

BEGRÜNDUNG

ZUM

VORHABENBEZOGENEN

BEBAUUNGSPLAN NR. 3

"AUTOHOF HECHTSCHWANZ"

Frühzeitige öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 1 BauGB

Dieser Plan wurde in der Zeit vom 28.10.2024 bis 29.11.2024 im Internet eingestellt.

Dieser Plan hat in der Zeit vom 28.10.2024 bis 29.11.2024 öffentlich ausgelegen.

Dieser Plan wurde in der Zeit vom 28.10.2024 bis 29.11.2024 über das Bau- und Planungsportal M-V zugänglich gemacht.

VORENTWURF FÜR DIE FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG
GEM. § 3 ABS. 1 UND § 4 ABS. 1 BAUGB

GEMEINDE DOBBIN-LINSTOW
AMT KRAKOW AM SEE

Inhaltsverzeichnis

1. VORWORT.....	3
2. LAGE UND NUTZUNG DES GELTUNGSBEREICHS	4
2.1 Allgemeine Lage und Grenzen des Plangebietes.....	4
2.2 Nutzung des Plangebietes, umliegende Nutzung.....	5
3. PLANUNGSRECHTLICHE VORAUSSETZUNGEN.....	5
3.1 Raumordnung.....	5
3.2 Flächennutzungsplan.....	8
4. ZIELE, ZWECK UND WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG	9
4.1 Städtebauliche Zielsetzung.....	9
4.2 Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes	12
4.2.1 Art der baulichen Nutzung	12
4.2.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise	12
4.2.3 Überbaubare Grundstücksflächen	13
4.2.4 Verkehrsflächen.....	13
4.2.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte.....	13
4.2.6 Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft.....	13
4.2.7 Immissionsschutz	14
4.3 Vorhaben- und Erschließungsplan	14
4.4 Immissionsschutz	14
4.5 Belange von Natur und Landschaft und Klima, Artenschutz	18
4.6 Verkehr	18
4.7 Archäologische Denkmalpflege.....	18
5. VER- UND ENTSORGUNG.....	19
6. BODENORDNUNG	19
7. FLÄCHENÜBERSICHT	19
8. UMWELTBERICHT GEMÄß § 2 A BAUGB	20

1. VORWORT

Die Gemeinde Dobbin–Linstow hat im Jahre 2018 die Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 3 „Tankstelle Hechtschwanz“ und die 1. Änderung des Flächennutzungsplanes auf den gemeindeeigenen Flurstücken 113 (vollständig) und 114 (teilweise) der Flur 3 in der Gemarkung Linstow (siehe Abb. 1) beschlossen.

Ziel der Gemeinde Dobbin-Linstow war es, hier die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Tankstelle, einen Shop mit Bistro, einen Betriebshof mit Büro und Verkaufsräumen sowie Stellplätzen zu schaffen.

Hierfür wurde ein Vorentwurf für die frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB erstellt und die Plananzeige gem. §17 Landesplanungsgesetz M-V durchgeführt. Im weiteren Verfahren wurde ein Schallgutachten erarbeitet und es stellte sich heraus, dass auf Grund der Nähe zur vorhandenen Wohnbebauung die entsprechenden Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) überschritten werden. Daraufhin wurde das Verfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 3 unterbrochen und nach einem Alternativstandort gesucht.

In der Gemarkung Linstow wurde ein Flurerneuerungsverfahren durchgeführt. In diesem Verfahren ist dem Land Mecklenburg-Vorpommern das nordöstlich an das bisherige Plangebiet angrenzende Grundstück Flur 6 Flurstück 130 (alt: Flur 1 Flurstück 10/6) zugeteilt worden. Gespräche mit der Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern haben ergeben, dass eine benötigte Teilfläche (ca. 1 ha) auf dem Grundstück für die vorgesehene Nutzung als Tankstelle zur Verfügung steht und verkauft werden soll. Eine Voruntersuchung bezüglich des Schallschutzes hat ergeben, dass die erforderlichen Orientierungswerte eingehalten werden.

Das Grundstück liegt zwischen der Autobahn A 19 und der Gemeindestraße Krakower Chaussee bzw. Überführung der Autobahn und wird landwirtschaftlich nicht mehr genutzt. Bei näherer Betrachtungsweise stellte sich heraus, dass das Grundstück auf Grund der möglichen Erschließung und der Höhenverhältnisse nur als zusammenhängende Fläche zu nutzen ist. Daher möchte die Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern die Fläche nur als solche zusammenhängende Fläche veräußern (einschließlich Bauverbotszone zur A 19). Es wurde eine Kaufoption für das komplette Grundstück unterzeichnet. Der neue Vorentwurf berücksichtigt diese Entwicklung und sieht jetzt eine erweiterte Nutzung vor. Die auf dem Grundstück vorhandenen Leitungen und das Regenrückhaltebecken werden in der Planung berücksichtigt. Sollten vorhandene Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen beeinträchtigt bzw. beseitigt werden, so sind diese entsprechend in Abstimmung mit den zuständigen Behörden im Laufe des Verfahrens zu ersetzen. Da es sich hierbei um eine erweiterte Planung handelt, wurde die Plananzeige gem. § 17 Landesplanungsgesetz M-V erneut durchgeführt. Das Grundstück liegt für die vorgesehene Nutzung besonders günstig, da es direkt an der Autobahnabfahrt liegt, durch die umgebenen Verkehrsstraßen isoliert ist, von der Landwirtschaft nicht mehr genutzt und benötigt wird und durch die Höhe der Überführungsstraße das Landschaftsbild nicht so sehr beeinträchtigt wird. Ebenso werden hier die entsprechenden Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten bzw. unterschritten und es erfolgt eine Abschirmung durch die Errichtung von Hochbauten für die weiter abliegende Wohnbebauung zur Autobahn. Die geplanten LKW- Stellplätze sind durch die Höhe der Überführungsstraße abgeschirmt.

Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes entspricht dem Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes, der Bestandteil des Bebauungsplanes ist. Die Flächen im Geltungsbereich werden von einem Vorhabenträger entwickelt. Die Einbeziehung weiterer benachbarter Flächen, die nicht Teil des Vorhabens sind, ist dahingehend nicht zielführend.

2. LAGE UND NUTZUNG DES GELTUNGSBEREICHS

2.1 Allgemeine Lage und Grenzen des Plangebietes

Lage und Nutzung des Plangebietes, umliegende Nutzung

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 3 „Autohof Hechtschwanz“ liegt am nordöstlichen Ortsrand von Linstow zwischen der Autobahn A 19, der Gemeindestraße Krakower Chaussee und der Überführungsstraße über die Autobahn A 19. Betroffen sind die Flurstücke 130 (vollständig) und 1 (teilweise) der Flur 6 in der Gemarkung Linstow (siehe Abb. 1). Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereiches ergibt sich aus der Planzeichnung.

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 3,68 ha.

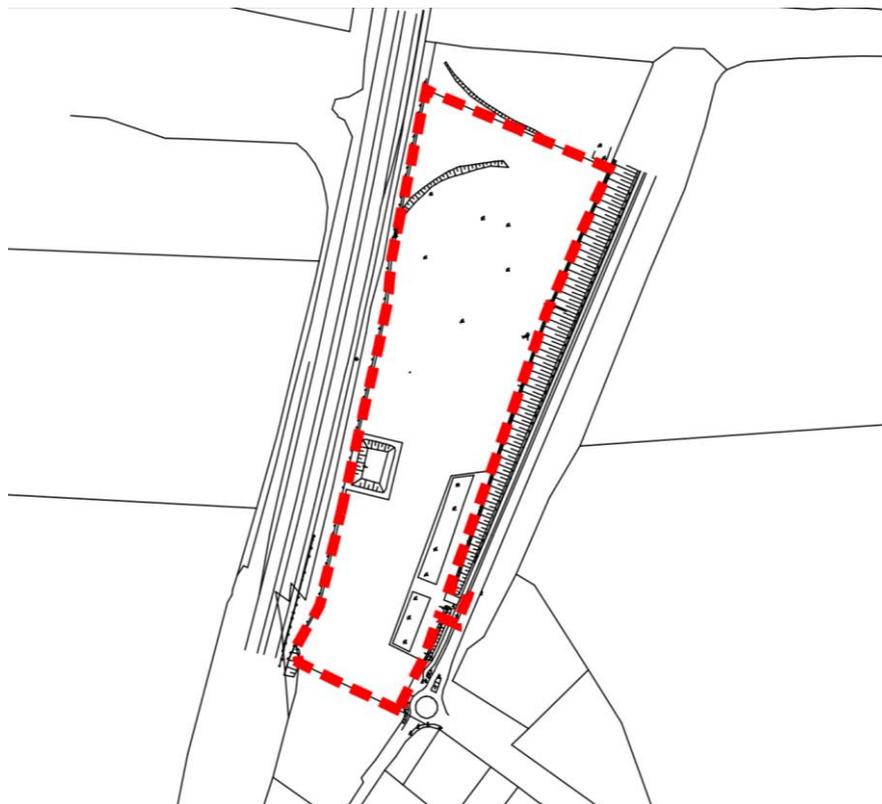


Abb. 1: Lage und Geltungsbereich des Plangebietes (ohne Maßstab)

2.2 Nutzung des Plangebietes, umliegende Nutzung

Am östlichen Rand des Plangebietes verläuft die Straße Krakower Chaussee (L 204), die in die Straße Hechtschwanz mündet; der Knotenpunkt Krakower Chaussee / Hechtschwanz ist als Kreisverkehrsplatz ausgebildet. Im Westen grenzt die Autobahn A 19 Rostock – Berlin an. Auf den übrigen Flächen innerhalb des Plangebietes findet keine Nutzung statt (Brachland). Die übrigen angrenzenden Flächen werden landwirtschaftlich genutzt. Im Südosten befindet sich eine gemischte Bebauung aus Gewerbe, Wohnen und öffentlicher Einrichtung (Polizei).

3. PLANUNGSRECHTLICHE VORAUSSETZUNGEN

3.1 Raumordnung

Im Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern 2016 ist die raumbezogene Rahmenplanung für die nachhaltige Entwicklung in Mecklenburg-Vorpommern festgelegt.

Hinsicht des Demografischen Wandels und der Daseinsvorsorge ist als Ziel aufgeführt, dass eine bedarfsgerechte Versorgung der Bevölkerung mit Einrichtungen und Angeboten der Daseinsvorsorge, insbesondere in den „Ländlichen GestaltungsRäumen“, zu gewährleisten ist. Die Gemeinde Krakow am See ist dem Verflechtungsbereich des Mittelzentrums Güstrow und weiter dem GestaltungsRaum zuzuordnen.

Für die Ländlichen GestaltungsRäume gelten dieselben Entwicklungsgrundsätze wie für die Ländlichen Räume. Die Ländlichen Räume sollen so gesichert und weiterentwickelt werden, dass sie einen attraktiven und eigenständigen Lebens- und Wirtschaftsraum bilden, der dort lebenden Bevölkerung einen bedarfsgerechten Zugang zu Einrichtungen und Angeboten der Daseinsvorsorge ermöglichen, ihre typische Siedlungsstruktur und das in regionaler kulturlandschaftlicher Differenzierung ausgeprägte kulturelle Erbe bewahren, ihre landschaftliche Vielfalt erhalten und die Basis einer bodengebundenen Veredelungswirtschaft bilden. Darüber hinaus bedarf es aber, bezogen auf die besonderen Strukturschwächen dieser Räume, weiterer Maßnahmen (Information, Innovation und Kooperation), insbesondere zur nachhaltigen Sicherung von Leistungen der Daseinsvorsorge.

Hinsichtlich der Siedlungsentwicklung sind eine Zersiedlung der Landschaft, die bandartige Entwicklung der Siedlungsstruktur sowie die Verfestigung von Siedlungssplittern zu vermeiden. Darüber hinaus sind in den Gemeinden die Innenentwicklungspotenziale sowie Möglichkeiten der Nachverdichtung vorrangig zu nutzen. Sofern dies nachweislich nicht umsetzbar ist, hat die Ausweisung neuer Siedlungsflächen in Anbindung an die Ortslage zu erfolgen. Ausnahmen davon sind nur möglich, wenn das Vorhaben nachweislich immissionsschutzrechtlich nur außerhalb der Ortslage zulässig ist oder aufgrund seiner spezifischen Standortanforderungen an die Infrastruktur nicht in Innenlagen bzw. Ortsrandlagen realisiert werden kann. Diesem Ziel wird im Rahmen der Planung nachgekommen.

Des Weiteren darf die landwirtschaftliche Nutzung von Flächen entsprechend der Ziele der Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei ab der Wertzahl 50 nicht in andere Nutzungen umgewandelt werden. Dieses berücksichtigt die Planung, da die Fläche nicht

landwirtschaftlich genutzt wird (Brachland bzw. Parkplatz), eine Wertzahl nach Auskunft des Katasteramtes nicht festgesetzt ist und nach Auskunft der Raumordnungsbehörde die Mindestgröße von 5 ha (Größe Plangebiet ca. 3,68 ha) erfüllt wird.

In der zeichnerischen Darstellung des Landesraumentwicklungsprogramm sind für den Bereich des Plangebietes keine wesentlichen Darstellungen getroffen. Die Autobahn A 19 ist entsprechend ihrer Funktion als internationales Straßennetz dargestellt.

Im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock 2011 sind die raumordnerischen Ziele und Grundsätze für die künftige Entwicklung im Bereich der Gemeinde Dobbin-Linstow festgelegt. Die Gemeinde Dobbin-Linstow ist dem ländlichen Raum zuzuordnen. Die Leitlinien für die Entwicklung des ländlichen Raumes sehen Schwerpunkte in der Ernährungswirtschaft, Handwerk und Dienstleistungen sowie der Land-, Forst- und Holzwirtschaft vor. Die Grundsätze zur Entwicklung der räumlichen Struktur des Planungsraumes nennen insbesondere die Weiterentwicklung der spezifischen Charakteristik des Lebens- und Wirtschaftsraumes und die Förderung der Mittel- und Grundzentren als Entwicklungsschwerpunkte.

In der zeichnerischen Darstellung des Regionalen Raumentwicklungsprogramms ist der Bereich des Ortes Linstow als Tourismusschwerpunktraum ausgewiesen. Die Krakower Chaussee ist als Teil eines bedeutsamen flächenerschließenden Straßennetzes gekennzeichnet. Diese Straße ist auch als Fernradweg dargestellt, der auf der westlichen Seite der A 19 über die L 204 weitergeführt wird. Die Autobahn A 19 ist entsprechend ihrer Funktion als Teil des großräumigen Straßennetzes dargestellt, in geringer Entfernung nördlich des Plangebietes ist die Autobahnanschlussstelle Linstow gekennzeichnet.

Dem Ort Linstow ist keine zentralörtliche Funktion zugewiesen worden. Die Siedlungsentwicklung des Ortes soll somit im Rahmen der Eigenentwicklung und der Maßnahmen zur Tourismusförderung erfolgen.

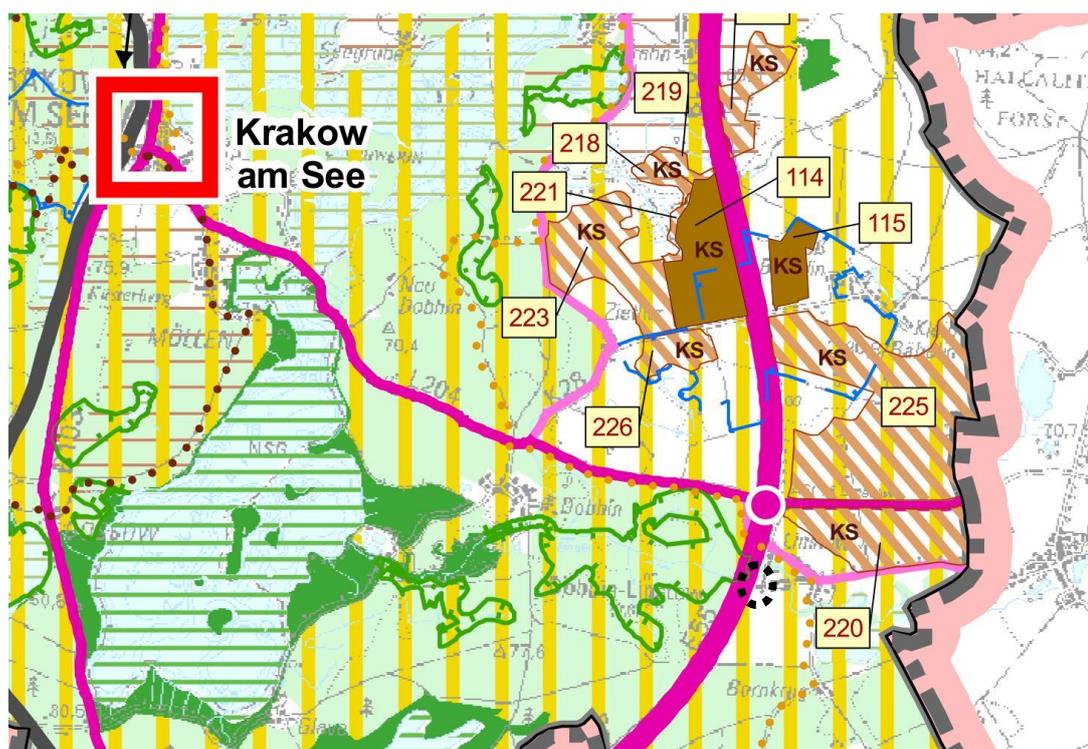


Abb. 2: Auszug aus dem RREP Mittleres Mecklenburg/Rostock 2011 (ohne Maßstab) mit Lage des Plangebietes

In den Tourismusschwerpunkträumen des Binnenlandes soll die touristische Entwicklung schwerpunktmäßig durch den weiteren Ausbau und die Abstimmung der vorhandenen touristischen Angebote sowie durch eine verbesserte Vielfalt der Angebote erfolgen. Dies betrifft auch die Gemeinde Dobbin-Linstow.

Die touristischen Belange werden durch den Bau der geplanten Tankstelle nicht beeinträchtigt. Der Autohof ist an der Autobahnabfahrt Linstow vorgesehen und schließt in einem erforderlichen Abstand an den südlich gelegenen im Zusammenhang bebauten Bereich des Ortes an. Die in Anspruch genommene Fläche grenzt an die Autobahn an und ist auf Grund der hohen Immissionsbelastungen und umgebenen Verkehrsstraßen für touristische Zwecke weder attraktiv noch geeignet. Auf der östlichen Seite der Straße Hechtschwanz und südlich des Plangebietes befindet sich ein Abschleppdienst mit einer kleinen Reparaturwerkstatt (zwei Pkw-Arbeitsplätze). Der Ort wird durch die Tankstelle ergänzt. Der zusätzlich zu erwartende Verkehr wird die Qualität des Radfernweges nicht beeinträchtigen; die Krakower Chaussee weist einen straßenbegleitenden Fuß- und Radweg auf, sodass die Fußgänger und Radfahrer sicher geführt werden. Der Zu- und Abfahrtverkehr wird den Ort selbst nicht wesentlich belasten, sodass keine Beeinträchtigungen für die Wohnnutzungen sowie für Ferienwohnungen, Pensionen u.ä. zu erwarten sind.

In den ländlichen Räumen soll gemäß den Grundsätzen des RREP die landwirtschaftliche Nutzung gefördert und eine bedarfsgerechte Infrastrukturausstattung zur Sicherung der landwirtschaftlichen Nutzungen erhalten und weiterentwickelt werden. Diesem Grundsatz dient die am Ortsrand von Linstow geplante Tankstelle. Von hier soll auch eine Belieferung der in der Umgebung gelegenen landwirtschaftlichen Betriebe mit

Dieselmotoren erfolgreich und eine verlässliche Versorgung – auch in Notfällen und im Ernteeinsatz in der Landwirtschaft – gewährleistet werden.

In der Karte 5.1-1 Biotopverbund und europäische Schutzgebiete ist im Bereich des südlich des Plangebietes verlaufenden Flusses Nebel ein Biotopverbund vorgesehen. Das Plangebiet selbst liegt in einer Entfernung von ca. 400 m nördlich dieses Flusses, die überplanten Grundstücksflächen eignen sich nicht für die Einbeziehung in die vorgesehene Verbundachse. Die Ziele und Grundsätze des RREP werden daher durch die Planung nicht berührt.

Gemäß der Karte 5.4 Naturraumbezogenes Waldmehrpotenzial weist der Bereich des Plangebietes nur ein geringes Waldmehrpotenzial von 1 % bis 5 % auf. Durch die Inanspruchnahme einer ca. 3,7 ha großen Fläche am Rande dieser Potenzialfläche werden die Ziele und Grundsätze des RREP nicht beeinträchtigt.

In der Karte 5.5 Schutz des Grund- und Oberflächenwassers liegt das Plangebiet in einem Gebiet mit besonderer Empfindlichkeit des Grundwassers (gering ausgeprägte Schutzfunktion der Deckschichten). Die Bodenverhältnisse werden im weiteren Verlauf der Planung untersucht werden. Innerhalb des Plangebietes ist bereits ein funktionsfähiges Regenrückhaltebecken vorhanden. Gegebenenfalls mögliche Beeinträchtigungen des Grundwassers lassen sich bei der Durchführung der Planung durch bauliche Maßnahmen verhindern. Die Planung ist insofern mit den Zielen und Grundsätzen des RREP vereinbar.

Die Gemeinde Dobbin-Linstow hat gemäß §17 Landesplanungsgesetz M-V zur Aufstellung der Bauleitpläne eine Plananzeige durchgeführt. Das Amt für Raumordnung und Landesplanung der Region Rostock kommt zu dem Ergebnis, dass die Erfordernisse der Raumordnung gemäß Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP-LVO M-V vom 27. Mai 2016) und Regionalem Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock (RREP MMR-LVO M-V vom 22. August 2011) zu beachten bzw. zu berücksichtigen sind und dass Erfordernisse der Raumordnung nicht entgegenstehen. Allerdings wurden aus regionalplanerischer Sicht Bedenken geäußert. Nach Abwägung aller vorliegenden Belange ist die Gemeinde Dobbin-Linstow zu dem Ergebnis gekommen, dass die Aufstellung der Bauleitpläne erforderlich ist und ein großer Bedarf für die Automatentankstelle und die Belieferung von Dieselmotoren für die Landwirtschaft und Heizöl für Kunden in der ganzen Region besteht. Für den Standort sind aufgrund der Lage, der verkehrlichen Anbindungen und des Immissions- und des Umweltschutzes keine gleichwertigen Alternativen vorhanden.

3.2 Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Gemeinde Dobbin-Linstow stellt für den Geltungsbereich des Plangebietes Flächen für die Landwirtschaft dar. Entlang der Autobahn sind Flächen für besondere Anlagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes dargestellt.

Die Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplanes stimmen also nicht mit den Zielen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 3 „Autohof Hechtschwanz“

überein. Der Flächennutzungsplan wird jedoch gem. § 8 Abs. 3 BauGB im Parallelverfahren zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes geändert (1. Änderung). Die Flächen im Plangebiet werden im Flächennutzungsplan zukünftig als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Autohof“ dargestellt. Aufgrund der Tatsache, dass die Flächen im Geltungsbereich veräußert wurde und sich somit nicht mehr im Eigentum der Gemeinde befinden, kommt eine Wohnbauentwicklung, die durch aktive Lärmschutzmaßnahmen zu schützen wäre, in diesem Bereich nicht mehr in Betracht. Entsprechend der Ergebnisse des im Verfahren der verbindlichen Bauleitplanung erstellten Schallgutachtens (siehe Punkt 4.4), können die schutzbedürftigen Räume, die der gewerblichen Nutzung dienen, durch passive Schallschutzmaßnahmen ausreichend geschützt werden. Auf die Darstellungen von Flächen für besondere Anlagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wird somit verzichtet.

Mit Inkrafttreten der Flächennutzungsplanänderung ist dann der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 3 gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

4. ZIELE, ZWECK UND WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

4.1 Städtebauliche Zielsetzung

Das Land Mecklenburg-Vorpommern, vertreten durch die Landgesellschaft, hat das Grundstück (Flurstücksnummer 130) an die Firma Hoyer (VISKA Real Estate GmbH & Co. KG) veräußert. Die Gemeinde Dobbin-Linstow hat ebenfalls einen kleinen Randstreifen an der Straße Krakower Chaussee für die Zu- und Abfahrt verkauft. Die hier vorhandenen Ersatzmaßnahmen werden entsprechend ausgeglichen. Bei der Hoyer Unternehmensgruppe handelt es sich um ein Unternehmen, das überregional tätig ist. Die Unternehmensgruppe hat in Mecklenburg Vorpommern bereits 15 Niederlassungen. Die Hoyer Unternehmensgruppe möchte hier einen Autohof mit einer Tankstelle, Restaurant mit Shop und Versorgungseinheiten sowie einem Fastfood-Restaurant errichten. Zusätzlich werden hier Lkw- Stellplätze und Stellplätze für Wohnmobile und PKW-Gespanne geschaffen.

Ziel der Gemeinde Dobbin-Linstow ist es, mit der Bauleitplanung die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die geplante Nutzung zu schaffen. Da es sich hier um ein konkretes Vorhaben handelt und auch nur diese Nutzung realisiert werden soll, werden die planungsrechtlichen Grundlagen durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 3 „Autohof Hechtschwanz“ geschaffen, der sich aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes (Teil A) und dem Vorhaben- und Erschließungsplan (Teil B) zusammensetzt. Im Durchführungsvertrag werden die Modalitäten zur Durchführung des Vorhabens geregelt (unter anderem Kostentragung, Durchführungsverpflichtung und Ausführungszeiträume). Ebenso sollen in einem strukturschwachen Raum zusätzlich über 80 Arbeits- bzw. auch Ausbildungsplätze geschaffen werden.

Es ist vorgesehen, dass die Zapfsäulen der Automatentankstelle 24 Stunden pro Tag genutzt werden können. Viele Speditionen, Firmen bzw. Lkw-Fahrer besitzen eine Hoyer Service- und Dienstleistungstankkarte. Um in diesem Autobahnabschnitt diesen Lkw-Fahrern, vor allem bei Benutzung der Autobahn A 19, die Möglichkeit zu geben,

hier zu tanken, zu essen oder zu trinken und zu duschen ist ein Gebäude mit entsprechenden Versorgungseinrichtungen geplant.

Ebenso können die Fahrer hier die entsprechenden Pausen einlegen, um die gesetzlich vorgeschriebenen Arbeits- und Lenkzeiten einhalten zu können. Hierfür sind 23 Lkw-Stellplätze, teilweise mit Stromladesäule ausgestattet, vorgesehen. Hier besteht inzwischen an Autobahnen ein großer Bedarf.

Die Betankungsspuren mit den Zapfsäulen werden mit einem Tankstellendach überdeckt. Um auf den Autohof hinzuweisen, soll im südlichen Bereich ein max. 20 m hoher Werbepylon mit einer 3-seitigen Werbefläche ohne Blendwirkung aufgestellt werden.

Darüber hinaus versorgt die Firma Hoyer bereits heute schon die Region im gewerblichen, landwirtschaftlichen und privaten Bereich mit Dieselkraftstoff und Heizöl. Um eine Versorgung der in der Region vorhandenen Kunden – auch in Notfällen und im Ernteeinsatz in der Landwirtschaft – sicher zu stellen, ist die Lagerung von Kraftstoffen, AdBlue® und Heizöl in den unterirdischen Tanks, die Auslieferung mit Lkws und in dem geplanten Gebäude ein Verkaufsbüro und weitere Büroräume für den Verkauf von Mineralölprodukten und der Organisation vorgesehen. Zusätzlich soll die Betankung mit Bio-LNG Wasserstoff ermöglicht werden.

Diese Tankstelle steht nicht im Wettbewerb zu anderen Autobahntankstellen und Tankstellen in der Region, da hier fast nur Kunden der Firma Hoyer mit der Service- und Dienstleistungstankkarte tanken. Mit dieser Tankstelle soll der Versorgungsbereich zwischen Rostock – Wittstock, der große Bedarf und die Einhaltung der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeit abgedeckt werden. Da das Grundstück nur insgesamt erworben werden konnte, eine Zu- und Abfahrt auf Grund der Höhenverhältnisse nur im südöstlichen Bereich möglich ist und eine Abschirmung mit Gebäuden zur Wohnbebauung erfolgen soll, ist hier für Ruhepausen und für die Versorgung zusätzlich die Errichtung eines Fastfood-Restaurants mit sonstigen Räumen als Bestandteil des Betriebes und Stellplätzen vorgesehen. Um Schallimmissionen, die auf die vorhandenen Nutzungen im südöstlichen Bereich einwirken können, zu vermeiden, wird entlang der südöstlichen Grundstücksgrenze eine 2,0 m hohe und 94 m lange Schallschutzwand vorgesehen. Details zum Immissionsschutz sind dem Punkt 4.4. der Begründung zu entnehmen.

In dem nordwestlich der Autobahnabfahrt Linstow gelegenen Ferienhausgebiet ist durch den Bebauungsplan Nr.1/1 „Ferienparadies Linstow“ ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung u.a. auch eine Tankstelle, festgesetzt. Diese Fläche ist noch nicht bebaut. Unabhängig von diesen festgesetzten Flächen in diesem Ferienparkgebiet steht die festgesetzte Automatentankstelle im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 3 nicht im Wettbewerb zu den Flächen im Ferienparkgebiet, da hier hauptsächlich nur Kunden der Firma Hoyer mit entsprechender Hoyer Service- und Dienstleistungstankkarte tanken. Darüber hinaus handelt es sich hier um eine Tankstelle mit einer Abfertigung von Lkw, die im dem Ferienpark aufgrund des Störungsgrades bzw. der erforderlichen Einhaltung der Immissionsrichtwerte nicht möglich ist, zumal die Orientierungswerte in einem Ferienhausgebiet noch niedriger sind als in Mischgebieten oder im allgemeinen Wohngebiet. Ebenso können hier landwirtschaftliche Betriebe ihre Fahrzeuge tanken und beeinträchtigen den Ferienpark nicht. Darüber hinaus soll durch den im Plangebiet geplanten Betriebshof die Versorgung mit Heizöl und mit Dieselkraftstoff – auch in Notfällen – sichergestellt werden. Somit ist diese

Tankstelle als Ergänzung bzw. Entlastung für den Ferienpark zu sehen und für den LKW- Verkehr und für die Region mit der Belieferung von Heizöl und Dieselkraftstoff äußerst wichtig. Da der Standort verkehrsgünstig direkt an der A 19 und auch zentral im Belieferungsgebiet der Firma Hoyer liegt, gibt es zu diesem Standort keine gleichwertigen Alternativen. Um eine Versorgung und den wachsenden Bedarf für LKWs und die Versorgung der Region mit Heizöl und Dieselkraftstoff sicher zu stellen, ist in dem Bebauungsplangebiet Nr. 3 entsprechend eine Tankstelle zulässig. Ergänzt wird das Angebot um die Möglichkeiten der Betankung mit Bio-LNG Wasserstoff und AdBlue®.

Gemäß §1a BauGB soll mit Grund und Boden bei der Aufstellung der Bauleitpläne sparsam und schonend umgegangen werden, landwirtschaftliche Flächen nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen und ebenso wie im Landesraumentwicklungsprogramm (LEP) (Z 4.1) soll der Innenentwicklung der Vorrang eingeräumt werden. Die vorgesehene Fläche liegt nördlich, mit dem erforderlichen Abstand an dem im Zusammenhang bebauten Ort Linstow und somit planungsrechtlich gesehen im Außenbereich. Der wirksame Flächennutzungsplan der Gemeinde Dobbin-Linstow stellt hier zudem Flächen für die Landwirtschaft dar. Da das geplante Vorhaben gem. § 35 BauGB im Außenbereich nicht genehmigt werden kann, ist für die Realisierung die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Um die vorgenannten Grundsätze soweit wie möglich zu berücksichtigen, ist diese Fläche für den Standort der Bauleitplanung ausgesucht worden. Es handelt sich hier um eine Tankstelle die immissionsschutzrechtlich nicht im Innenbereich zulässig ist und auch verkehrstechnisch in der Nähe von Autobahn Zu- und Abfahrten liegen sollte, um Wohngebiete nicht zusätzlich zu belasten. Somit sind hier die Voraussetzungen für eine Ausnahme gem. LEP Z 4.1(5) gegeben.

Ebenso findet keine Zersiedelung der Landschaft oder Verfestigung von Siedlungssplittern statt, da es sich hier um eine durch große Verkehrsanlagen isolierte Fläche handelt, durch die Höhe der Überführung die Anlage im nördlichen Bereich nicht sichtbar ist und auch in unmittelbarer Nähe zum Ortsrand liegt und nur den erforderlichen Abstand zur Wohnbebauung einhält.

Aufgrund der Lage zwischen der Autobahn und den übrigen Verkehrsflächen ist dieses Gebiet auch für touristische Zwecke nicht geeignet.

Zur Sicherung bedeutsamer Böden dürfen gemäß LEP Z 4.5 (2) landwirtschaftlich genutzte Flächen ab der Wertzahl 50 nicht in andere Nutzungen umgewandelt werden.

Es handelt sich hier um eine Ackerfläche, die aufgrund des Zuschnittes und der Größe schlecht zu bewirtschaften ist. Darüber hinaus wurde im Rahmen des Verfahrens ein Gutachten über den Verkehrswert des betroffenen Flurstücks erstellt. Dies hat u.a. zum Ergebnis, dass die Ackerzahl durchschnittlich 25 Punkte beträgt. Damit sind die landwirtschaftlichen und die raumordnerischen Vorgaben berücksichtigt.

Aufgrund der Lage und den Anforderungen an das Plangebiet gibt es nach Abwägung der vorliegenden Belange keine gleichwertigen Standorte. Darüber hinaus ist die Aufstellung der Bauleitpläne gem. § 1 BauGB auch erforderlich, um die Versorgung in der Region sicherzustellen.

4.2 Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes

4.2.1 Art der baulichen Nutzung

Die Art der baulichen Nutzung wird dem geplanten Bauvorhaben entsprechend als Sondergebiet gem. § 12 Abs. 2 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Autohof“ festgesetzt. Die Wahl eines Sondergebietes ist hier gerechtfertigt, weil die Fläche nur für diesen Zweck vorgesehen ist und keiner weiteren Nutzung zugänglich gemacht werden soll.

Das Sondergebiet „Autohof“ dient der Unterbringung einer Tankstelle, eines Restaurants mit Shop und der sonstigen zugehörigen und ergänzenden Anlagen sowie einem Fastfood-Restaurant.

Konkret sind in dem Sondergebiet „Autohof“ folgende Nutzungen zulässig:

- eine Tankstelle
- ein Restaurant mit Shop und Sanitäreinrichtungen,
- Büro- / Verkaufsräume,
- Lager und sonstige Räume als Bestandteil der Betriebe
- ein Betriebshof,
- ein Fastfood-Restaurant
- Stellplätze gemäß § 12 BauNVO,
- untergeordnete Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO
- ein max. 20 m hoher Werbepylon mit 3-seitiger Werbefläche ohne Blendwirkung,
- Schallschutzwände,
- Photovoltaikanlagen.

Photovoltaikanlagen werden zugelassen, um die Produktion und Nutzung erneuerbarer Energien zu fördern und den im Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG 2023) formulierten Zielen nachzukommen. Das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG 2023) hat zum Zweck, insbesondere im Interesse des Klima- und Umweltschutzes die Transformation zu einer nachhaltigen und treibhausgasneutralen Stromversorgung, die vollständig auf erneuerbaren Energien beruht, beizutragen.

Der Nutzungskatalog ist auf die im Plangebiet vorgesehenen Nutzungen abgestimmt, um die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere in Bezug auf den Immissionsschutz, besser einschätzen und limitieren zu können.

4.2.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise

In dem Sondergebiet ist eine Grundflächenzahl von 0,8 festgesetzt, um eine effektive Nutzung der zur Verfügung stehenden Grundstücksflächen zu ermöglichen. Die für den Autohof vorgesehenen Flächen sollen fast komplett bebaut und versiegelt werden. Die zur Autobahn ausgerichteten Flächen in der Bauverbotszone können als Freiflächen belassen werden.

Zulässig ist eine Bebauung mit 1 Vollgeschoss, um die baulichen Anlagen an die ländlich vorhandene Struktur anzupassen.

Auf die Festsetzung von Geschossflächenzahlen kann verzichtet werden, weil das Maß der baulichen Nutzung durch die Grundflächenzahl in Verbindung mit den festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen und der Zahl der zulässigen Vollgeschosse ausreichend definiert ist.

Eine Bauweise wird in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 3 „Autohof Hechtschwanz“ ebenfalls nicht festgesetzt. Die Bebauung ergibt sich verbindlich aus dem Lageplan des Vorhaben- und Erschließungsplanes, der Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist.

4.2.3 Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubare Grundstücksfläche ist durch Baugrenzen festgesetzt. Sie berücksichtigen den gem. § 9 Abs. 1 Fernstraßengesetz (FStrG) erforderlichen Abstand von 40 m vom Fahrbahnrand der A 19. Innerhalb der Bauverbotszone sind bauliche Anlagen in Form von Hochbauten sowie Aufschüttungen oder Abgrabungen größeren Umfangs nicht zulässig.

4.2.4 Verkehrsflächen

Östlich an das Plangebiet grenzt die Straße Krakower Chaussee. Um die Erschließung des Gebietes zu sichern, ist die noch auszubauende Zu- und Abfahrt zum Grundstück entsprechend als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Auf Grund der Höhenverhältnisse und des erforderlichen Abstandes ist diese Zu- und Abfahrt nur in diesem Bereich möglich.

4.2.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Innerhalb des Plangebietes sind Lasten und Beschränkungen in Form von Grunddienstbarkeiten bzw. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte vorhanden. So verläuft durch das Plangebiet eine Abwasserleitung des Wasserversorgungs- und Abwasserzweckverband Güstrow – Bützow – Sternberg. Diese ist ebenso wie die erforderliche Zufahrt zum nördlich angrenzenden Flurstück 132 durch die Festsetzung von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten gesichert. Die im Plangebiet vorhandenen und im Grundbuch eingetragenen Grunddienstbarkeiten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können auf Grund des Gesamtkonzeptes nicht alle erhalten bleiben. Hierfür wird in Absprache mit der Landesstraßenbauverwaltung und der Unteren Naturschutzbehörde entsprechend außerhalb des Plangebietes Ersatz geschaffen.

4.2.6 Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Im nördlichen und südlichen Bereich des Plangebietes sind Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzt. Die exakten Maßnahmen werden im weiteren Verfahren bestimmt.

4.2.7 Immissionsschutz

Um einen ausreichenden Schutz vor dem Verkehrslärm im Inneren der schutzbedürftigen Räume (Büronutzungen) sicherzustellen, müssen die Außenbauteile schutzbedürftiger Räume, die dem ständigen Aufenthalt von Menschen dienen, grundsätzlich die Anforderungen an die Luftschalldämmung gemäß Abschnitt 7 der DIN 4109 Teil 1, Ausgabe Januar 2018 für Wohnräume einhalten.

Für die überbaubaren Flächen innerhalb des Plangebietes ergibt sich maximal der Lärmpegelbereich V (< 75 dB). Damit besteht an die Außenbauteile für Büroräume und ähnliche Arbeitsräume eine Anforderung an das Schalldämmmaß von erf. $R'_{w,ges} \leq 40$ dB.

4.3 Vorhaben- und Erschließungsplan

Bestandteil des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist ein Vorhaben- und Erschließungsplan gemäß § 12 BauGB, der nähere Einzelheiten über die Bebauung des Grundstücks im Geltungsbereich regelt. Bestandteil des Vorhaben- und Erschließungsplanes sind die Vorhabenbeschreibung sowie der Lageplan des Vorhabengebietes. Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist in die Planfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit einbezogen. Im Rahmen der festgesetzten Nutzungen innerhalb des Plangebietes sind nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag gem. § 12 Abs. 3a BauGB verpflichtet.

4.4 Immissionsschutz

Aufgrund der Lage des Plangebietes zwischen der A 19 und der Krakower Chaussee wirken bereits erhebliche Schallbelastungen auf das Plangebiet ein. Darüber hinaus können sich durch den auf das Plangebiet ausgerichteten Verkehr mit Lastkraftwagen Immissionsbelastungen auf den nahe gelegenen Wohn- und Gewerbegrundstücken ergeben.

Um die zu erwartenden Schallbelastungen einschätzen zu können, wurde im Verfahren ein schalltechnisches Gutachten für die Errichtung des Autohofs erstellt (T&H Ingenieure GmbH, Schalltechnisches Gutachten für die Errichtung eines Autohofes in Linstow, Bremen, 15.08.2024).

Es wurde untersucht, ob durch den Betrieb des geplanten Autohofs die Immissionsrichtwerte der TA Lärm /1/ an den umliegenden schutzbedürftigen Bebauungen eingehalten werden. Darüber hinaus wurde geprüft, mit welchen Schallimmissionen im Plangebiet zu rechnen ist.

Die TA Lärm und die DIN 18005 geben Richtwerte bzw. Orientierungswerte für die zulässige Schallimmissionsbelastung vor.

Die Richtwerte der TA Lärm beziehen sich auf Immissionen aus gewerblicher Nutzung. Sie betragen für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden in

- Gewerbegebieten (GE)	tags 65 dB(A)	nachts 50 dB(A)
- Dorfgebieten (MD) und Mischgebieten (MI)	tags 60 dB(A)	nachts 45 dB(A)

Die Orientierungswerte im Beiblatt 1 der DIN 18005 /7/ in Verbindung mit Beiblatt 1 der DIN 18005 /8/ sind keine Grenzwerte, ihre Einhaltung oder Unterschreitung ist jedoch wünschenswert, um je nach der Eigenart des Baugebietes einen angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen. Die Orientierungswerte betragen bei

- Kerngebieten (MK) / Gewerbegebieten (GE)	tags 65 dB	nachts 55 dB bzw. 50 dB
- Dorfgebieten (MD) und Mischgebieten (MI)	tags 60 dB	nachts 50 dB bzw. 45 dB

Bei zwei angegebenen Nachtwerten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm, der höhere nur für Verkehrslärm herangezogen werden.

Wenn im Plangebiet Geräuschimmissionen zu erwarten sind, die relevant von den Orientierungswerten nach /8/ abweichen, sind entsprechende Schallschutzmaßnahmen (aktiver und/oder passiver Art) für einen angemessenen Schutz vor schädlichen Geräuscheinwirkungen zu prüfen und im Abwägungsprozess der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Da die Einhaltung der oben genannten Orientierungswerte bei hoher Vorbelastung durch Verkehrslärm oftmals problematisch ist, kann zur Beurteilung der Schallimmissionssituation hilfsweise auch eine andere gesetzliche Regelung, z. B. die 16. BImSchV /4/, herangezogen werden. Mit der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) /4/ wurden vom Gesetzgeber rechtsverbindliche Grenzwerte in Bezug auf Verkehrslärm durch Straßen- und Schienenverkehr vorgegeben. Generell sind diese Immissionsgrenzwerte dann heranzuziehen, wenn Straßen oder Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Im Zusammenhang mit städtebaulichen Planungen ist die Anwendung dieser Grenzwerte nicht zwingend vorgeschrieben, jedoch werden sie regelmäßig in der Praxis zur Abgrenzung eines Ermessensbereiches und als weitere Abwägungsgrundlage herangezogen.

Die Richtwerte der TA Lärm beziehen sich auf Immissionen aus gewerblicher Nutzung. Sie betragen für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden in

- Gewerbegebieten (GE)	tags 69 dB(A)	nachts 59 dB(A)
- Dorfgebieten (MD) und Mischgebieten (MI)	tags 64 dB(A)	nachts 54 dB(A)

In der Umgebung des Betriebsgeländes wurden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung insgesamt 4 Immissionsorte festgesetzt. Die Einstufung der Schutzbedürftigkeit der Immissionsorte erfolgte auf Grundlage der tatsächlichen Nutzung, da für den Bereich kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan besteht. Aufgrund der Tatsachen, dass innerhalb des betrachteten Gebietes ein Abschleppunternehmen (Gewerbe) sowie eine Polizeiwache ansässig sind und die Wohnhäuser im Außenbereich liegen bzw. angrenzen (typisches Mischgebiet), wurden die Schutzbedürftigkeiten entsprechend mit einem Kern-, Dorf- und Mischgebiet angenommen.

Im Rahmen der Berechnungen wurde eine 2,0 m hohe und ca. 94 m lange Schallschutzwand entlang der südöstlichen Grundstücksgrenze als Schallschutzmaßnahme berücksichtigt.

Als Schallquellen wurden die gewerbliche Vorbelastung, die Geräusche durch betriebliche Einrichtungen im Plangebiet, der anlagenbezogene Verkehr auf öffentlichen Ver-

kehrflächen sowie der Verkehrslärm auf öffentlichen Straßen im Plangebiet berücksichtigt.

Die Berechnungen ergaben, dass unter Berücksichtigung der genannten Schallschutzmaßnahmen einer 2,0 m hohe und ca. 94 m lange Schallschutzwand entlang der südöstlichen Grundstücksgrenze die Immissionsrichtwerte der TA Lärm /1/ tagsüber an allen Immissionsorten um mehr als 10 dB unterschritten werden. Daher braucht auch die tagsüber stattfindende gewerbliche Vorbelastung durch das südlich des Plangebietes gelegenen Abschleppunternehmen tagsüber nicht weiter betrachtet werden.

Nachts werden die Immissionsrichtwerte an allen Immissionsorten eingehalten oder unterschritten. Eine nächtliche gewerbliche Vorbelastung konnte im Rahmen der Ortsbesichtigung nicht festgestellt werden. Im Gutachten wurde jedoch darauf hingewiesen, dass für die technischen Schallquellen, wie z. B. Lüfter, Kühlgeräte, Klimageräte, noch keine Planungsdaten vorliegen und diese bei der o. g. Betrachtung noch nicht berücksichtigt wurden. Diese Geräte sind im Bedarfsfall so auszulegen, dass sie nachts in Summe einen Immissionsbeitrag liefern, der am Immissionsort, an dem der Immissionsrichtwert gerade so eingehalten wird (IO 2), um mindestens 15 dB unter dem zulässigen Immissionsrichtwert von 45 dB(A) liegt. Damit wird der nächtliche Beurteilungspegel nicht weiter relevant erhöht.

Weiterhin wurde das Auftreten einzelner, kurzzeitiger Geräuschspitzen geprüft. Die Berechnungen ergaben, dass eine Überschreitung des Spitzenpegelkriteriums nach TA Lärm, Nr. 6.1 /1/ tags und nachts nicht zu erwarten ist.

Dementsprechend ist der geplante Betrieb des Autohofs unter Berücksichtigung der genannten Schallschutzmaßnahmen aus schalltechnischer Sicht genehmigungsfähig.

Die Berechnungen zum Verkehrslärm im Plangebiet ergaben, dass der Orientierungswert der DIN 18005 /8/ für Gewerbegebiete in 5 m Höhe am Tag um bis zu 3 dB überschritten und der Grenzwert der 16. BImSchV /4/ um bis zu 1 dB unterschritten wird. In der Nacht wird der Orientierungswert der DIN 18005 /8/ für Gewerbegebiete in 5 m Höhe um bis zu 8 dB und der Grenzwert der 16. BImSchV /4/ um bis zu 4 dB überschritten. In 2 m Höhe berechnen sich jeweils ähnliche Beurteilungspegel.

Da in den geplanten Gebäuden nicht gewohnt und in Büroräumen und Verkaufsstätten nicht geschlafen wird, wurde im Rahmen der Abwägung auf eine reine gewerbliche Nutzung abgezielt und nur die Tageszeit weiter berücksichtigt. Um einen ausreichenden Schutz im Inneren der schutzbedürftigen Räume (Büronutzungen) sicherzustellen, wurde seitens des Gutachters empfohlen, passive Schallschutzmaßnahmen festzusetzen.

Die Auslegung der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume erfolgt nach der aktuellen DIN 4109, Ausgabe 2018 /6/. Nach DIN 4109 /6/ wird zunächst der maßgebliche Außenlärmpegel für die Gesamtbelastung berechnet, wobei im vorliegenden Fall der Verkehrslärm als maßgebliche Quelle zu berücksichtigen ist.

Anhand der berechneten Gesamtbelastung werden dann nach der folgenden Formel die Anforderungen an die Außenbauteile ermittelt:

erf. $R'_{w,ges} = L_a - K_{Raumart}$

Dabei ist:

$K_{Raumart} = 35$ dB für Büroräume und Ähnliches;

L_a maßgeblicher Außenlärmpegel.

Mindestens einzuhalten sind:

$R'^{w,ges} = 30$ dB für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume, Büroräume und Ähnliches.

Dabei ergibt sich der maßgebliche Außenlärmpegel für den Tag aus dem zugehörigen Beurteilungspegel für den Tag. Als maßgeblich gilt die Lärmbelastung, die die höhere Anforderung an das Bauteil ergibt. Dabei ist auf jeden Beurteilungspegel ein Zuschlag von 3 dB(A) zu berechnen.

Innerhalb der festgesetzten Lärmpegelbereiche sind gemäß DIN 4109-1 „Schallschutz im Städtebau“ (Fassung 01/2018) für Gebäudeseiten und Dachflächen von schutzbedürftigen Räumen die Anforderungen an die gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maße $R'_{w,ges}$ entsprechend den in der nachfolgenden Tabelle 1 aufgeführten maßgeblichen Außenlärmpegeln L_a auszulegen:

Spalte	1	2
Zeile	Lärmpegelbereich	„Maßgeblicher Außenlärmpegel“ in dB
1	I	55
2	II	60
3	III	65
4	IV	70
5	V	75
6	VI	80
7	VII	> 80 ^a
^a Für maßgebliche Außenlärmpegel $L_a > 80$ dB sind die Anforderungen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten festzulegen		

Tabelle 1: Zuordnung der Lärmpegelbereiche (Tabelle 7 der DIN 4109-1, Ausgabe 2018 /6/)

Da auf den Autohof lediglich Büroräume und ähnliche Arbeitsräume geplant sind, erfolgt die Auslegung auf die Beurteilungspegel tagsüber. Im überbaubaren Bereich ergibt sich maximal der Lärmpegelbereich V (< 75 dB). Damit besteht an die Außenbauteile für Büroräume und ähnliche Arbeitsräume eine Anforderung an das Schalldämmmaß von erf. $R'_{w,ges} \leq 40$ dB.

Die entsprechende textliche Festsetzung ist unter Punkt 4.2.7 aufgeführt. Der Planzeichnung sind die zeichnerisch festgesetzten Lärmpegelbereiche zu entnehmen.

Im Rahmen dieser Untersuchung wurde auch das Auftreten tieffrequenter Geräusche entsprechend Punkt 7.3 der TA Lärm /1/ untersucht. Unter Berücksichtigung der betrachteten Schallquellen sind keine schädlichen, tieffrequenten Geräuschimmissionen zu erwarten.

4.5 Belange von Natur und Landschaft und Klima, Artenschutz

Der überplante Bereich besteht zurzeit aus einem Regenrückhaltebecken sowie Ackerflächen, welcher zwischen der Autobahn A 19 und der Straße „Krakower Chaussee“ liegt. Nennenswerter Baum- und Strauchbestand ist innerhalb des Plangebietes – mit Ausnahme der für Ersatzmaßnahmen gepflanzte Bereich - nicht vorhanden. Die Flächen sind relativ hohen Immissionsbelastungen aus dem Verkehr auf der A 19 ausgesetzt. Sie haben als Lebensraum für Tiere, Vögel und Fledermäuse keine wesentliche Bedeutung.

Bei der Errichtung des Autohofes ergeben sich durch die Versiegelung und Überbauung der Grundstücksflächen und durch die Beseitigung von Ausgleichsmaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Boden und das Schutzgut Wasser. Weitere erhebliche Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter des Naturhaushaltes sind nicht zu erwarten.

Der bei der Durchführung des geplanten Vorhabens entstehende Eingriff in den Naturhaushalt und der erforderliche Ausgleichsbedarf werden im weiteren Planaufstellungsverfahren ermittelt. Die Belange des Artenschutzes werden im Rahmen der Weiterführung des Verfahrens detailliert überprüft. Ort und Art der Ausgleichsmaßnahmen werden im weiteren Verfahren mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt.

4.6 Verkehr

Das Plangebiet liegt an der Autobahnabfahrt Linstow der A 19. Die verkehrliche Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Krakower Chaussee. Die Straße ist ausreichend ausgebaut, um den zusätzlich zu erwartenden Verkehr aufnehmen zu können.

Die Krakower Chaussee weist einen straßenbegleitenden Fuß- und Radweg auf, so dass die Fußgänger und Radfahrer sicher geführt werden.

4.7 Archäologische Denkmalpflege

Archäologische Funde sind im Plangebiet bisher nicht bekannt. Es besteht aber die Möglichkeit, dass bei den Erdarbeiten bislang unbekannte Bodendenkmale entdeckt werden.

Sollten bei Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde gemacht werden (z.B. Scherben von Tongefäßen, Holzkohleansammlungen, Schlacken oder auffällige Bodenverfärbungen oder Steinhäufungen, auch geringe Spuren solcher Funde), so sind diese Funde meldepflichtig. Die Meldung muss bei der Unteren Denkmalschutzbehörde erfolgen.

5. VER- UND ENTSORGUNG

• Wasserversorgung

Die Wasser- und Löschwasserversorgung erfolgt durch die WAZ (Wasserversorgungs- und Abwasserzweckverband Güstrow-Bützow-Sternberg).

• Abwasserbeseitigung

Die *Schmutzwasserbeseitigung* erfolgt durch einen Anschluss an das vorhandene Schmutzwasserkanalnetz der WAZ. Vorhandene Leitungen werden über Geh- Fahr und Leitungsrechte gesichert.

Die Beseitigung des auf den versiegelten Flächen anfallenden *Oberflächenwassers* soll so weit wie möglich durch Versickerung erfolgen. Im weiteren Verfahren zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 3 werden die anstehenden Bodenverhältnisse im Rahmen eines Baugrundgutachtens untersucht. Die daraus abzuleitenden Maßnahmen für die Oberflächenwasserbeseitigung werden in die Planung einfließen.

• Strom- und Gasversorgung

Die Stromversorgung erfolgt durch die WEMAG AG, die Versorgung mit Erdgas durch die Hansewerk AG.

• Abfallentsorgung

Die Abfallentsorgung erfolgt durch den Landkreis Rostock.

6. BODENORDNUNG

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

7. FLÄCHENÜBERSICHT

Die Flächenanteile im Plangebiet gliedern sich folgendermaßen:

Flächenbezeichnung	ha
Sondergebiet (SO) „Autohof“	3,00
Straßenverkehrsfläche, öffentlich	0,03
Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	0,65
Bruttobauland	3,68

8. UMWELTBERICHT GEMÄß § 2 A BAUGB

Die Umweltprüfung wird für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 a-j BauGB und § 1 a BauGB durchgeführt, indem die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und bewertet werden. Im Umweltbericht sind die aufgrund der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes darzulegen.

Der Umweltbericht wird im weiteren Verfahren zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 3 „Tankstelle Hechtschwanz“ erstellt.

Stand: 19.08.2024

Dobbin-Linstow, den

.....
(Henrik Ober-Sundermeier)
Bürgermeister