = 82,8 \text{ dB(A)}$
tags adRz.:	$L_W'' = 53,8 \text{ dB(A)/m}^2$ bzw. $L_W = 83,8 \text{ dB(A)}$
nachts:	$L_W'' = 52,8 \text{ dB(A)/m}^2$ bzw. $L_W = 82,8 \text{ dB(A)}$

Die Schallemission aus dem Parksuch- bzw. Durchfahrverkehr wird nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90) /4/ ermittelt, wobei anstelle von  $D_{Str0}$  in Formel (6) der RLS-90 bei der Ermittlung der Schallemissionen von Parkplätzen folgende Werte  $K_{Str0}^*$  einzusetzen sind:

- < 0 dB(A) bei asphaltierten Fahrgassen
- < 1,0 dB(A) bei Betonsteinpflaster mit Fugen m3 mm
- < 1,5 dB(A) bei Betonsteinpflaster mit Fugen > 3 mm
- < 4,0 dB(A) bei wassergebundenen Decken (Kies)
- < 5,0 dB(A) bei Natursteinpflaster

Der Emissionspegel für eine Fahrbewegung pro Stunde lässt sich gemäß Gleichung (6) der RLS-90 wie folgt berechnen:

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

Dabei bedeuten:

- $L_{m,E}$  Emissionspegel
- $L_m^{(25)}$  Mittelungspegel für eine Geschwindigkeit von 100 km/h:  $L_m^{(25)} = 37,3$  dB(A)
- $D_v$  Korrektur für die zulässige Höchstgeschwindigkeit, bei 30 km/h:  $D_v = - 8,8$  dB(A)
- $D_{StrO}$  Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen, bei Betonsteinpflaster (Fugen > 3 mm) und  $v_{max} \in \{ 40, 50 \}$  km/h:  $D_{StrO}^* = 1,5$  dB(A)
- $D_{Stg}$  Korrektur für Steigungen oder Gefälle, hier nicht zu berücksichtigen
- $D_E$  Korrektur bei Spiegelschallquellen, hier nicht zu berücksichtigen

Für eine Fahrbewegung pro Stunde ergibt sich nach vorstehender Gleichung somit folgender Emissionspegel:

$$L_{m,E} = 37,3 \text{ dB(A)} - 8,8 \text{ dB(A)} + 1,5 \text{ dB(A)} = 30,0 \text{ dB(A)}$$

Der längenbezogene Schalleistungspegel  $L_{W',1h}$  der Fahrstrecken ergibt sich unter Berücksichtigung eines Umrechnungssummanden von 19 dB(A) (vgl. Kap. 8.3.1 der Parkplatzlärmstudie /8/) zu

$$L_{W',1h} = L_{m,E} + 19 \text{ dB(A)} = 30,0 \text{ dB(A)} + 19 \text{ dB(A)} = 49,0 \text{ dB(A)}$$

Die auf die jeweiligen Beurteilungszeiträume bezogenen resultierenden längenbezogenen Schalleistungspegel der Fahrstrecken für die Tankvorgänge, die Waschvorgänge sowie die Fahrverkehre zwischen den einzelnen Tankstelleneinrichtungen können den Tabellen im Anhang (Kapitel 10.2) entnommen werden.

### 5.3 Autopflege

Östlich der Tankstelle befindet sich die Einfahrt der Waschanlage sowie die Möglichkeit zur Vorwäsche per Hochdruckreiniger und Staubsauger. Darüber hinaus befinden sich südlich vier SB-Waschplätze mit Hochdruckreinigern.

Die gemäß Tankstellenstudie /12/ zu berücksichtigenden Schalleistungspegel sowie Einwirkzeiten der jeweiligen Ereignisse sind in der nachfolgenden Tabelle 3 aufgeführt.

Tab. 3: Schalleistungspegel Staubsauger/Hochdruckreiniger

Lärmquelle	Anzahl Kunden bzw. Ereignisse pro Tag	Einwirkzeit je Vorgang [Minuten]	Schalleistungspegel $L_{WA_r}$ [dB(A)]	
			je Ereignis /12/	
Bereich Staubsauger, tags idRz.	17	4	82,7	78,5
Bereich Staubsauger, tags adRz.	91	4	82,7	79,4
Bereich Vorwäsche (Hochdruckreiniger), tags idRz.	25	2	96,3 <sup>1)</sup>	91,1
Bereich Vorwäsche (Hochdruckreiniger), tags adRz.	137	2	96,3 <sup>1)</sup>	92,1
Bereich SB-Waschplätze (Hochdruckreiniger), tags idRz.	20	5	96,3 <sup>1))</sup>	94,1
Bereich SB-Waschplätze (Hochdruckreiniger), tags adRz.	50	5	96,3 <sup>1)</sup>	91,7

<sup>1)</sup> zzgl. 3 dB(A) Tonzuschlag

## 5.4 Bereich Lkw-Zapfsäulen

### a) Fahrgeräusche Lkw:

Die Lkw-Tankkunden erreichen das Tankstellengrundstück über die westlich verlaufende Selmer Straße (L 835), umfahren das Tankstellengebäude und halten unterhalb der Überdachung. Bei der Abfahrt wird dieselbe Anbindung genutzt.

Die Berechnung des Lkw-Fahrverkehrs erfolgt auf Grundlage des Technischen Berichts (Heft 3) der Hessischen Landesanstalt für Umwelt und Geologie /9/ nach folgender Beziehung:

$$L_{WA_r} = L_{WA',1h} + 10 \cdot \lg(n) + 10 \cdot \lg(l / 1 \text{ m}) - 10 \cdot \lg(T_r / 1 \text{ h})$$

Dabei bedeuten:

$L_{WA_r}$  auf die Beurteilungszeit bezogener Schalleistungspegel eines Streckenabschnittes

$L_{WA',1h}$  zeitlich gemittelter Schalleistungspegel für 1 Lkw pro Stunde auf einer Strecke von 1 m:  $L_{WA',1h} = 63 \text{ dB(A)/m}$  für alle Lkw

$n$  Anzahl der Lkw in der Beurteilungszeit  $T_r$

$l$  Länge eines Streckenabschnittes in m

$T_r$  Beurteilungszeit in h

Zur Berücksichtigung der Lkw-Fahrgeräusche werden für die Fahrstrecken auf dem Grundstück der Tankstelle Linienschallquellen digitalisiert. Die Schalleistungspegel der einzelnen Fahrstrecken können den Tabellen im Anhang (Kapitel 10.2) entnommen werden.

#### b) Besondere Fahrzustände und Einzelereignisse:

Für besondere Fahrzustände und Einzelereignisse von Lkw kann nach /9/ von folgenden Schalleistungspegeln ausgegangen werden:

Anlassen:	$L_{WA} = 100 \text{ dB(A)}$	(Anzahl/Dauer: 1 x à 5 s)
Türenschiagen:	$L_{WA} = 100 \text{ dB(A)}$	(Anzahl/Dauer: 2 x à 5 s)
Leerlauf:	$L_{WA} = 94 \text{ dB(A)}$	(Anzahl/Dauer: 1 x à 5 min)
Betriebsbremse:	$L_{WA} = 108 \text{ dB(A)}$	(Anzahl/Dauer: 1 x à 5 s)

Hieraus errechnet sich nach dem Taktmaximalpegelverfahren für die Stellgeräusche eines Lkw bezogen auf eine Stunde ein Schalleistungspegel von  $L_{WA,1h} = 85,3 \text{ dB(A)}$ , der für jeden Lkw in Ansatz gebracht wird.

### **5.5 Anlieferung von Benzin, Diesel und Autogas sowie Shopartikeln**

Für die Anlieferung von Benzin, Diesel und Autogas sowie von Shopartikeln werden an dem zu beurteilenden Tag konservativ zwei Tankfahrzeuge und ein Lkw im Zeitraum von 7.00 bis 20.00 Uhr berücksichtigt. Die bei der Kraftstoff-Anlieferung auftretenden Geräuschemissionen werden mit Verweis auf Tabelle 8 der Tankstellenstudie mit folgendem Schalleistungspegel in Ansatz gebracht:

Benzinlieferung durch Tankwagen  $L_{WA,1h} = 94,6 \text{ dB(A)}$

Die Berechnung des Lkw-Fahrverkehrs und der Lkw-Einzelereignisse erfolgt analog zu den Ausführungen in Kapitel 5.3 dieses Berichts. Darüber hinaus wird davon ausgegangen, dass insgesamt 5 Paletten mit Shopartikeln (Süßwaren, Getränke o. ä.) verladen werden.

#### Ladetätigkeiten:

In /9/ wurden die Geräusche beim Transport von Waren mit Hilfe von Handhubwagen untersucht. In dem dort dokumentierten Emissionsansatz wird die Einwirkdauer der Geräusche aus der Länge des Fahrwegs der Handhubwagen und der Geschwindigkeit der Wagen bestimmt. Letztere kann bei unbeladenen Wagen mit  $v = 1,4 \text{ m/s}$  angesetzt werden.

Bei Fahrten mit Last ist in Abhängigkeit von der Größe der Last von der zwei- bis dreifachen Einwirkdauer bzw. einem pauschalen Zuschlag von 3 - 5 dB(A) auszugehen.

Der vom Fahrweg im Mittel über eine Stunde abgestrahlte längenbezogene Schalleistungspegel  $L_{WAT',1h}$  berechnet sich dann nach der Beziehung

$$L_{WAT',1h} = L_{WAT} - 37 + 10 \cdot \lg(M) + k.$$

Dabei bedeuten:

$L_{WAT',1h}$	längenbezogener Schalleistungspegel, inkl. Impulszuschlag, auf 1 Stunde und 1 m Wegelement bezogen
$L_{WAT}$	Schalleistungspegel eines Hubwagens inkl. Impulszuschlag hier: ebener Boden $L_{WAT} = 94$ dB(A) (unbeladener Hubwagen)
$M$	mittlere Anzahl der Bewegungen pro Stunde
$k$	Korrektur für längere Einwirkdauer bei Lastfahrten

Die Entladung der Paletten erfolgt in der Regel durch einen elektrischen Hubwagen oder auch durch Handhubwagen, wobei die Schallimmissionen vergleichbar sind.

Die aus den vorgenannten Ansätzen resultierenden Schalleistungspegel können den Tabellen im Anhang entnommen werden.

## 5.6 Waschanlage

Die Berechnung der beim Betrieb der Pkw-Waschanlage auftretenden Geräuschimmissionen erfolgt wiederum auf Grundlage der in der Tankstellenstudie aufgeführten Geräusch-Emissionskennwerte. Demnach betragen die Schalleistungspegel bei den Wasch- und Trockenvorgängen:

Kompletter Zyklus: Waschen + Trocknen (Tor geöffnet)	$L_{WA} = 95,9$ dB(A)
Waschen (Tor geöffnet)	$L_{WA} = 84,5$ dB(A)
Trocknen (Tor geschlossen)	$L_{WA} = 85,4$ dB(A)

Im Sinne eines konservativen Ansatzes wird das Tor der Waschanlageneinfahrt (Tor Nord) als durchgängig geöffnet in Ansatz gebracht.

Gemäß dem Stand der Lärminderungstechnik sowie im Sinne des vorbeugenden Immissionsschutzes ist das Tor der Waschanlagenausfahrt (Tor Süd) während des Trocknungsvorgangs geschlossen zu halten.

Auf Basis der in Kapitel 5.2 ermittelten Frequentierung der Waschstraße mit 137 Pkw außerhalb der Ruhezeit und zusätzlich 25 Pkw innerhalb der Ruhezeit, wird für jeden Pkw eine durchschnittliche Dauer eines typischen Waschvorgangs inkl. Trocknung von 4 Minuten in Ansatz gebracht /12/. Hierbei entfallen etwa 1,9 Minuten auf den Waschvorgang und 2,1 Minuten auf den Trocknungsvorgang /12/.

## 5.7 Kommunikationsgeräusche

Für Kommunikationsgeräusche von Kunden, die die Sitzgelegenheiten im Freien der Tankstelle nutzen, wird eine entsprechende Lärmquelle definiert. Es wird konservativ davon ausgegangen, dass sich dort im Zeitraum zwischen 6.00 und 22.00 Uhr durchgehend insgesamt sechs Personen aufhalten, von denen sich ein Anteil von 50 %, also drei Personen, permanent gleichzeitig in normaler Sprechweise äußert.

Anhand der VDI-Richtlinie 3770 /7/ können die Geräuschemissionen sich mit unterschiedlicher Intensität unterhaltender Menschen berechnet werden. Demnach beträgt der Schalleistungspegel für eine einzelne Person ( $L_{WA, 1 Person}$ ) bei einer normalen Sprechweise 65 dB(A).

Der Gesamt-Schalleistungspegel für die o. g. Anzahl gleichzeitig sprechender Personen ergibt sich nach folgender Beziehung:

$$L_{WA, n Personen} = L_{WA, 1 Person} + 10 \cdot \lg (n Personen)$$

Um der Impulshaltigkeit, insbesondere bei Äußerungen weniger Personen, Rechnung zu tragen, ist nach /7/ von einem Zuschlag

$$\delta L_I = 9,5 \text{ dB} - 4,5 \cdot \lg (n)$$

auszugehen, wobei  $n$  die Anzahl der zur Immission wesentlich beitragenden Personen ist. Der so ermittelte Impulzzuschlag wird in der schalltechnischen Berechnung emissionsseitig auf den Schalleistungspegel aufgeschlagen.

Zur Berücksichtigung einer etwaigen Informationshaltigkeit der Kommunikationsgeräusche wird konservativ über die gesamte Einwirkzeit emissionsseitig ein Informationszuschlag von 3 dB in Ansatz gebracht.

Insgesamt ergibt sich für den Terrassenbereich somit folgender Emissionspegel:

Kommunikationsgeräusche	$L_{WA} = 80,1 \text{ dB(A)}$
-------------------------	-------------------------------

Die Quellhöhe für sitzende Personen beträgt 1,2 m.

## 6 Berechnung der Geräuschimmissionen

Die Schallausbreitungsberechnung erfolgt als detaillierte Prognose gemäß Anhang A.2.3 der TA Lärm nach DIN ISO 9613-2 /6/. Danach ist der an einem Aufpunkt auftretende äquivalente Oktavband-Dauerschalldruckpegel bei Mitwind,  $L_{fT}(DW)$ , nach Formel (3) der vorgenannten Norm zu berechnen:

$$L_{fT}(DW) = L_W + D_C - A$$

Dabei bedeuten:

- $L_{fT}(DW)$  der Oktavband-Dauerschalldruckpegel bei Mitwind
- $L_W$  der Oktavband-Schalleistungspegel der Schallquelle in Dezibel
- $D_C$  die Richtwirkungskorrektur in Dezibel
- $A$  die Oktavbanddämpfung in Dezibel, die während der Schallausbreitung von der Quelle zum Empfänger vorliegt

Die Oktavbanddämpfung  $A$  berechnet sich nach Formel (4) der DIN ISO 9613-2:

$$A = A_{div} + A_{atm} + A_{gr} + A_{bar} + A_{misc}$$

Dabei bedeuten:

- $A_{div}$  die Dämpfung auf Grund geometrischer Ausbreitung
- $A_{atm}$  die Dämpfung auf Grund von Luftabsorption
- $A_{gr}$  die Dämpfung auf Grund des Bodeneffekts
- $A_{bar}$  die Dämpfung auf Grund von Abschirmung
- $A_{misc}$  die Dämpfung auf Grund verschiedener anderer Effekte

$$A_{misc} = A_{fol} + A_{site} + A_{hous}$$

- mit:
- $A_{fol}$  die Dämpfung von Schall durch Bewuchs
  - $A_{site}$  die Dämpfung von Schall durch ein Industriegelände
  - $A_{hous}$  die Dämpfung von Schall durch bebauten Gelände

Der äquivalente A-bewertete Dauerschalldruckpegel bei Mitwind,  $L_{AT}(DW)$ , ist durch Addition der einzelnen Quellen und für jedes Oktavband nach Formel (5) der DIN ISO 9613-2 zu bestimmen:

Der A-bewertete Langzeit-Mittelungspegel  $L_{AT}(LT)$  im langfristigen Mittel errechnet sich nach Gleichung (6) der DIN ISO 9613-2:

$$L_{AT}(LT) = L_{AT}(DW) - C_{met}$$

Dabei bedeuten:

$C_{met}$  meteorologische Korrektur zur Bestimmung des Langzeitmittelungspegels:

$$C_{met} = 0 \quad \text{wenn } d_p \leq 10 \cdot (h_s + h_r)$$

$$C_{met} = C_0 \cdot [1 - 10 \cdot (h_s + h_r) / d_p] \quad \text{wenn } d_p > 10 \cdot (h_s + h_r)$$

mit

$h_s$  Höhe der Quelle in Metern

$h_r$  Höhe des Aufpunktes in Metern

$d_p$  Abstand zwischen Quelle und Aufpunkt in Metern, projiziert auf die horizontale Bodenebene

$C_0$  Faktor in Dezibel, abhängig von den örtlichen Wetterstatistiken für Windgeschwindigkeit und -richtung sowie Temperaturgradienten

Zur Ermittlung der meteorologischen Korrektur  $C_{met}$  wird gemäß den Empfehlungen des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen eine Häufigkeitsverteilung der Windrichtungen der meteorologischen Station Werl (1971 - 1980) herangezogen /13/.

Die Berechnung der Geräuschimmissionen erfolgt mit Hilfe der Schallimmissionsprognose-Software CadnaA /16/. Hierbei werden die Abschirmungen und Reflexionen von Gebäuden sowie die Topographie berücksichtigt.

Dabei wird ebenfalls berücksichtigt, dass der im Bestand auf dem Vorhabengrundstück parallel zur B 58 ausgerichtete Sichtschutzwall im Rahmen der Baumaßnahme abgetragen und im östlichen Grundstücksbereich mit einer Höhe von 55,5 m ü. NHN (relative Höhe ca. 5 m) zum Schutz der östlich der Tankstelle gelegenen schutzbedürftigen Nutzungen vor Verkehrslärm neu aufgeschoben werden soll.

Der berücksichtigte Verlauf des Lärmschutzwalls kann dem Digitalisierungsplan in Kapitel 10.1 entnommen werden.

Die Eingabedaten und Berechnungsergebnisse sind in Kapitel 10.2 dokumentiert.

## 7 Berechnungsergebnisse

### 7.1 Beurteilungspegel

In Tabelle 4 sind die beim Betrieb der Tankstelle in der Nachbarschaft zu erwartenden Beurteilungspegel (Zusatzbelastung) den Immissionsrichtwerten nach Nr. 6.1 der TA Lärm gegenübergestellt. Grundlage der schalltechnischen Berechnung sind die in Kapitel 5 beschriebenen Ausgangsdaten und Schalleistungspegel sowie die in Kapitel 7.3 aufgeführten Lärmschutzmaßnahmen.

Es sind die gerundeten Beurteilungspegel für die von den Geräuschen am stärksten betroffenen Fenster der nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen aufgeführt.

Tab. 4: Immissionsorte, Beurteilungspegel und Immissionsrichtwerte

Bez.	Lage (Adresse, Fassade, Geschoss)	Beurteilungspegel (Zusatzbelastung)		Immissionsrichtwerte	
		[dB(A)]		[dB(A)]	
		tags	nachts	tags	nachts
IO-01	Raesfeldstraße 1, SO, OG	48	34	55	40
IO-02	Raesfeldstraße 2, SO, OG	49	31		
IO-03	Raesfeldstraße 4, SO, OG	49	31		
IO-04	Raesfeldstraße 6, SO, OG	49	32		
IO-05	Raesfeldstraße 8, SO, OG	47	29		
IO-06	Glatzer Straße 6, W, OG	42	27		
IO-07a	unbebautes Flurstück östlich des Vorhabengrundstücks	48	32	60	45
IO-07b	unbebautes Flurstück östlich des Vorhabengrundstücks	49	34		
IO-08	unbebautes Flurstück östlich des Vorhabengrundstücks	54	37		
IO-09	Stadtstannenweg 1, W, EG	56	41	65	50
IO-10	Paterkamp 11a, O, OG	43	33	55	40
IO-11	Selmer Straße 75, O, OG	47	37	60	45
IO-12	Alte Valve 2, S, OG	47	34	65	50

Den Werten in Tabelle 4 ist zu entnehmen, dass die ermittelten Beurteilungspegel die zu Grunde gelegten Immissionsrichtwerte an den von den Geräuschen am stärksten betroffenen Immissionsorten sowohl tagsüber als auch nachts um mindestens 6 dB(A) unterschreiten.

Aufgrund der Richtwertunterschreitung um mindestens 6 dB(A) ist der verursachte Immissionsbeitrag gemäß Nr. 3.2.1 der TA Lärm als nicht relevant anzusehen. Eine Er-

mittlung der auf die Immissionsorte einwirkenden Lärmvorbelastung durch andere Anlagen und Betriebe, die in den Anwendungsbereich der TA Lärm fallen, ist somit nicht erforderlich.

## 7.2 Maximalpegel durch einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen

Die Ermittlung der Maximalpegel durch einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen erfolgt für das Türenschließen auf den Pkw-Stellplätzen mit einem maximalen Schalleistungspegel nach /8/ von  $L_{WA,max} = 98$  dB(A) im Bereich des bezüglich des jeweiligen Immissionsortes nächstgelegenen bzw. ungünstigsten Stellplatzes (tags und nachts).

Der mittlere maximale Schalleistungspegel bei der beschleunigten Abfahrt eines Pkw bzw. Kleintransporters beträgt  $L_{WA,max} = 93$  dB(A) /8/ (tags und nachts).

Darüber hinaus wird im Bereich der Lkw-Zapfsäulen sowie im Bereich der Zufahrt die Betätigung einer Lkw-Bremse mit einem in /9/ angegebenen mittleren maximalen Schalleistungspegel von  $L_{WA,max} = 108$  dB(A) in Ansatz gebracht (tags).

**Tab. 5:** Immissionsorte, Maximalwerte der Beurteilungspegel und Immissionsrichtwerte für kurzzeitige Geräuschspitzen

Bez.	Lage (Adresse, Fassade, Geschoss)	Maximalwerte der Beurteilungspegel		Immissionsrichtwerte für kurzzeitige Geräuschspitzen	
		[dB(A)]		[dB(A)]	
		tags	nachts	tags	nachts
IO-01	Raesfeldstraße 1, SO, OG	56	47	85	60
IO-02	Raesfeldstraße 2, SO, OG	57	46		
IO-03	Raesfeldstraße 4, SO, OG	57	47		
IO-04	Raesfeldstraße 6, SO, OG	57	47		
IO-05	Raesfeldstraße 8, SO, OG	55	45		
IO-06	Glatzer Straße 6, W, OG	56	46		
IO-07a	unbebautes Flurstück östlich des Vorhabengrundstücks	58	48	90	65
IO-07b	unbebautes Flurstück östlich des Vorhabengrundstücks	61	48		
IO-08	unbebautes Flurstück östlich des Vorhabengrundstücks	62	49		
IO-09	Stadtstannenweg 1, W, EG	67	51	95	70
IO-10	Paterkamp 11a, O, OG	54	42	85	60
IO-11	Selmer Straße 75, O, OG	60	46	90	65
IO-12	Alte Valve 2, S, OG	54	45	95	70

Der Gegenüberstellung der Werte in Tabelle 5 kann entnommen werden, dass die gemäß TA Lärm tagsüber bzw. nachts für kurzzeitige Geräuschspitzen geltenden gebietsabhängigen Immissionsrichtwerte (Richtwerte am Tage zzgl. 30 dB bzw. Richtwerte in der Nacht zzgl. 20 dB) an allen Immissionsorten unterschritten werden.

### **7.3 Lärmschutzmaßnahmen**

Zur Einhaltung der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen gemäß TA Lärm sind beim Betrieb der geplanten Tankstelle die nachfolgend aufgeführten Vorgaben zu beachten:

- ◁ An- und Abfahrten sowie Tankvorgänge von Lkw sind ausschließlich im Tageszeitraum (6.00 - 22.00 Uhr) zulässig.
- ◁ Das südliche Tor der Waschanlage ist während des Trocknungsvorgangs geschlossen zu halten.

### **7.4 Qualität der Ergebnisse**

Gemäß Nr. A.2.6 der TA Lärm ist es erforderlich, mit dem Ergebnis einer Immissionsprognose Angaben zur Unsicherheit der berechneten Immissionspegel mitzuteilen. Eine wesentliche und durch das Berechnungsverfahren nicht beeinflussbare Unsicherheit resultiert aus der Unsicherheit bei der Ermittlung der Schalleistungspegel und bei der Ausbreitungsberechnung nach DIN ISO 9613-2.

Die Ausbreitungsrechnung wurde gemäß DIN ISO 9613-2 als detaillierte Prognose entsprechend Ziffer A.2.3 der TA Lärm unter Verwendung von z. T. frequenzselektiven Oktavspektren, aber auch A-bewerteten Einzahlwerten der Schalleistungspegel durchgeführt.

Insgesamt ist an den untersuchten Immissionsorten auf Grund der konservativen Berechnungsansätze (Kundenaufkommen, Gleichzeitigkeit der Treibstoff- bzw. Warenanlieferungen etc.) mit eher geringeren anlagenbezogenen Geräuschimmissionen zu rechnen.

Spitzenbelastungen hinsichtlich des Kundenaufkommens sind gemäß der Tankstellenstudie nachmittags bzw. am frühen Abend zu erwarten, die temporär zu entsprechend höheren Geräuschimmissionen führen können.

Die in Kapitel 7.1, Tabelle 4 ausgewiesenen Beurteilungspegel stellen nach unserer Einschätzung daher die Obergrenze der zu erwartenden Geräuschimmissionen dar.

## 8 Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen

Nach Nr. 7.4 Abs. 2 der TA Lärm sollen Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück in Gebieten nach Nr. 6.1 Buchstaben c bis g, also mit Ausnahme von Industrie- und Gewerbegebieten, durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit

- ◁ sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen,
- ◁ keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist  
und
- ◁ die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) /2/ erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Der Beurteilungspegel für den Straßenverkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen ist nach den RLS-90 zu berechnen.

Im vorliegenden Fall ist vor allem die Verkehrslärsituation auf der Selmer Straße (L 835) sowie der B 58 zu betrachten, da diese einerseits eine Erschließungsfunktion für die geplante Tankstelle haben und sich dort zum anderen maßgebliche Immissionsorte befinden.

Gemäß der Straßeninformationsdatenbank Nordrhein-Westfalen /14/ beträgt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf den relevanten Abschnitten der Selmer Straße (L 835) rund 8.400 Kfz/24h und auf der B 58 rund 7.000 bis 20.000 Kfz/24h, so dass hier eine gute Vermischung des anlagenbezogenen Verkehrs mit dem übrigen Verkehr stattfindet. Darüber hinaus ist eine rechnerische Erhöhung der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht um mindestens 3 dB(A) im vorliegenden Fall nicht zu erwarten.

Maßnahmen organisatorischer Art zur Verminderung der Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen sind somit nicht erforderlich.

## 9 Grundlagen und Literatur

- /1/ BImSchG Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771) geändert worden ist
- /2/ 16. BImSchV Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist
- /3/ TA Lärm Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI S. 503), die zuletzt durch die Verwaltungsvorschrift vom 01. Juni 2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5) geändert worden ist
- /4/ RLS-90 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen Der Bundesminister für Verkehr, Abteilung Straßenbau  
Ausgabe 1990
- /5/ DIN 4109-1 Schallschutz im Hochbau - Teil 1: Mindestanforderungen  
Januar 2018
- /6/ DIN ISO 9613-2 Akustik: Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien - Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren  
Oktober 1999
- /7/ VDI 3770 Emissionskennwerte von Schallquellen - Sport- und Freizeitanlagen  
September 2012
- /8/ Parkplatzlärmstudie - Empfehlungen zur Berechnung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen, Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2007
- /9/ Heft 3: Technischer Bericht zur Untersuchung der Geräuschemissionen durch Lastkraftwagen auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungslagern, Speditionen und Verbrauchermärkten sowie weiterer typischer Geräusche insbesondere von Verbrauchermärkten, Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie, 2005
- /10/ Westfalen AG, Münster: Lageplan zum Vorhaben (Stand: 03.12.2018) sowie sonstige Angaben zum Vorhaben
- /11/ Stadt Lüdinghausen: Auszüge aus den Bebauungsplänen "Alte Valve", "Stadtstanenweg - Danziger Straße" und "Valve - Südwest" sowie darüber hinaus gehende Angaben zur Schutzbedürftigkeit der benachbarten Bebauung
- /12/ Hessische Landesanstalt für Umwelt (HLfU), Wiesbaden: Technischer Bericht Nr. L 4054 zur Untersuchung der Geräuschemissionen und -immissionen von Tankstellen, 1999

- /13/ Empfehlungen zur Bestimmung der meteorologischen Dämpfung  $c_{met}$  gemäß DIN ISO 9613-2, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen, 2012
- /14/ Straßeninformationsdatenbank Nordrhein-Westfalen, Landesbetrieb Straßenbau NRW, Köln: Angaben zur durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) im Jahr 2010 auf dem relevanten Abschnitt der Selmer Straße (L 835) sowie der B 58, Zählstellen 4210 2410 (L 835) und 4210 4402 (B 58)
- /15/ Ortstermin zur Aufnahme der örtlichen Gegebenheiten am 03.11.2017
- /16/ DataKustik GmbH, Gilching: Schallimmissionsprognose-Software CadnaA, Version 2019 (32 Bit)

## **10 Anhang**

### **10.1 Digitalisierungsplan**



## 10.2 Eingabedaten und Berechnungsergebnisse

### Eingabedaten

#### Linienschallquellen

Bezeichnung	Schallleistung L <sub>WA</sub>		Schallleistung L <sub>WAQ</sub>		Einwirkzeit			K <sub>0</sub> dB	Freq. Hz
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Ruhe	Nacht		
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	Min.	Min.	Min.		
Ladetätigkeiten Warenanlieferung, tags adRz.	73,1	--	59,8	--	780	0	0	3	Oktaven
Lkw-Fahrspur, Tankvorgänge, tags	92,6	--	69,5	--	780	180	0	3	Oktaven
Lkw-Fahrspur, Waren- und Kraftstoffanlieferung, tags adRz.	79,7	--	56,6	--	780	0	0	3	Oktaven
Pkw-Fahrspur, sonstige Kunden / innerbetr. Fahrverkehr, tags adRz.	88,4	--	65,1	--	780	0	0	3	Oktaven
Pkw-Fahrspur, sonstige Kunden / innerbetr. Fahrverkehr, tags idRz.	87,8	--	64,6	--	0	180	0	3	Oktaven
Pkw-Fahrspur, sonstige Kunden, nachts	--	84,1	--	60,8	0	0	60	3	Oktaven
Pkw-Fahrspur, Tankvorgänge, nachts	--	82,5	--	61,6	0	0	60	3	Oktaven
Pkw-Fahrspur, Tankvorgänge, tags adRz.	83,6	--	62,7	--	780	0	0	3	Oktaven
Pkw-Fahrspur, Tankvorgänge, tags idRz.	82,5	--	61,6	--	0	180	0	3	Oktaven

## Flächenschallquellen

Bezeichnung	Schallleistung L <sub>WA</sub>		Schallleistung L <sub>WA''</sub>		L <sub>WA</sub> / L <sub>i</sub>		Schall- dämmung		Einwirkzeit			K <sub>0</sub> dB	Frequenz Hz
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Typ	Wert dB(A)	R' <sub>w</sub> dB	Fläche m <sup>2</sup>	Tag Min.	Ruhe Min.	Nacht Min.		
Bereich SB Waschplätze (Hochdruckreiniger), tags adRz.	91,7	--	69,5	--	Lw	L5	--	--	780	0	0	3	Oktaven
Bereich SB Waschplätze (Hochdruckreiniger), tags idRz.	94,1	--	71,9	--	Lw	L5	--	--	0	180	0	3	Oktaven
Bereich SB Waschplätze, Parken, tags adRz.	60,2	--	38,0	--	Lw	72,1	--	--	780	0	0	3	500
Bereich SB Waschplätze, Parken, tags idRz.	62,6	--	40,4	--	Lw	72,1	--	--	0	180	0	3	500
Bereich Staubsauger, Parken, tags adRz.	80,6	--	57,1	--	Lw	72,1	--	--	780	0	0	3	500
Bereich Staubsauger, Parken, tags idRz.	79,6	--	56,2	--	Lw	72,1	--	--	0	180	0	3	500
Bereich Staubsauger, tags adRz.	79,4	--	56,0	--	Lw	L6	--	--	780	0	0	3	Oktaven
Bereich Staubsauger, tags idRz.	78,5	--	55,0	--	Lw	L6	--	--	0	180	0	3	Oktaven
Bereich Vorwäsche (Hochdruckreiniger), tags adRz.	92,1	--	77,0	--	Lw	L5	--	--	780	0	0	3	Oktaven
Bereich Vorwäsche (Hochdruckreiniger), tags idRz.	91,1	--	75,9	--	Lw	L5	--	--	0	180	0	3	Oktaven
Bereich Vorwäsche, Parken, tags adRz.	82,3	--	67,2	--	Lw	72,1	--	--	780	0	0	3	500
Bereich Vorwäsche, Parken, tags idRz.	81,3	--	66,2	--	Lw	72,1	--	--	0	180	0	3	500

## Flächenschallquellen (Fortsetzung)

Bezeichnung	Schalleistung L <sub>WA</sub>		Schalleistung L <sub>WA''</sub>		L <sub>WA</sub> / L <sub>i</sub>		Schall- dämmung		Einwirkzeit			K <sub>0</sub> dB	Frequenz Hz
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Typ	Wert	R' <sub>w</sub>	Fläche	Tag	Ruhe	Nacht		
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)		dB(A)	dB	m <sup>2</sup>	Min.	Min.	Min.		
Bereich Zapfsäulen Lkw (Tankkunden), tags	86,2	--	66,9	--	Lw	L7	--	--	780	180	0	3	Oktaven
Bereich Zapfsäulen Pkw (Tankkunden), nachts	--	86,5	--	62,8	Lw	L1b	--	--	0	0	60	3	Oktaven
Bereich Zapfsäulen Pkw (Tankkunden), tags adRz.	88,3	--	64,6	--	Lw	L1a	--	--	780	0	0	3	Oktaven
Bereich Zapfsäulen Pkw (Tankkunden), tags idRz.	87,2	--	63,5	--	Lw	L1a	--	--	0	180	0	3	Oktaven
Kommunikation, Terrasse, tags	80,1	--	67,6	--	Lw	65+3	--	--	780	180	0	3	500
Lkw, Lkw-Einzelereignisse, Tankvorgang, tags	91,8	--	72,5	--	Lw	L05	--	--	780	180	0	3	Oktaven
Shopkunden und Elektrotankstelle, nachts	--	82,8	--	52,8	Lw	L01	--	--	0	0	60	3	Oktaven
Shopkunden und Elektrotankstelle, tags adRz.	83,8	--	53,8	--	Lw	L01	--	--	780	0	0	3	Oktaven
Shopkunden und Elektrotankstelle, tags idRz.	82,8	--	52,8	--	Lw	L01	--	--	0	180	0	3	Oktaven

## Punktschallquellen

Bezeichnung	Schalleistung L <sub>WA</sub>		Einwirkzeit			K <sub>0</sub> dB	Frequenz Hz	relative Höhe m
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag Min.	Ruhe Min.	Nacht Min.			
Kraftstoffanlieferpunkt (Lkw), tags adRz.	83,5	--	780	0	0	3	500	1,00
Kraftstoffanlieferpunkt (Pkw), tags adRz.	83,5	--	780	0	0	3	500	1,00
Lkw, Lkw-Einzelereignisse, Kraftstoffanlieferung (Lkw), tags adRz.	74,1	--	780	0	0	3	Oktaven	1,00
Lkw, Lkw-Einzelereignisse, Kraftstoffanlieferung (Pkw), tags adRz.	74,1	--	780	0	0	3	Oktaven	1,00
Lkw, Lkw-Einzelereignisse, Warenanlieferung, tags adRz.	74,1	--	780	0	0	3	Oktaven	1,00

## Vertikale Flächenschallquellen

Bezeichnung	Schalleistung L <sub>WA</sub>		Schalleistung L <sub>WA''</sub>		L <sub>WA</sub> / L <sub>i</sub>		Schall- dämmung		Einwirkzeit			K <sub>0</sub> dB	Frequenz Hz
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Typ	Wert	R' <sub>w</sub>	Fläche	Tag	Ruhe	Nacht		
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)		dB(A)	dB	m <sup>2</sup>	Min.	Min.	Min.		
Waschanlage, Trocknen, Ausfahrt (Tor geschlossen), tags adRz.	80,6	--	69,2	--	Lw	85,4	--	--	780	0	0	6	500
Waschanlage, Trocknen, Ausfahrt (Tor geschlossen), tags idRz.	79,6	--	68,2	--	Lw	85,4	--	--	0	180	0	6	500
Waschanlage, Waschen, Ausfahrt (Tor geöffnet), tags adRz.	80,2	--	68,7	--	Lw	84,5	--	--	780	0	0	3	500
Waschanlage, Waschen, Ausfahrt (Tor geöffnet), tags idRz.	79,1	--	67,7	--	Lw	84,5	--	--	0	180	0	3	500
Waschanlage, Waschen+Trocknen, Einfahrt (Tor geöffnet), tags adRz.	94,4	--	82,9	--	Lw	95,9	--	--	780	0	0	3	500
Waschanlage, Waschen+Trocknen, Einfahrt (Tor geöffnet), tags idRz.	93,3	--	81,9	--	Lw	95,9	--	--	0	180	0	3	500

## Schallpegel

Bezeichnung	Bewertung	Oktavspektrum dB(A)									
		31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	A
Pkw (L01)	A	--	46,4	58,0	50,5	55,0	55,1	55,5	52,8	46,6	63,0
Ladetätigkeiten (L04)	A	--	77,7	81,7	85,7	89,7	89,7	76,7	52,2	--	94,0
Lkw-Einzelereignisse (L05)	A	--	57,6	67,6	72,6	77,6	81,6	79,6	71,6	66,6	85,3
Lkw, An- und Abfahrt (L06)	A	--	35,3	45,3	50,3	55,3	59,3	57,3	49,3	44,3	63,0
Pumpengehäuse an Zapfsäulen (L1a), tags	A	--	53,8	60,6	64,6	67,8	69,4	67,8	65,2	59,8	74,7
Pumpengehäuse an Zapfsäulen (L1b), nachts	A	--	53,1	59,9	63,9	67,1	68,7	67,1	64,5	59,1	74,0
Hochdruckreiniger (L5)	A	--	74,2	76,8	78,4	79,6	83,8	85,9	87,3	89,6	93,6
Münzstaubsauger (L6)	A	41,5	54,9	61,1	73,2	73,8	76,7	77,9	74,4	65,8	82,7
Pumpengehäuse an Zapfsäulen f. Lkw (L7)	A	--	63,6	70,4	74,4	77,6	79,2	77,6	75,0	69,9	84,5

Berechnungsergebnisse

## Beurteilungspegel

Bezeichnung	Beurteilungspegel L <sub>r</sub>		Immissionsrichtwert		Relative Höhe m	Koordinaten		
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		X m	Y m	Z m
IO-01, Raesfeldstraße 1, SO, OG	48,2	33,8	55	40	5,00	32393773,55	5736314,59	55,76
IO-02, Raesfeldstraße 2, SO, OG	49,0	31,2	55	40	5,00	32393793,51	5736325,40	56,11
IO-03, Raesfeldstraße 4, SO, OG	49,0	30,6	55	40	5,00	32393813,32	5736333,24	56,01
IO-04, Raesfeldstraße 6, SO, OG	48,6	32,0	55	40	5,00	32393835,33	5736336,79	56,68
IO-05, Raesfeldstraße 8, SO, OG	46,5	29,2	55	40	5,00	32393857,10	5736343,34	55,97
IO-06, Glatzer Straße 6, W, OG	42,3	26,6	55	40	5,00	32393918,12	5736265,17	55,90
IO-07a, unbebautes Flurstück östlich des Vorhabengrundstücks	46,6	32,4	60	45	7,50	32393889,33	5736248,99	58,26
IO-07b, unbebautes Flurstück östlich des Vorhabengrundstücks	46,6	33,9	60	45	7,50	32393881,49	5736234,28	57,96
IO-08, unbebautes Flurstück östlich des Vorhabengrundstücks	51,9	36,8	60	45	7,50	32393882,15	5736209,16	58,11
IO-09, Stadtstannenweg 1, W, EG	53,4	41,2	65	50	2,00	32393867,19	5736177,61	52,99
IO-10, Paterkamp 11a, O, OG	43,3	33,3	55	40	5,00	32393780,17	5736077,43	56,14
IO-11, Selmer Straße 75, O, OG	44,8	36,7	60	45	5,50	32393779,22	5736114,54	56,54
IO-12, Alte Valve 2, S, OG	45,1	33,8	65	50	5,00	32393701,21	5736293,65	55,96

## Teil-Beurteilungspegel (IO-01 - IO-05)

Bezeichnung	IO-01		IO-02		IO-03		IO-04		IO-05	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)								
Bereich SB Waschplätze (Hochdruckreiniger), tags adRz.	29,9	--	29,4	--	25,3	--	22,8	--	24,3	--
Bereich SB Waschplätze (Hochdruckreiniger), tags idRz.	31,9	--	31,4	--	27,3	--	24,8	--	26,3	--
Bereich SB Waschplätze, Parken, tags adRz.	-2,9	--	-0,3	--	-3,4	--	-1,0	--	-0,9	--
Bereich SB Waschplätze, Parken, tags idRz.	-0,9	--	1,7	--	-1,4	--	1,0	--	1,1	--
Bereich Staubsauger, Parken, tags adRz.	27,1	--	27,8	--	27,6	--	27,5	--	26,2	--
Bereich Staubsauger, Parken, tags idRz.	25,8	--	26,5	--	26,3	--	26,2	--	25,0	--
Bereich Staubsauger, tags adRz.	26,1	--	26,5	--	26,4	--	26,5	--	25,3	--
Bereich Staubsauger, tags idRz.	24,9	--	25,2	--	25,1	--	25,2	--	24,0	--
Bereich Vorwäsche (Hochdruckreiniger), tags adRz.	35,9	--	39,6	--	39,4	--	40,1	--	33,7	--
Bereich Vorwäsche (Hochdruckreiniger), tags idRz.	34,5	--	38,2	--	38,0	--	38,7	--	32,3	--
Bereich Vorwäsche, Parken, tags adRz.	30,5	--	31,9	--	32,2	--	31,6	--	29,5	--
Bereich Vorwäsche, Parken, tags idRz.	29,1	--	30,6	--	30,8	--	30,2	--	28,1	--
Bereich Zapfsäulen Lkw (Tankkunden), tags	33,7	--	32,8	--	32,3	--	35,7	--	30,9	--
Bereich Zapfsäulen Pkw (Tankkunden), nachts	--	29,9	--	16,8	--	14,4	--	27,1	--	20,6
Bereich Zapfsäulen Pkw (Tankkunden), tags adRz.	30,8	--	17,7	--	15,3	--	28,0	--	21,5	--
Bereich Zapfsäulen Pkw (Tankkunden), tags idRz.	29,4	--	16,2	--	13,9	--	26,6	--	20,1	--
Kommunikation, Terrasse, tags	20,0	--	16,6	--	14,6	--	16,6	--	18,4	--
Kraftstoffanlieferpunkt (Lkw), tags adRz.	31,0	--	31,2	--	30,8	--	31,0	--	29,4	--
Kraftstoffanlieferpunkt (Pkw), tags adRz.	29,5	--	20,2	--	16,3	--	15,6	--	12,0	--

## Teil-Beurteilungspegel (IO-01 - IO-05, Fortsetzung I)

Bezeichnung	IO-01		IO-02		IO-03		IO-04		IO-05	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)								
Ladetätigkeiten Warenanlieferung, tags adRz.	15,3	--	9,6	--	9,3	--	6,0	--	4,4	--
Lkw, Lkw-Einzelereignisse, Kraftstoffanlieferung (Lkw), tags adRz.	18,3	--	18,3	--	17,9	--	19,1	--	16,7	--
Lkw, Lkw-Einzelereignisse, Kraftstoffanlieferung (Pkw), tags adRz.	16,7	--	16,2	--	6,8	--	5,2	--	2,6	--
Lkw, Lkw-Einzelereignisse, Tankvorgang, tags	38,5	--	39,2	--	38,5	--	40,4	--	37,3	--
Lkw, Lkw-Einzelereignisse, Warenanlieferung, tags adRz.	16,8	--	16,6	--	6,6	--	7,7	--	9,2	--
Lkw-Fahrspur, Tankvorgänge, tags	37,9	--	37,8	--	37,1	--	37,9	--	35,7	--
Lkw-Fahrspur, Waren- und Kraftstoffanlieferung, tags adRz.	22,2	--	22,1	--	21,4	--	22,2	--	20,0	--
Pkw-Fahrspur, sonstige Kunden / innerbetr. Fahrverkehr, tags adRz.	31,1	--	31,5	--	30,6	--	30,7	--	28,2	--
Pkw-Fahrspur, sonstige Kunden / innerbetr. Fahrverkehr, tags idRz.	30,2	--	30,6	--	29,7	--	29,8	--	27,3	--
Pkw-Fahrspur, sonstige Kunden, nachts	--	27,7	--	28,1	--	27,2	--	27,3	--	24,8
Pkw-Fahrspur, Tankvorgänge, nachts	--	25,9	--	23,5	--	21,3	--	19,6	--	18,8
Pkw-Fahrspur, Tankvorgänge, tags adRz.	26,1	--	23,7	--	21,5	--	19,8	--	19,0	--
Pkw-Fahrspur, Tankvorgänge, tags idRz.	24,6	--	22,2	--	20,0	--	18,4	--	17,6	--
Shopkunden und Elektrotankstelle, nachts	--	26,4	--	25,9	--	26,6	--	26,3	--	25,3
Shopkunden und Elektrotankstelle, tags adRz.	26,5	--	26,0	--	26,7	--	26,4	--	25,4	--
Shopkunden und Elektrotankstelle, tags idRz.	25,1	--	24,6	--	25,4	--	25,1	--	24,0	--

## Teil-Beurteilungspegel (IO-01 - IO-05, Fortsetzung II)

Bezeichnung	IO-01		IO-02		IO-03		IO-04		IO-05	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)								
Waschanlage, Trocknen, Ausfahrt (Tor geschlossen), tags adRz.	11,5	--	14,8	--	12,5	--	14,6	--	10,1	--
Waschanlage, Trocknen, Ausfahrt (Tor geschlossen), tags idRz.	10,1	--	13,4	--	11,2	--	13,2	--	8,7	--
Waschanlage, Waschen, Ausfahrt (Tor geöffnet), tags adRz.	8,0	--	11,3	--	9,1	--	11,2	--	6,6	--
Waschanlage, Waschen, Ausfahrt (Tor geöffnet), tags idRz.	6,6	--	9,9	--	7,7	--	9,8	--	5,2	--
Waschanlage, Waschen+Trocknen, Einfahrt (Tor geöffnet), tags adRz.	42,3	--	43,2	--	43,7	--	41,3	--	41,3	--
Waschanlage, Waschen+Trocknen, Einfahrt (Tor geöffnet), tags idRz.	40,9	--	41,8	--	42,3	--	39,9	--	39,9	--

## Teil-Beurteilungspegel (IO-06 - IO-09)

Bezeichnung	IO-06		IO-07a		IO-07b		IO-08		IO-09	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)								
Bereich SB Waschplätze (Hochdruckreiniger), tags adRz.	28,6	--	33,7	--	35,8	--	44,1	--	48,4	--
Bereich SB Waschplätze (Hochdruckreiniger), tags idRz.	30,6	--	35,7	--	37,8	--	46,1	--	50,4	--
Bereich SB Waschplätze, Parken, tags adRz.	-2,5	--	7,6	--	9,7	--	15,4	--	16,8	--
Bereich SB Waschplätze, Parken, tags idRz.	-0,5	--	9,6	--	11,7	--	17,4	--	18,9	--
Bereich Staubsauger, Parken, tags adRz.	17,4	--	27,1	--	28,8	--	25,1	--	30,3	--

## Teil-Beurteilungspegel (IO-06 - IO-09, Fortsetzung I)

Bezeichnung	IO-06		IO-07a		IO-07b		IO-08		IO-09	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)								
Bereich Staubsauger, Parken, tags idRz.	16,1	--	25,8	--	27,5	--	23,9	--	29,0	--
Bereich Staubsauger, tags adRz.	13,9	--	23,1	--	25,1	--	23,3	--	29,3	--
Bereich Staubsauger, tags idRz.	12,6	--	21,9	--	23,8	--	22,0	--	28,0	--
Bereich Vorwäsche (Hochdruckreiniger), tags adRz.	27,3	--	35,5	--	36,5	--	32,0	--	19,3	--
Bereich Vorwäsche (Hochdruckreiniger), tags idRz.	25,9	--	34,1	--	35,1	--	30,7	--	17,9	--
Bereich Vorwäsche, Parken, tags adRz.	18,2	--	26,0	--	27,6	--	22,9	--	14,3	--
Bereich Vorwäsche, Parken, tags idRz.	16,8	--	24,6	--	26,2	--	21,5	--	12,9	--
Bereich Zapfsäulen Lkw (Tankkunden), tags	30,6	--	34,3	--	33,2	--	27,2	--	19,7	--
Bereich Zapfsäulen Pkw (Tankkunden), nachts	--	13,9	--	20,3	--	20,6	--	21,6	--	20,4
Bereich Zapfsäulen Pkw (Tankkunden), tags adRz.	14,8	--	21,2	--	21,5	--	22,5	--	21,3	--
Bereich Zapfsäulen Pkw (Tankkunden), tags idRz.	13,4	--	19,8	--	20,0	--	21,0	--	19,8	--
Kommunikation, Terrasse, tags	21,9	--	30,8	--	31,5	--	27,6	--	34,1	--
Kraftstoffanlieferpunkt (Lkw), tags adRz.	28,9	--	32,8	--	29,6	--	19,5	--	15,9	--
Kraftstoffanlieferpunkt (Pkw), tags adRz.	10,0	--	16,3	--	17,4	--	18,0	--	14,3	--
Ladetätigkeiten Warenanlieferung, tags adRz.	10,8	--	16,3	--	18,1	--	22,6	--	25,4	--
Lkw, Lkw-Einzelereignisse, Kraftstoffanlieferung (Lkw), tags adRz.	16,3	--	19,4	--	17,8	--	9,6	--	9,5	--
Lkw, Lkw-Einzelereignisse, Kraftstoffanlieferung (Pkw), tags adRz.	1,6	--	6,9	--	8,2	--	11,3	--	5,1	--

## Teil-Beurteilungspegel (IO-06 - IO-09, Fortsetzung II)

Bezeichnung	IO-06		IO-07a		IO-07b		IO-08		IO-09	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)								
Lkw, Lkw-Einzelereignisse, Tankvorgang, tags	36,8	--	40,5	--	39,5	--	33,6	--	25,3	--
Lkw, Lkw-Einzelereignisse, Warenanlieferung, tags adRz.	14,9	--	21,1	--	22,8	--	25,9	--	32,6	--
Lkw-Fahrspur, Tankvorgänge, tags	33,6	--	39,9	--	40,8	--	43,1	--	48,3	--
Lkw-Fahrspur, Waren- und Kraftstoffanlieferung, tags adRz.	17,9	--	24,1	--	25,1	--	27,3	--	32,6	--
Pkw-Fahrspur, sonstige Kunden / innerbetr. Fahrverkehr, tags adRz.	27,0	--	32,6	--	33,8	--	35,9	--	40,5	--
Pkw-Fahrspur, sonstige Kunden / innerbetr. Fahrverkehr, tags idRz.	26,1	--	31,7	--	32,9	--	35,0	--	39,6	--
Pkw-Fahrspur, sonstige Kunden, nachts	--	23,6	--	29,3	--	30,4	--	32,5	--	37,1
Pkw-Fahrspur, Tankvorgänge, nachts	--	19,1	--	24,2	--	26,3	--	31,3	--	35,0
Pkw-Fahrspur, Tankvorgänge, tags adRz.	19,3	--	24,3	--	26,5	--	31,5	--	35,2	--
Pkw-Fahrspur, Tankvorgänge, tags idRz.	17,8	--	22,9	--	25,0	--	30,0	--	33,7	--
Shopkunden und Elektrotankstelle, nachts	--	20,8	--	27,1	--	29,0	--	31,9	--	36,8
Shopkunden und Elektrotankstelle, tags adRz.	20,9	--	27,2	--	29,1	--	32,0	--	36,9	--
Shopkunden und Elektrotankstelle, tags idRz.	19,5	--	25,8	--	27,8	--	30,7	--	35,5	--
Waschanlage, Trocknen, Ausfahrt (Tor geschlossen), tags adRz.	20,8	--	26,4	--	30,7	--	47,1	--	44,3	--
Waschanlage, Trocknen, Ausfahrt (Tor geschlossen), tags idRz.	19,4	--	25,0	--	29,3	--	45,7	--	42,9	--
Waschanlage, Waschen, Ausfahrt (Tor geöffnet), tags adRz.	17,3	--	23,0	--	27,2	--	43,7	--	40,9	--

## Teil-Beurteilungspegel (IO-06 - IO-09, Fortsetzung III)

Bezeichnung	IO-06		IO-07a		IO-07b		IO-08		IO-09	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)								
Waschanlage, Waschen, Ausfahrt (Tor geöffnet), tags idRz.	15,9	--	21,6	--	25,8	--	42,3	--	39,5	--
Waschanlage, Waschen+Trocknen, Einfahrt (Tor geöffnet), tags adRz.	32,5	--	40,7	--	39,0	--	34,3	--	26,5	--
Waschanlage, Waschen+Trocknen, Einfahrt (Tor geöffnet), tags idRz.	31,1	--	39,4	--	37,6	--	32,9	--	25,1	--

## Teil-Beurteilungspegel (IO-10 - IO-12)

Bezeichnung	IO-10		IO-11		IO-12	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Bereich SB Waschplätze (Hochdruckreiniger), tags adRz.	33,5	--	36,7	--	28,5	--
Bereich SB Waschplätze (Hochdruckreiniger), tags idRz.	35,5	--	38,7	--	30,5	--
Bereich SB Waschplätze, Parken, tags adRz.	2,9	--	6,5	--	-0,8	--
Bereich SB Waschplätze, Parken, tags idRz.	5,0	--	8,5	--	1,2	--
Bereich Staubsauger, Parken, tags adRz.	22,7	--	24,4	--	21,9	--
Bereich Staubsauger, Parken, tags idRz.	21,4	--	23,1	--	20,7	--
Bereich Staubsauger, tags adRz.	21,5	--	22,7	--	20,2	--
Bereich Staubsauger, tags idRz.	20,2	--	21,4	--	18,9	--
Bereich Vorwäsche (Hochdruckreiniger), tags adRz.	17,1	--	28,5	--	34,7	--

## Teil-Beurteilungspegel (IO-10 - IO-12, Fortsetzung I)

Bezeichnung	IO-10		IO-11		IO-12	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Bereich Vorwäsche (Hochdruckreiniger), tags idRz.	15,8	--	27,1	--	33,3	--
Bereich Vorwäsche, Parken, tags adRz.	9,7	--	20,8	--	27,2	--
Bereich Vorwäsche, Parken, tags idRz.	8,3	--	19,4	--	25,8	--
Bereich Zapfsäulen Lkw (Tankkunden), tags	16,3	--	20,3	--	33,2	--
Bereich Zapfsäulen Pkw (Tankkunden), nachts	--	28,8	--	31,9	--	30,7
Bereich Zapfsäulen Pkw (Tankkunden), tags adRz.	29,7	--	32,8	--	31,6	--
Bereich Zapfsäulen Pkw (Tankkunden), tags idRz.	28,2	--	31,3	--	30,2	--
Kommunikation, Terrasse, tags	27,0	--	29,9	--	15,8	--
Kraftstoffanlieferpunkt (Lkw), tags adRz.	9,8	--	12,7	--	27,9	--
Kraftstoffanlieferpunkt (Pkw), tags adRz.	25,0	--	28,2	--	27,2	--
Ladetätigkeiten Warenanlieferung, tags adRz.	14,2	--	17,1	--	5,9	--
Lkw, Lkw-Einzelereignisse, Kraftstoffanlieferung (Lkw), tags adRz.	10,2	--	13,5	--	19,3	--
Lkw, Lkw-Einzelereignisse, Kraftstoffanlieferung (Pkw), tags adRz.	17,0	--	20,2	--	18,9	--
Lkw, Lkw-Einzelereignisse, Tankvorgang, tags	23,5	--	27,2	--	39,6	--
Lkw, Lkw-Einzelereignisse, Warenanlieferung, tags adRz.	16,9	--	19,7	--	8,9	--
Lkw-Fahrspur, Tankvorgänge, tags	38,7	--	42,4	--	38,4	--
Lkw-Fahrspur, Waren- und Kraftstoffanlieferung, tags adRz.	23,0	--	26,6	--	22,6	--

## Teil-Beurteilungspegel (IO-10 - IO-12, Fortsetzung II)

Bezeichnung	IO-10		IO-11		IO-12	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Pkw-Fahrspur, sonstige Kunden / innerbetr. Fahrverkehr, tags adRz.	30,6	--	34,3	--	30,3	--
Pkw-Fahrspur, sonstige Kunden / innerbetr. Fahrverkehr, tags idRz.	29,7	--	33,4	--	29,4	--
Pkw-Fahrspur, sonstige Kunden, nachts	--	27,3	--	30,9	--	26,9
Pkw-Fahrspur, Tankvorgänge, nachts	--	27,0	--	30,9	--	25,6
Pkw-Fahrspur, Tankvorgänge, tags adRz.	27,2	--	31,1	--	25,8	--
Pkw-Fahrspur, Tankvorgänge, tags idRz.	25,8	--	29,6	--	24,3	--
Shopkunden und Elektrotankstelle, nachts	--	25,3	--	28,4	--	25,6
Shopkunden und Elektrotankstelle, tags adRz.	25,4	--	28,5	--	25,7	--
Shopkunden und Elektrotankstelle, tags idRz.	24,0	--	27,2	--	24,3	--
Waschanlage, Trocknen, Ausfahrt (Tor geschlossen), tags adRz.	25,1	--	27,7	--	8,3	--
Waschanlage, Trocknen, Ausfahrt (Tor geschlossen), tags idRz.	23,7	--	26,3	--	6,9	--
Waschanlage, Waschen, Ausfahrt (Tor geöffnet), tags adRz.	21,6	--	24,3	--	4,8	--
Waschanlage, Waschen, Ausfahrt (Tor geöffnet), tags idRz.	20,2	--	22,9	--	3,4	--
Waschanlage, Waschen+Trocknen, Einfahrt (Tor geöffnet), tags adRz.	19,0	--	21,1	--	39,1	--
Waschanlage, Waschen+Trocknen, Einfahrt (Tor geöffnet), tags idRz.	17,6	--	19,7	--	37,7	--

