

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 02/17  
„Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3 – Erweiterung“



**Teilgeltungsbereich A in der Gemarkung Aligse**  
mit örtlicher Bauvorschrift

sowie als einbezogene Flächen gemäß § 12 Abs. 4 BauGB

**Teilgeltungsbereich B in der Gemarkung Arpke**  
**Teilgeltungsbereich C in der Gemarkung Röddensen**  
**Teilgeltungsbereich D in der Gemarkung Aligse**

## **Begründung**

Planfassung gemäß Satzungsbeschluss  
vom 21. Juli 2021

**- ABSCHRIFT-**

---

### **Beglaubigungsvermerk**

Hiermit wird beglaubigt, dass diese Abschrift mit der Urschrift der Begründung zu dem Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 02/17 „Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3 – Erweiterung“ (Gemarkung Aligse) der Stadt Lehrte übereinstimmt.

Lehrte, den .....

.....  
Stadt Lehrte  
Der Bürgermeister

Stadt Lehrte: Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 02/17  
„Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3 – Erweiterung“  
Begründung gemäß Satzungsbeschluss vom 21.07.2021

---

# Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 02/17 „Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3 – Erweiterung“



## Teilgeltungsbereich A in der Gemarkung Aligse mit örtlicher Bauvorschrift

sowie als einbezogene Flächen gemäß § 12 Abs. 4 BauGB

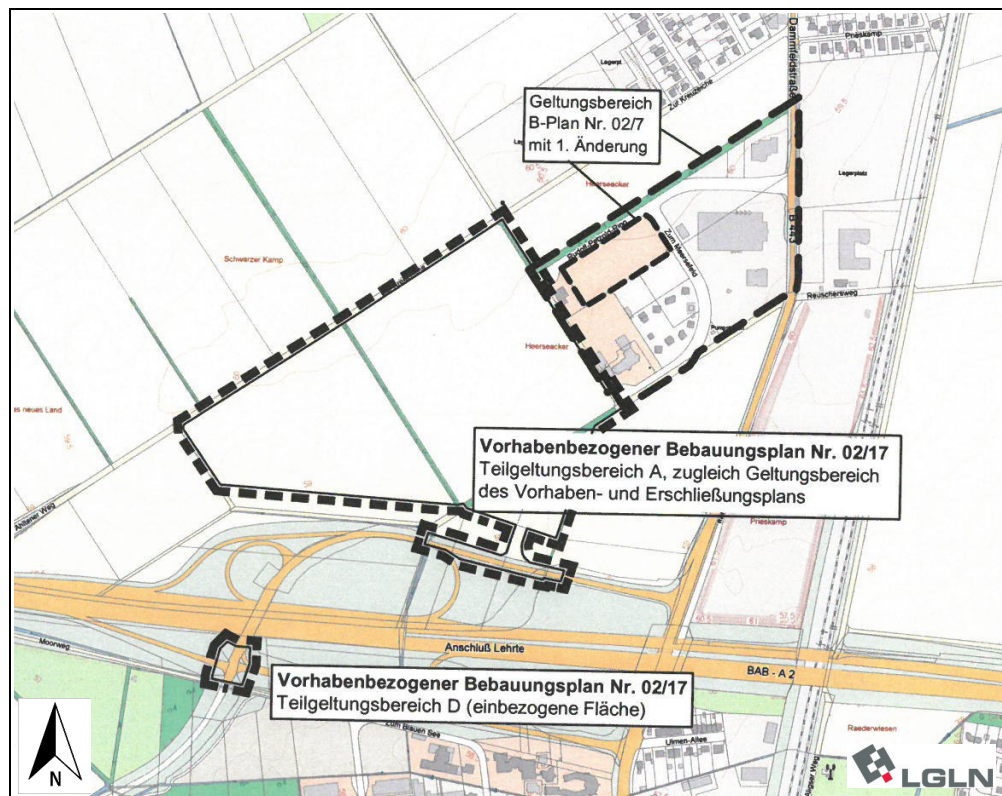
## Teilgeltungsbereich B in der Gemarkung Arpke Teilgeltungsbereich C in der Gemarkung Röddensen Teilgeltungsbereich D in der Gemarkung Aligse

### Begründung

Planfassung gemäß Satzungsbeschluss  
vom 21. Juli 2021

- ABSCHRIFT -

### Übersichtskarte Teilgeltungsbereiche A und D sowie benachbarte Plangebiete



Kartengrundlage: Amtliche Karte AK5, Maßstab M 1 : 5.000 (verkleinert) © 2016  
Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung – Katasteramt Hannover  
bereitgestellt durch das Vermessungsbüro Drecoll, Wieltzek & Tamms, Hannover

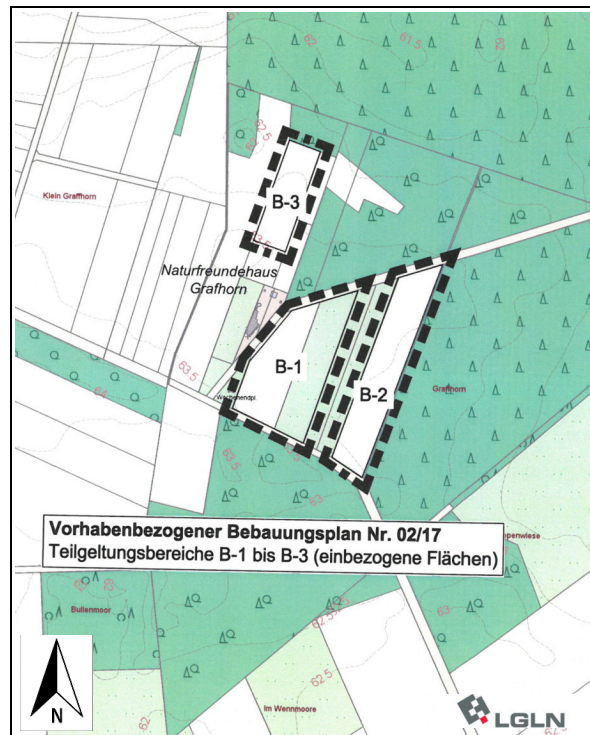
Planverfasser:



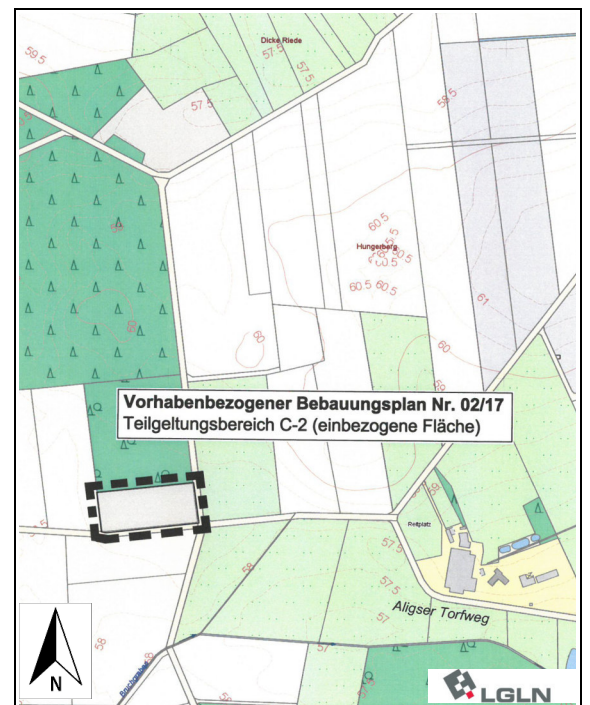
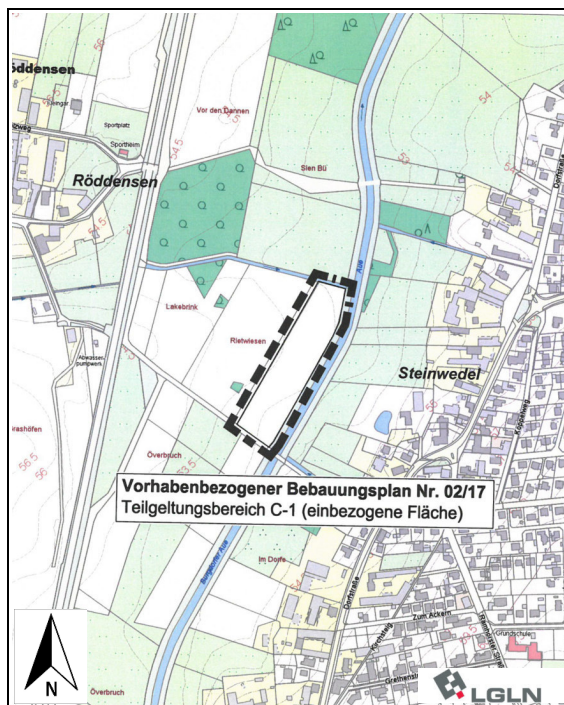
Göttinger Chaussee 166 · 30459 Hannover  
Telefon 0511:52 48 09-10  
info@plan-boettner.de · www.plan-boettner.de

Dipl.-Ing. Georg Böttner

### Übersichtskarte Teilgeltungsbereiche B-1 bis B-3 in der Gemarkung Arpke



### Übersichtskarte Teilgeltungsbereiche C-1 und C-2 in der Gemarkung Röddensen



Kartengrundlage: Amtliche Karte AK5, Maßstab M 1 : 5.000 (verkleinert) © 2017  
 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung – Katasteramt Hannover  
 bereitgestellt durch das Vermessungsbüro Drecoll, Wielitzek & Tamms, Hannover

## Inhaltsverzeichnis

### Teil A Städtebauliche Begründung

<b>1 Planaufstellung und Rechtsgrundlagen .....</b>	<b>Seite</b>	<b>1</b>
<b>2 Grundlagen und Geltungsbereich .....</b>		<b>2</b>
2.1 Örtliche Ausgangssituation		2
2.2 Lage und Zustand des Plangebietes		2
2.3 Raumordnerische und kommunale Planungsvorgaben		4
<b>3 Planungskonzept .....</b>		<b>7</b>
3.1 Anlass und städtebauliche Zielsetzung		7
3.2 Städtebauliches Konzept		14
<b>4 Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes .....</b>		<b>16</b>
4.1 Bauliche Nutzung		17
4.2 Verkehr und Erschließung		23
4.3 Belange des Immissionsschutzes		35
4.3.1 Schalltechnische Grundlagen		37
4.3.2 Beurteilung der Geräuschsituation		39
4.3.3 Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplane		42
4.3.4 Verkehrslärmfernwirkungen		45
4.3.5 Gesamtlärbetrachtung		52
4.3.6 Blendwirkungen und sonstige Immissionen		55
4.4 Oberflächenentwässerung		58
4.5 Grünflächen und naturschutzbezogene Maßnahmen		62
4.6 Exkurs: Auswirkungen auf Wald und planfestgestellte Ausgleichsflächen		63
4.7 Nachrichtliche Übernahme und Hinweise		65
<b>5 Durchführung der Planung .....</b>		<b>67</b>
5.1 Ver- und Entsorgung		67
5.2 Kampfmittelbelastung		68
5.3 Bodenrecht und Durchführungsvertrag		68
5.4 Flächenübersicht		69

### Teil B Umweltbericht

<b>6 Vorhabenbezogene und umweltrechtliche Grundlagen .....</b>	<b>70</b>
6.1 Das Vorhaben im Bebauungsplan	70
6.2 Ziele des Umweltschutzes	71
<b>7 Bestandsaufnahme und Bewertung der Schutzgüter .....</b>	<b>72</b>
7.1 Schutzgüter Pflanzen und Tiere	72
7.2 Abiotische Schutzgüter	74
7.3 Schutzgüter Landschaft und Kultur	75
7.4 Schutzgut Mensch und seine Gesundheit	75
7.5 Wechselwirkungen	75

<b>8 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung .....</b>	<b>76</b>
8.1 Ermittlung von Bestandswerten und Kompensationslast	76
8.2 Vermeidungsmaßnahmen	77
8.3 Naturschutzfachliche Konfliktanalyse	80
8.4 Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet	83
8.5 Eingriffs-/Ausgleichsbilanz und externe Maßnahmen	86
<b>9 Immissionsschutzrechtliche Betrachtung .....</b>	<b>98</b>
9.1 Schalltechnische Grundlagen	100
9.2 Beurteilung der Geräuschsituation	102
9.3 Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes	104
9.4 Verkehrslärmfernwirkungen	107
9.5 Gesamtlärbetrachtung	114
9.6 Blendwirkungen und sonstige Immissionen	117
<b>10 Zusätzliche Angaben und Zusammenfassung .....</b>	<b>120</b>
10.1 Hinweise zur Umweltprüfung und -überwachung	120
10.2 Allgemein verständliche Zusammenfassung	122

Teil C Verfahren und Abwägung
-------------------------------

<b>11 Frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung .....</b>	<b>125</b>
<b>12 Öffentliche Auslegung und Behördenbeteiligung .....</b>	<b>125</b>
<b>13 Erneute Auslegung und Behördenbeteiligung .....</b>	<b>125</b>
<b>14 Zweite erneute Auslegung und Behördenbeteiligung .....</b>	<b>126</b>
<b>15 Zusammenfassung der Abwägungsergebnisse .....</b>	<b>127</b>

Verfahrensvermerke

### **In der Begründung zitierte Fachgutachten und Vertragswerke**

Die nachfolgend genannten Unterlagen sind Grundlage der Bauleitplanung und waren Gegenstand der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung.

- 1) Machbarkeitsstudie zur Verkehrsanbindung – Aktualisierung der Analysen und Prognosen  
Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert (Dipl.-Ing. Thomas Müller), Hannover 2020
- 2) Schalltechnische Untersuchungen und ergänzende Stellungnahmen  
T&H Ingenieure GmbH (Dipl.-Ing. Markus Tetens), Bremen 2017/18/20/21
- 3) Gesamtlärmbetrachtung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens samt Nachtrag  
Gesellschaft für technische Akustik GTA (Dipl.-Phys. Kai Schirmer), Hannover 2019/20
- 4) Fachbeitrag Regenwasserbewirtschaftung – Erweiterte Fassung  
Ingenieurgemeinschaft agwa GmbH (Dipl.-Ing. Carsten Rindfleisch), Hannover 2017
- 5) Ergebnisse der Baugrunderkundungen  
RI+P Ingenieurgesellschaft mbH (Dipl.-Ing. Sami Rizkallah), Hannover 2016
- 6) Sondierbericht für Kampfmittelverdachtsflächen  
Schollenberger Kampfmittelberg GmbH (Dipl.Ing. Reiner Ebert), Celle 2016
- 7) Landschaftspflegerischer Fachbeitrag samt Biotoptypenkarte – Aktualisierte Fassung  
Arbeitsgem. Landschaftsökologie ALAND (M.Sc. Johannes Stegemann), Hannover 2021
- 8) Einschätzung zur Frage der Blendung (Lichtimmissionen)  
TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co KG (Gerhard Puhmann), Hamburg 2017
- 9) Vertrag vom 28.06.2018 über Schallschutzmaßnahmen zwischen der Stadt Lehrte und der ALDI Immobilienverwaltung GmbH & Co. KG und 1. Nachtrag vom 26.02.2021
- 10) Verbindliche Vorhabenbeschreibung als Auszug aus dem Durchführungsvertrag zwischen der Stadt Lehrte und der ALDI Immobilienverwaltung GmbH & Co. KG

Aufgrund der zu der 2. erneuten Auslegung eingegangenen Einwendungen haben die Fachplaner zu Ziff. 1 bis 4 darüber hinaus ergänzende Stellungnahmen vorgelegt (Juni 2021), die im Rahmen der Abwägung und bei der Ausarbeitung der endgültigen Fassung der Begründung berücksichtigt wurden.

Stadt Lehrte: Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 02/17  
„Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3 – Erweiterung“  
Begründung gemäß Satzungsbeschluss vom 21.07.2021



## Teil A Städtebauliche Begründung

### 1 Planaufstellung und Rechtsgrundlagen

#### *Grundlagen des Planverfahrens*

Die Fa. ALDI (hier: ALDI Immobilienverwaltung GmbH & CO. KG, Herten) beabsichtigt, verkehrsgünstige gelegene Flächen an der Autobahn A2 für die Errichtung eines regionalen Logistikzentrums zu erschließen. Die Stadt Lehrte unterstützt das Vorhaben und stellt den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 02/17 „Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3 – Erweiterung“ gemäß § 12 Abs. 3a BauGB auf. Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan in der Gemarkung Aligse sollen insbesondere durch die Festsetzung eines Sondergebietes 'SO-Logistikzentrum' gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Logistikflächen mit Büronutzungen geschaffen werden.

Die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes erfolgt insbesondere nach Maßgabe der folgenden städtebaurechtlichen Gesetzesgrundlagen

- **Baugesetzbuch (BauGB)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I, Seite 2414), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Asylverfahrensbeschleunigungsgesetzes vom 20.10.2015 (BGBl. I, Seite 1722) i.V.m. den Überleitungsvorschriften des § 245c BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I, Seite 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 08.08.2020 (BGBl., Seite 1728), und
- **Baunutzungsverordnung (BauNVO)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I, Seite 3786)

sowie unter Berücksichtigung der einschlägigen fach- und verwaltungsrechtlichen Gesetze und Regelwerke.

Die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wurde im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB zur 7. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Lehrte eingeleitet<sup>1</sup> und wird nach den allgemeinen Vorschriften des Baugesetzbuches zur Bauleitplanung durchgeführt (§§ 1 bis 13 BauGB). Dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan ist die vorliegende Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB beigelegt. Diese umfasst neben dem städtebaurechtlichen Teil einen Umweltbericht, in dem das Ergebnis der gemäß § 2 Abs. 4 BauGB durchzuführenden Umweltprüfung als Teil der Begründung dargelegt wird.

#### *Verfahrensrechtliche Vorbemerkung*

Das Bauleitplanverfahren zielte zunächst auf die Aufstellung eines sogenannten Angebotsbebauungsplans ab. Nach Durchführung der ersten erneuten Auslegung und als Ergebnis der Beratungen des Rates der Stadt Lehrte wird das Aufstellungsverfahren auf Antrag der Vorhabenträgerin mit der Planfassung für die zweite erneute Auslegung auf einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemäß § 12 Abs. 3a BauGB umgestellt. Die Fa. ALDI Immobilienverwaltung GmbH & CO. KG, Herten, hat als Vorhabenträgerin Nachweise über die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und zur Grundstücksverfügbarkeit beigebracht. Nach Prüfung durch die Stadt kann davon ausgegangen werden, dass die Vorhabenträgerin „bereit und in der Lage“ ist (vgl. § 12 Abs. 1 BauGB), die im Durchführungsvertrag vereinbarten Verpflichtungen zu erfüllen und das geplante Vorhaben durchzuführen.

---

<sup>1</sup> Das Verfahren zur Flächennutzungsplanänderung ist mittlerweile abgeschlossen (siehe Kapitel 2.3).

Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist neben der Planzeichnung mit textlichen Festsetzungen, die der Rat als Satzung beschließt, der von der Vorhabenträgerin ausgearbeitete und mit der Stadt Lehrte abgestimmte Vorhaben- und Erschließungsplan sowie der Durchführungsvertrag. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan umfasst als Gesamtplanwerk das Projekt in der bislang geplanten Größenordnung mitsamt allen externen Flächen für die Verkehrsanbindung und den naturschutzrechtlichen Ausgleich. Insoweit ist das Projekt mit Sachstandermittlung und Abschätzung der Planungsfolgen zu allen städtebaulichen und fachplanerischen Belangen in diesem Gesamtvolumen Gegenstand der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.

In diesem verbindlichen Rahmen wird mittels eines Durchführungsvertrages, der einen Vorhaben- und Erschließungsplan mit Lageplan, Ansichten und Straßenentwurf sowie eine Vorhabenbeschreibung umfasst, nur ein konkretes Vorhaben für den ersten Bauabschnitt des Logistikzentrums mit Büronutzungen zugelassen. Änderungen und etwaige künftige Erweiterungen im Rahmen des beschlossenen vorhabenbezogenen Bebauungsplans können auf der Basis eines ergänzten oder geänderten Durchführungsvertrages umgesetzt werden. Diese bedürfen der erneuten Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Lehrte. Für sie ist aber eine Änderung des Satzungsrechts mitsamt Durchführung eines erneuten Bauleitplanverfahrens nicht erforderlich, da die angestrebte Gebietsentwicklung in ihrem Gesamtvolumen bereits in die Abwägung zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan eingestellt wurde.

## **2 Grundlagen und Geltungsbereich**

### **2.1 Örtliche Ausgangssituation**

Die Stadt Lehrte mit rund 44.500 Einwohnern liegt rund 20 km östlich der Landeshauptstadt Hannover. Die Gemarkung Aligse grenzt unmittelbar an die Kernstadt Lehrte an und umfasst Flächen beiderseits der Autobahn A2 Hannover – Berlin. Die Ortslage befindet sich ca. 2 km nördlich der Kernstadt. Sie ist über die Bundesstraße B 443 hervorragend an die Innenstadt Lehrte und an die Autobahn angebunden sowie mit dem S-Bahn-Haltepunkt auf der Strecke Lehrte – Celle auch sehr gut an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs.

Der Ort Aligse besteht aus einem dörflichen Kern im Norden und ausgedehnten Wohnsiedlungen beiderseits der Bundesstraße. Im Ort wird ein gutes Angebot an Waren und Dienstleistungen für den täglichen Bedarf vorgehalten (Grundschule, Kita, private Versorgung etc.). Südlich der Ortslage erstrecken sich gewerblich genutzte Flächen. Zwischen der Bundesstraße und der Bahnstrecke im Osten handelt es sich um ausgedehnte Logistikflächen, im Westen liegt ein Gewerbegebiet mit Autohaus, Reitsportbedarf, Eigenheimmustersiedlung etc.

### **2.2 Lage und Zustand des Plangebietes**

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan besteht aus vier Teilplänen: Zum einen aus dem Teilgeltungsbereich A für ein Areal, in dem die Erschließung und Entwicklung des Logistikzentrums vorbereitet werden soll. Zum anderen handelt es sich um die Teilgeltungsbereiche B, C und D, die als einbezogene Flächen gemäß § 12 Abs. 4 BauGB Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind. Die Grenzen der Plangebiete werden in der Planzeichnung (M 1 : 1.000) gemäß § 9 Abs. 7 BauGB festgesetzt.

Die nachfolgenden Ausführungen der Begründung beziehen sich weitgehend auf die städtebauliche Planung und ihre Auswirkungen in dem Teilgeltungsbereich A. Die Planteile B und C werden insbesondere zur Erläuterung der Naturschutzmaßnahmen (siehe Kapitel 8.4), der Planteil D im Zusammenhang mit den verkehrlichen Belangen behandelt (siehe Kapitel 4.2).

### *Teilgeltungsbereich A*

Bei dieser Teilfläche, die im Wesentlichen dem Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplans entspricht<sup>1</sup>, handelt es sich um ein ca. 17 ha großes Plangebiet im Süden der Gemarkung Aligse, unmittelbar nördlich der Autobahn A2 bzw. des Autobahnzubringers (Anschlussstelle Lehrte-Nord) im Zuge der Westtangente. Dieser räumliche Geltungsbereich schließt sich südwestlich an die überwiegend bebauten Gewerbeflächen im Bereich Rudolf-Petzold-Ring / Straße 'Zum Meersefeld' an und erstreckt sich auf eine Länge von fast 600 m nach Westen. Während das Gebiet im Norden durch den Feldwirtschaftsweg 'Zur Kreuzeiche' begrenzt wird, sind im Süden zum Teil Verkehrsflächen der Westtangente in den Planbereich einbezogen.

Dieser Planbereich wird überwiegend als Ackerfläche bewirtschaftet. Das Gebiet ist gegliedert durch eine zentral von Nordwesten nach Südosten verlaufende Baum-Strauchreihe sowie durch Gehölz- und Staudenaufwuchs entlang eines Grabens im Südosten. Am westlichen und östlichen Rand des Gebietes, außerhalb des Planbereiches, wird das Gebiet durch weitere Baum-Strauchreihen gefasst. Im Süden befinden sich Gehölz- und Pionierwaldbestände entlang von Westtangente/Autobahn. Während sich im Osten die o.g. Gewerbeflächen anschließen, erstrecken sich nördlich des Plangebietes ausgedehnte Ackerflächen. Der südöstliche Abschnitt des Plangebietes wird von zwei Hochspannungsleitungen gequert.



Plangebiet von Südosten



Vorhandene Gehölzreihe zwischen FlStück 14/1 und 15

Katasterrechtlich umfasst der Teilgeltungsbereich A die Flurstücke 14/1, 24/3, 24/5, 24/7, 25/3, 25/5, 26/4, 71/5, 88/4 und 90/5 sowie Teile von 15, 24/4, 24/6, 24/8, 25/4, 25/6, 72/1 und 73<sup>2</sup>, 90/4 und 90/6, alle in der Flur 4 der Gemarkung Aligse. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der nördliche, hier betroffene Abschnitt des Flurstücks 73 nicht in den Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplans aufgenommen wird, da diese Fläche im Eigentum der Stadt Lehrte verbleibt.

---

<sup>1</sup> Der nördliche Abschnitt des Flurstücks 73

<sup>2</sup> Im Osten des Flurstücks 15 liegt ein 2 m breiter Streifen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 02/7 „Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3“ (siehe Kapitel 8.4). Andere Flurstücke werden nur soweit einbezogen, wie Änderungen planfestgestellter Flächen erforderlich sind (siehe Kapitel 4.2).

### *Teilgeltungsbereich B*

In dem zweiten Planteil werden Flächen nördlich und östlich des Naturfreundehauses Grafhorn gemäß § 12 Abs. 4 BauGB in die Planung einbezogen. Dieses Areal, das wiederum drei Teilflächen umfasst, liegt ca. 2,5 km nördlich des Ortsteils Arpke und ist auf drei Seiten von Waldflächen umgeben. Bei den insgesamt ca. 4,3 ha großen Teilflächen im Teilgeltungsbereich B handelt es sich um das Flurstück 9/4 und Teile von 9/6, um das Flurstück 14 sowie um Teile des Flurstückes 1075/1, alle Flur 3 in der Gemarkung Arpke.

### *Teilgeltungsbereich C*

Der dritte Planteil – ebenfalls einbezogene Fläche gemäß § 12 Abs. 4 BauGB – umfasst zwei Teilflächen in der Gemarkung Röddensen, nämlich das Flurstück 49 in der Flur 1 (ca. 0,9 ha) und das Flurstück 11 in der Flur 5 (ca. 1,5 ha). Die erste Fläche liegt südlich der Kolonie Kolshorn in Verlängerung des Aligser Torfweges, die zweite am Rande der Burgdorfe Aue östlich von Röddensen.

### *Teilgeltungsbereich D*

Schließlich wird eine weitere ca. 0,3 ha große Teilfläche in der Gemarkung Aligse wie die vorgenannten Flächen B und C gemäß § 12 Abs. 4 BauGB in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einbezogen. Dabei handelt es sich mit der Straßenparzelle 35/8 sowie Teilflächen von 35/7 und 35/11 in der Flur 4 um den Kreuzungsbereich an der südlichen Abfahrtrampe der Autobahnanschlussstelle Lehrte der A2, ca. 200 m südlich des Teilgeltungsbereiches A.

## **2.3 Raumordnerische und kommunale Planungsvorgaben**

### *Raumordnung und Regionalplanung*

Nach den Darstellungen des Landesraumordnungsprogrammes Niedersachsen (LROP 2017) ist die Stadt Lehrte Mittelzentrum im Ballungsraum Hannover. Daneben enthält das LROP 2017 keine weiteren konkreten Vorgaben für das Plangebiet. In dem rechtswirksamen Regionalen Raumordnungsprogramm für die Region Hannover (RROP 2016) werden der Stadt Lehrte die Schwerpunktaufgaben zur Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten zugewiesen, wobei letztere standortbezogen im Bereich der Gewerbegebiete Lehrte-Nord 2 und 3 dargestellt sind. Der Ortsteil Aligse ist als ländlich strukturierte Siedlung mit der Ergänzungsfunktion Wohnen festgelegt. Autobahn, Bundesstraße und Eisenbahnstrecke im Umfeld sind ebenso von (über-)regionaler Bedeutung wie die o.g. 110 kV-Freileitungen (Vorranggebiete).

Das Plangebiet (Teilgeltungsbereich A) ist als bauleitplanerisch gesicherter Bereich dargestellt. Darüber hinaus sind die Gewerbegebiete Lehrte 2 und 3 als Standort Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten außerhalb der zentralen Siedlungsgebiete gemäß Abschnitt 2.1.6 Ziffer 03 RROP 2016 festgelegt. Die Region Hannover begrüßt in ihren Stellungnahmen den geplanten Ausschluss von Einzelhandelsnutzungen und Betriebswohnungen ausdrücklich und attestiert, dass die vorliegende Planung mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung insgesamt vereinbar ist. Gleichzeitig wird mit Blick auf vorhandene Waldflächen im Umfeld des Plangebiets auf die regionalplanerische Bedeutung des Waldabstandes hingewiesen (siehe auch Kapitel 4.6).

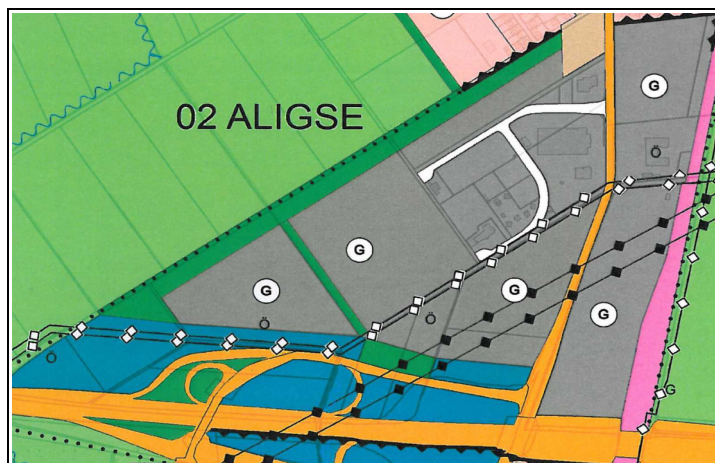
Bei dem Teilgeltungsbereich B handelt es sich um Flächen, die im RROP 2016 zum Teil als Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft, für Erholung und für Landwirtschaft sowie im Bereich B-1 teilweise als Vorbehaltsgebiet zur Vergrößerung des Waldanteils dargestellt sind. Insoweit diese Gebiete mit der vorliegenden Planung in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung nicht beeinträchtigt werden, sind auch hier die regionalplanerischen Vorgaben berücksichtigt. Die geplanten Maßnahmen sind darüber hinaus auch mit der Zweckbestimmung der Trinkwassergewinnung in den hier berührten Vorranggebiet (Burgdorfer Holz) vereinbar.

Im Bereich der geplanten Teilfläche C-1 ist im RROP 2016 ein Vorranggebiet für Natur und Landschaft und ein Vorbehaltsgebiet Verbesserung des Naturhaushalts und der Landschaftsstruktur, im Bereich von C-2 ein Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft dargestellt. Zudem handelt es sich in beiden Fällen um Vorbehaltsgebiete für Erholung. Diese regionalplanerischen Funktionszuweisungen werden durch die geplante Nutzung als Kompensationsflächen ebenso wenig beeinträchtigt wie das Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz an der Burgdorfer Aue, das für die Teilfläche C-1 ausgewiesen ist.

Der Planteil D ist Bestandteil des Vorranggebietes Autobahn bzw. Anschlussstelle. Dieses wird durch die Planung in seiner Funktion nicht verändert oder berührt.

#### *Vorbereitende Bauleitplanung*

In der ursprünglichen Fassung des Flächennutzungsplans der Stadt Lehrte (Stand vom 13.09.2007) ist das Plangebiet für den Teilgeltungsbereich A wie auch die östlich anschließenden Flächen überwiegend als gewerbliche Baufläche (G) gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 1 Nr. 3 BauNVO dargestellt. Daneben werden Grünflächen als räumlicher Abschluss zu den ausgedehnten Flächen für die Landwirtschaft im Norden sowie zur gebietsinternen Gliederung dargestellt. Im Süden sind Westtangente und Autobahn mit den vorhandenen Erschließungsanlagen als Hauptverkehrsstraßen dargestellt. Diese werden begleitet bzw. eingebunden durch Wald. Darüber hinaus finden sich nachrichtliche Übernahmen von über- und unterirdischen Leitungstrassen, die von Südwest nach Nordost verlaufen.

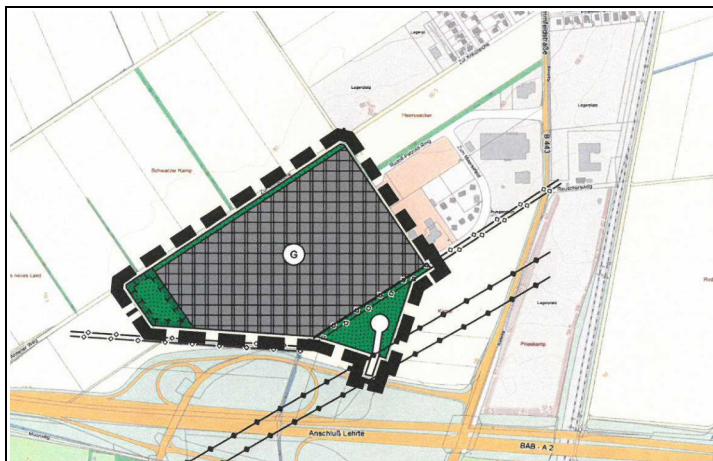


Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Lehrte 2007

M 1 : 10.000 im Original

Bei den besiedelten Bereichen des Ortsteiles Aligse handelt es sich überwiegend um Wohnbauflächen (W) und – im Süden an der Bundesstraße – um gemischte Bauflächen (M). Das Plangebiet rückt im Nordosten bis auf ca. 300 m an die bebaute Ortslage heran.

Die Darstellungen des Flächennutzungsplanes für die Teilfläche A wurden mit seiner 7. Änderung, die im Parallelverfahren zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes durchgeführt wurde, geändert (siehe nachstehende Abbildung). Während Ausdehnung und Zweckbestimmung der gewerblichen Bauflächen weitgehend beibehalten werden, sind Umfang und Zuschnitt der Grünflächen im Plangebiet neu strukturiert und es wird die Anbindung der Bauflächen durch eine innerörtliche Erschließungsstraße dargestellt. Die Flächennutzungsplanänderung wurde mittlerweile mit Verfügung der Region Hannover vom 04.04.2018 genehmigt und ist mit Bekanntmachung vom 17.05.2018 wirksam geworden.



7. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Lehrte 2018

M 1 : 10.000 im Original

Die Festsetzungen des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplanes entsprechen dem Entwicklungsgebot gemäß § 8 Abs. 2 BauGB. Nach der einschlägigen Rechtsprechung<sup>1</sup> ist es nicht ausgeschlossen, dass die in einem Bebauungsplan zu treffenden Festsetzungen von den vorgegebenen Darstellungen des Flächennutzungsplans abweichen, wenn sie sich aus dem Übergang in eine konkretere Planungsstufe ergeben und die Grundkonzeption des Flächennutzungsplans unberührt lassen.

Zwar wird hier die Darstellung des Flächennutzungsplans bezüglich der Art der baulichen Nutzung mit der Festsetzung des Sondergebiets 'SO-Logistikzentrum' nicht exakt übernommen. Gleichwohl genügt die vorliegende Planung dem Entwicklungsgebot, da die in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzte Gebietsart der Flächennutzungsplandarstellung artverwandt ist, zumal mit der Konkretisierung im Rahmen des Vorhaben- und Erschließungsplans lediglich und ausschließlich gewerbliche Nutzungen in Form eines Logistikzentrums zugelassen werden. Insoweit wird nicht von den Grundzügen des Flächennutzungsplans abgewichen und es kann davon ausgegangen werden, dass die geordnete städtebauliche Entwicklung nicht beeinträchtigt wird.

Dagegen sind geänderte Darstellungen für die Teilgeltungsbereiche B und C, die als Flächen für die Landwirtschaft gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 9a BauGB dargestellt sind, nicht erforderlich. Die hier geplanten Ausgleichsflächen und -maßnahmen können aus der wirksamen Planfassung entwickelt werden, zumal der östliche Abschnitt der Fläche in Graphorn (Teilfläche B) überlagernd als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 10 BauGB dargestellt ist. Für den Teilgeltungsbereich D gibt es im wirksamen Flächennutzungsplan eine nachrichtliche Übernahme als Hauptverkehrsstraße, die ebenfalls keiner Änderung bedarf.

<sup>1</sup> vgl. insbesondere VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 22.03.2018 – 5 S 1873/15

### *Verbindliches Planungsrecht*

Das Plangebiet liegt im Außenbereich gemäß § 35 BauGB. Nicht privilegierte Vorhaben sind hier nicht genehmigungsfähig. Teile des Plangebietes, nämlich die Verkehrsanlagen und Flächen für die zugeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Süden, befinden sich im Geltungsbereich der Planfeststellung für den 6-streifigen Ausbau der Autobahn A2.

Wie die Übersichtskarte auf der Titelseite zeigt, grenzt das Plangebiet im Nordosten an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 02/7 „Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3“. Dieser Bebauungsplan, der am 07.12.2000 in Kraft getreten ist, enthält die rechtsverbindlichen Festsetzungen für Gewerbegebiete (GE), in denen Einzelhandelnutzungen, Lagerplätze für gefährliche Stoffe und Tankstellen ausgeschlossen sind. Das betriebsbezogene Wohnen gemäß § 8 Abs. 3 BauNVO ist hier ausnahmsweise zulässig. Zur Erschließung der Bauflächen werden zwei Verkehrsstraßen mit Wendehämmern im Norden und Süden des Gebietes festgesetzt. Am westlichen Rand wird der dort vorhandene Gehölzstreifen – in einer Breite von 2 m auch für eine Teilfläche des Flurstückes 15 – durch eine Erhaltungsbinding gesichert.

Für eine Teilfläche im Norden des Bebauungsplanes sieht dessen 1. Änderung vom 29.01.2015 einen Vorhaben- und Erschließungsplan für einen Pferdesportfachmarkt mit einer Verkaufsfläche von max. 2.000 m<sup>2</sup> vor. Neben dem Verkauf von reitsportspezifischen Waren und – in eingeschränktem Umfang – von zentrenrelevanten Sortimenten ist auch hier das betriebsbezogene Wohnen gemäß § 8 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässig.

Für die Teilbereiche B und C liegen keine verbindlichen Planrechte vor. Es handelt sich um Flächen im Außenbereich gemäß § 35 BauGB. Die Planfläche D liegt im Geltungsbereich der Planfeststellung zum sechsstreifigen Ausbau der Autobahn A2 (siehe Kapitel 4.2).

## **3 Planungskonzept**

### **3.1 Anlass und städtebauliche Zielsetzungen**

Anlass der vorliegenden Bauleitplanung ist die Absicht der Fa. ALDI, das bisherige Zentrallager Sievershausen aufzulösen und durch ein neues Logistikzentrum an dem Standort Aligse zu ersetzen. Die Einrichtung in Sievershausen stammt aus den 1970er Jahren und entspricht hinsichtlich Größe und Ausstattung nicht mehr den zeitgemäßen Anforderungen an ein modernes Verteilzentrum. Darüber hinaus stehen am gegebenen Standort keine Erweiterungsmöglichkeiten zur Verfügung, die aber aufgrund der betrieblichen Entwicklung und wegen der gewandelten Logistikstrukturen realisiert werden müssen.

Aus diesem Grund wurde eine Standortverlagerung innerhalb des Stadtgebietes angestrebt, die auch den betrieblichen Bedürfnissen nach zeitgemäßer Umstrukturierung, Modernisierung und Erweiterung entspricht. Für die gewerbliche Entwicklung der Stadt Lehrte gibt es angesichts der für Gewerbebetriebe geltenden Standortanforderungen und der vorhandenen räumlichen Rahmenbedingungen wenig potenzielle Planungsalternativen. Diese wurden im Einzelnen geprüft und bewertet. Maßgebend waren dabei die Darstellungen und Zielsetzungen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Lehrte aus dem Jahr 2007 sowie die Aussagen und Empfehlungen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) aus dem Jahr 2015.

### *Flächennutzungsplan 2007*

Wie in der Begründung zu dem *Flächennutzungsplan 2007* ausgeführt wurde, ist die Stadt Lehrte aufgrund ihrer hervorragenden Anbindung an international bedeutsame Verkehrswege ein wichtiger Logistikstandort, dessen Stellenwert auch mit der raumordnerischen Festlegung des Güterverteilzentrums in der Gemarkung Ahlten untermauert wurde. Im Stadtgebiet haben sich Logistikbetriebe (z.B. Paketdienste) und Verteilzentren großer Handelsketten (neben ALDI z.B. auch REWE, Hornbach u.a.) angesiedelt. Der Flächennutzungsplan 2007 formuliert für die gewerbliche Entwicklung u.a. folgende Ziele (siehe Begründung, Seite 78):

- Arrondierung und Entwicklung vorhandener Gewerbeflächen
- Bestandspflege örtlicher Betriebe einschließlich Erweiterung und Verlagerung
- Räumliche Trennung zur Vermeidung von Nutzungskonflikten Wohnen / Gewerbe
- Gewerbliche Neuansiedlung vorrangig an Standorten mit Autobahnanschluss und unter Berücksichtigung anderer Nutzungsansprüche

und stellt im Einzelnen gewerbliche Entwicklungsflächen für die Bereiche Ahlten-Süd (Ost und West), Erweiterung Aligser Automeile und Tönjeskamp/ Allerbeck dar. Die zugehörigen Planausschnitte werden weiter unten im Zusammenhang mit den durchgeführten Standortbeurteilungen dokumentiert.

### *Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2015*

Daneben hat die Stadt Lehrte ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) erarbeitet, das der Rat der Stadt am 18.11.2015 als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen hat. Damit hat sich die Stadt Lehrte Ziele und Kriterien zur Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes Lehrte gesetzt sowie die vorhandenen und zukünftigen Gewerbeflächenpotenziale analysiert und Zielvorstellungen formuliert.

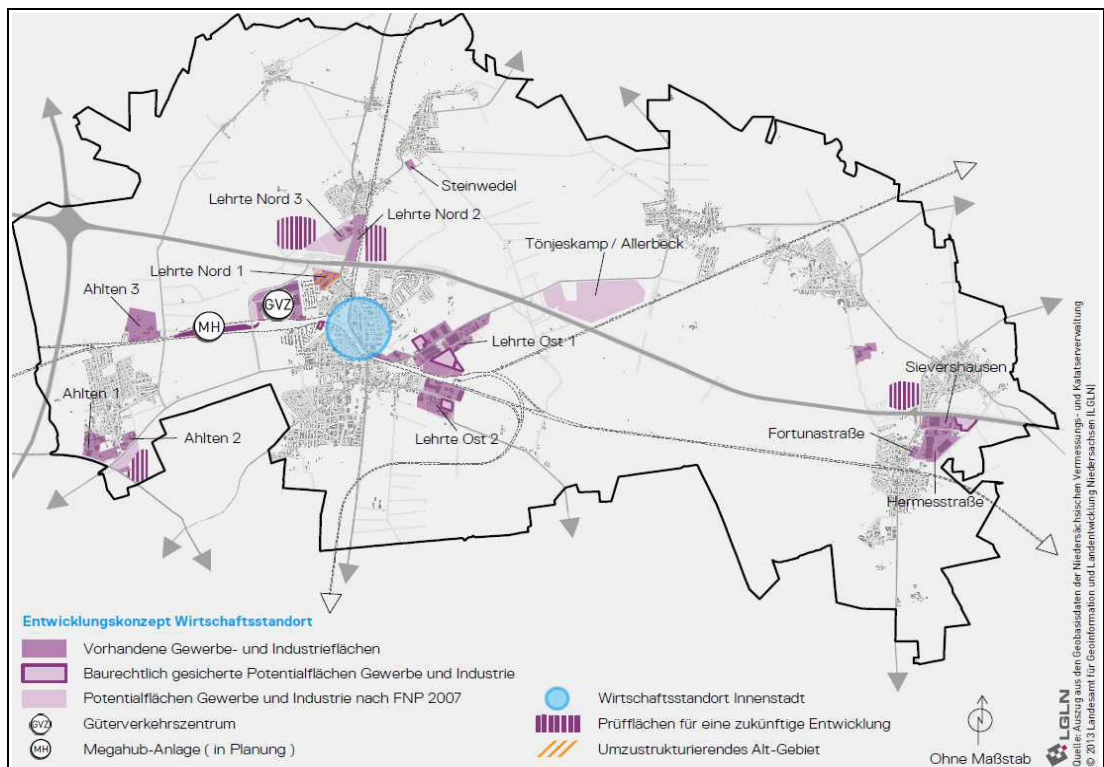
Hierzu trifft das ISEK folgende Aussagen (siehe dort, Seite 85):

- Neue Gewerbegebiete müssen den Bestand in Lehrte qualitativ ergänzen.
- Eine verkehrsgünstige Lage, der erforderliche Abstand zur Wohnbebauung oder andere empfindliche Nutzungen und die Schonung von schützenswerten Landschaftsbestandteilen grenzen den Suchraum ein.
- Die neuen Gewerbeflächen sollen sich dem Bedarf entsprechend entwickeln. Hierbei ist besonders auf die Bedürfnisse der zukünftigen Unternehmen im Hinblick auf Flächengröße, Zuschnitt und Bebaubarkeit zu achten.
- Alle im Flächennutzungsplan als potenzielle Gewerbeflächen dargestellten Bereiche sollen weiterverfolgt werden.
- Besondere Bedeutung kommt dabei der sehr großen Fläche Tönjeskamp/Allerbeck als strategische Entwicklungsreserve zu, während es sich bei den sonstigen Potenzialflächen um Erweiterungen und Abrundungen bestehender Gewerbegebiete handelt. Der Standort soll hierbei jedoch aufgrund seiner Bedeutung für die Gesamtstadt, seiner Lagegunst und der hohen Erschließungskosten nur für eine außerordentliche und geschlossene Ansiedlung weniger, aber großer Nutzer entwickelt werden.



- Zusätzliche Flächen sind als Prüfvorschläge für eine zukünftige Entwicklung im Rahmen der Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes betrachtet worden. Alle diese Flächen sind mit jeweils starken Restriktionen und Konflikten verbunden, die keine einfache Umsetzung erwarten lassen.
- Bei der Ausweisung und Profilierung von Gewerbeflächen hat die Ausrichtung auf die Bedarfsdeckung vorhandener Lehrter Unternehmen Vorrang.
- Neue Gewerbeflächen werden nur dort entwickelt, wo eine sehr gute Anbindung an eine Autobahnanschlussstelle gegeben ist (direkte Anbindung des Gewerbebestands ohne Durchfahrt eines Wohngebiets).
- Bei arbeitsplatzintensiven Standorten wird eine gute Anbindung an den ÖPNV/SPNV sowie an das Alltagsradwegenetz angestrebt.
- Nutzungskonflikte an neuen Standorten werden durch geeignete Maßnahmen so weit wie möglich minimiert, insbesondere die verkehrlichen Auswirkungen.
- Es erfolgt eine landschaftliche Einbindung und Eingrünung neuer Gewerbegebiete.

Die nachfolgend dokumentierte Abbildung ist dem Materialband zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) entnommen. Sie dokumentiert alle untersuchten Flächen für Gewerbe und Industrie in der Stadt Lehrte. Hierbei wird unterschieden zwischen vorhandenen Gewerbe- und Industrieflächen (farblich dunkel markiert und umrandet), im Flächennutzungsplan dargestellten Potenzialflächen für Gewerbe und Industrie (farblich hell markiert ohne Umrandung) sowie Prüfflächen für eine zukünftige Entwicklung (gestrichelt markiert). Die vom Rat der Stadt Lehrte beschlossene Fassung des ISEK stellt die letztgenannten Prüfflächen für eine zukünftige Entwicklung nicht mehr dar.



Quelle: Entwicklungskonzept Wirtschaftsstandort, Materialband zum ISEK (Abb. 54 auf Seite 56)

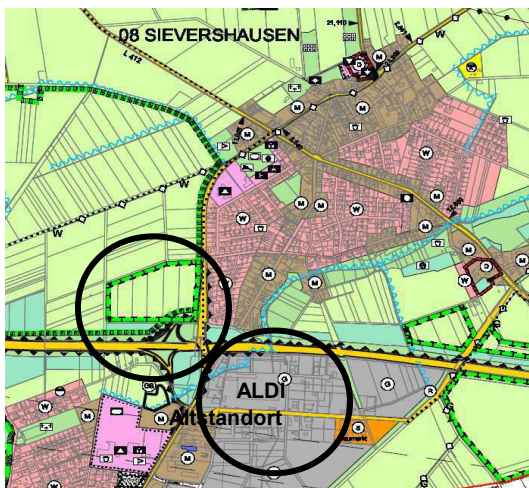
### Standortbeurteilung

Auf Basis von Flächennutzungsplan und Stadtentwicklungskonzept sind im Rahmen einer Vorprüfung verschiedene grundsätzlich denkbare Standorte im Stadtgebiet im Hinblick auf ihre Eignung für das Vorhaben von ALDI, auf die Verträglichkeit des Umfeldes und auf die zeitnahe Umsetzbarkeit des Projektes untersucht worden. Dabei handelt es sich um die Bestandsfläche von ALDI und eine weitere Optionsfläche in der Gemarkung Sievershausen sowie um die drei o.g. Entwicklungsflächen des Flächennutzungsplanes.

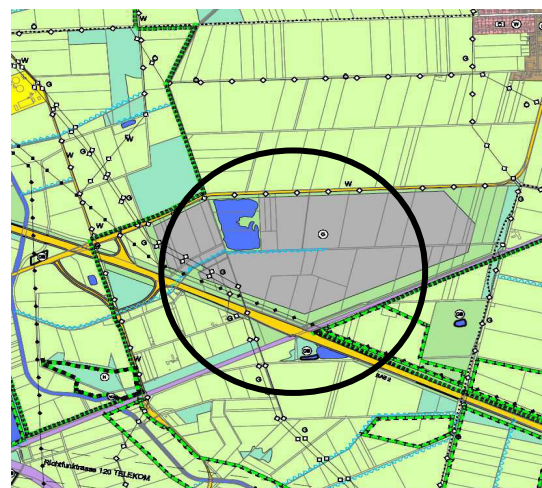
Die untersuchten Bereiche sind nachstehend in einer Übersichtskarte dargestellt sowie mit zugehörigen Ausschnitten des wirksamen Flächennutzungsplanes 2007 dokumentiert.



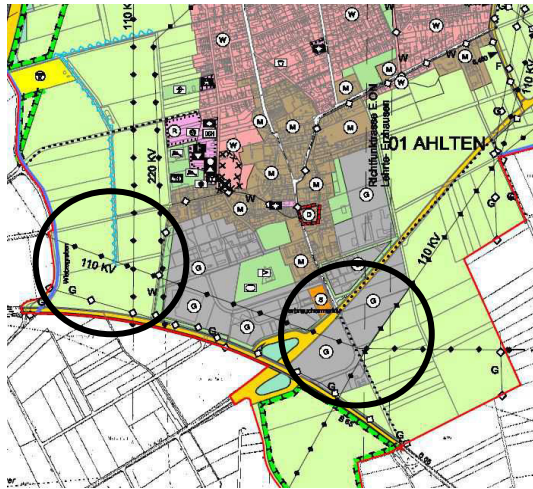
Übersichtskarte  
(Quelle: Google Maps  
2017, ohne Maßstab)



Gemarkung Sievershausen

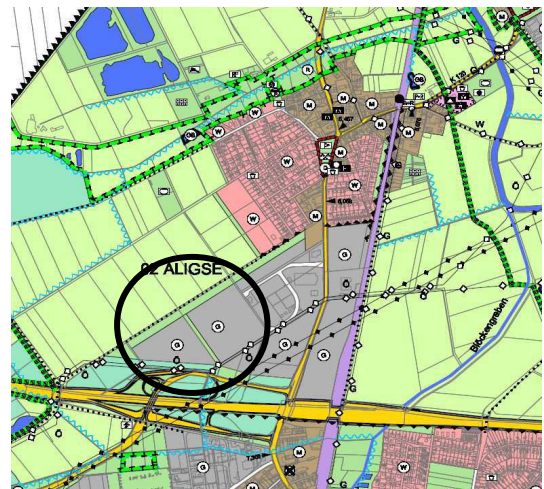


Gemarkung Immensen: Tönjeskamp



Gemarkung Ahlten

Quelle: Flächennutzungsplan der Stadt Lehrte 2007



Gemarkung Aligse

Planausschnitte unmaßstäblich

Maßgeblich für die durchgeführte Beurteilung waren dabei folgende Standortkriterien, die generell als Anforderungen an die Entwicklung von Logistikflächen gestellt sind, die sich aber konkret auch aus den Vorplanungen der Fa. ALDI ergeben:

- Einzugsbereich A2 / verkehrsgünstige Lage / direkter Autobahnanschluss
- gute Erreichbarkeit für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- Möglichkeit eines 24-Stundenbetriebes
- Flächenmindestgröße von mindestens ca. 12 ha
- Berücksichtigung des Trennungsgebotes von Wohnen und Gewerbe/Industrie.

Zusammenfassend kommt die Standortbeurteilung zu folgenden Einschätzungen für die fünf näher untersuchten Flächen:

- 1) Sievershausen, Gewerbestraße: Die nahe liegende Lösung, den Altstandort der Fa. ALDI in Sievershausen zu nutzen, scheidet aus. Die Möglichkeiten der Nachnutzung der Altimmobilie wurden geprüft. Ein optionaler Zuerwerb von Flächen innerhalb des Gewerbegebietes lässt sich auf absehbare Zeit nicht realisieren, so dass das zur Verfügung stehende Areal nicht die erforderliche Größe für die erforderliche Neustrukturierung des Logistikzentrums und für eine geordnete Abwicklung des Betriebsverkehrs aufweist.
- 2) Sievershausen-West: Ein zweiter Standort in der Gemarkung Sievershausen, nämlich eine Fläche nördlich der Autobahn A2 und westlich der Landesstraße L 412 war im ISEK-Prozess auf eine mögliche gewerbliche Entwicklung bereits untersucht worden. Trotz der Standortvorteile (Lage abseits der Ortslage und direkte Anbindung an die Autobahn) wurde insbesondere wegen der Lage im Landschaftsschutzgebiet von einer gewerblichen Entwicklung an dieser Stelle Abstand genommen. Im Übrigen wurden diese Flächen bereits bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes 2007 nicht als gewerbliche Bauflächen dargestellt. Sie sollen also nach den Planungen der Stadt auf absehbare Zeit nicht entwickelt werden.
- 3) Tönjeskamp/Allerbeck: Der Standort in der Gemarkung Immensen soll aufgrund seiner Lage und Größe nach der vorliegenden Flächennutzungsplanung und nach den Ausführungen des aktuellen ISEK als strategische Entwicklungsreserve vorgehalten werden. Ausdrücklich sollen hier keine flächen- und verkehrsintensiven Logistikunternehmen an-

gesiedelt werden (vgl. ISEK, Seite 86). Vielmehr will die Stadt dieses Areal vorzugsweise für produzierendes Gewerbe und eine uneingeschränkte industrielle Nutzungen sichern. Neben bereits vorhandenen uneingeschränkten Industriegebieten ist dies die Grundlage des in Kapitel 4.1 näher beschriebenen Konzeptes der Stadt Lehrte, das die planungsrechtliche Festsetzung der im vorliegenden Fall für das Plangebiet vorgesehenen die Gliederung i.S.d. § 1 Abs. 4 Satz 2 BauNVO ermöglicht. Zudem ist die Entwicklung der Fläche mit erheblichen kommunalen Vorleistungen für die Ver- und Entsorgung sowie für die Erschließung verbunden, die sich mit der Ansiedlung der Fa. ALDI auf einer Teilfläche des Standortes nur zum geringen Teil refinanzieren ließen.

4) Ahlten: In der Gemarkung Ahlten wurden zwei Standorte betrachtet.

- Die Flächen im Bereich Ahlten-Süd sind bereits im Flächennutzungsplan dargestellt. Aufgrund der vorhandenen Freileitungen ist eine bauliche Entwicklung als Logistikstandort jedoch nur eingeschränkt umsetzbar. Daneben kommen die Flächen auch mit Blick auf das von der Fa. ALDI zu versorgende Einzugsgebiet nicht infrage, da dieses zum überwiegend Teil östlich der Kernstadt Lehrte liegt und über die Autobahn A2 erschlossen werden soll.
- Bei der Fläche westlich der Ortslage Ahlten an der Autobahn A 7 handelt es sich um einen Standort, der von der Region Hannover als regionaler Logistikstandort vorgeschlagen wurde. Hierzu trifft das ISEK bereits folgende Aussage: „Für Lehrte kommen darüber hinaus gehende weitere Planungen zu dem von der Region Hannover projektierten regionalen 'Logistikschwerpunktstandort Ost' (Fläche Ahlten, Höver, Misburg) aufgrund der erkennbaren deutlichen Problemlagen (u.a. Erschließung, Leitungen) derzeit nicht infrage“ (siehe ISEK, Seite 85). Auch eine erneute Prüfung ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die verkehrliche Erreichbarkeit der Flächen über das vorhandene Gewerbegebiet bzw. von der B 65 nicht gegeben ist. Zudem befinden sich auch an diesem Standort eine Vielzahl an unter- und oberirdischer Leitungen, die einer baulichen Entwicklung als Logistikstandort entgegenstehen bzw. nur eine eingeschränkte bauliche Nutzbarkeit ermöglichen.

5) Lehrte-Nord 3 (Aligser Automeile): Das Areal ist verkehrsgünstig direkt an die Autobahn A2 angebunden und es befindet sich im Anschluss an vorhandene Gewerbegebiete. Schützenswerte Landschaftsbestandteile i.S.d. Naturschutzrechts werden nicht in Anspruch genommen (siehe Kapitel 6.2). Auch ist der Abstand zur Wohnbebauung ausreichend groß, um Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Gewerbe/Industrie vermeiden zu können. Der vorliegende vorhabenbezogene Bebauungsplan setzt hierzu geeignete Maßnahmen fest, die den Schutz der Wohnbevölkerung gegen schädliche Umwelteinwirkungen gewährleisten (siehe Kapitel 4.3 und 9). Insoweit erfüllt dieser Standort in der Gemarkung Aligse die Anforderungen an einen zeitgemäßen Logistikstandort und entspricht den gemäß wirksamen Flächennutzungsplan und beschlossenen Stadtentwicklungskonzept formulierten Zielen für die Gebietsentwicklung.

### *Zusammenfassung*

Vor diesem Hintergrund sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erschließung und Ansiedlung des neuen ALDI-Logistikzentrums auf der in Kapitel 2.2 beschriebenen Fläche in der Gemarkung Aligse geschaffen werden. Hier lassen sich die zitierten Ziele für Gewerbe und Logistik aus der Flächennutzungsplanung und dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept am ehesten umsetzen. Insgesamt werden damit die gemäß § 1 Abs. 6 BauGB in der Bauleitplanung relevanten wirtschaftlichen Belange berücksichtigt, indem ein ausreichendes, den wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechendes Flächenangebot geschaffen wird. Die geplante Gebietsentwicklung ermöglicht die Verlagerung des ALDI-Verteilzentrums, die den Anstoß für die Planung gegeben hat und die dem o.g. Ziel dient, stadtdansässigen Unternehmen wirtschaftlich erforderliche Betriebserweiterungen- und -umstrukturierungen zu ermöglichen. Alternativ oder optional als Nachnutzung kommt u.a. auch die Neuansiedlung anderer Logistikunternehmen der Einzelhandelsbranche mit vergleichbaren Flächenansprüchen in Betracht. Insoweit wird ein Beitrag zur Erhaltung und Stärkung der Wirtschaftskraft der Stadt Lehrte sowie im Falle der ALDI-Umsiedlung zur Sicherung bzw. bei einer Neuansiedlung zur Schaffung von Arbeitsplätzen geleistet.

Bei dem in Aussicht genommenen Planbereich handelt es sich um die einzige laut Flächennutzungsplan ausgewiesene Fläche im Stadtgebiet, die hinsichtlich der o.g. Rahmenbedingungen für die geplante Nutzung geeignet ist. Weiter kann mit der geplanten Gebietsentwicklung eine für die Beschäftigten von ALDI sozialverträgliche Standortverlagerung innerhalb des Stadtgebietes (vormals Sievershausen) ermöglicht werden. Vor diesem Hintergrund misst die Stadt Lehrte der Gebietsentwicklung in der Gemarkung Aligse sowie den genannten wirtschaftlichen und sozialen Belangen in der Abwägung mit anderen Belangen ein besonderes Gewicht zu.

Da mit der 70. Änderung des alten und im Rahmen der Aufstellung des neuen Flächennutzungsplanes hier ausdehnte gewerbliche Bauflächen dargestellt wurden, kann von der grundsätzlichen Eignung des Plangebietes für die in Aussicht genommene Nutzung ausgegangen werden. Dabei ist seinerzeit auch berücksichtigt worden, dass unter Umweltgesichtspunkten nur vergleichsweise geringe Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind (vgl. Umweltbericht zum Flächennutzungsplan, Seite 64). Dies gilt auch für die Flächeninanspruchnahme, gegen die seitens der Landwirtschaftskammer in ihrer Stellungnahme zum Vorentwurf Bedenken erhoben wurden. Unter Berücksichtigung der o.g. Argumente für die Gebietsentwicklung und insbesondere der verkehrlichen Lagegunst des Standorts ist die Aufgabe landwirtschaftlicher Nutzflächen und die weitere bauliche Entwicklung an dem in Aussicht genommenen Standort unverzichtbar, da sich Projekte der hier geplanten Größenordnung nicht in Baulücken oder durch sonstige Maßnahmen der Innenentwicklung realisieren lassen. Im Sinne der wirksamen Flächennutzungsplandarstellung wird nach erneuter Prüfung und Abwägung aller planrelevanten Belange an der Planung festgehalten, zumal es sich hier nicht um naturschutzfachlich wertvolle Böden oder um Böden mit besonders hohem ackerbaulichen Ertragspotenzial handelt (siehe Kapitel 7.2) und da die Flächen aufgrund ihrer Vorbelastungen (Autobahn A2, Hochspannungsleitungen, vorhandenes Gewerbegebiet) keine besondere Bedeutung für Naturschutz und Naherholung aufweisen (siehe Kapitel 8.3). Darüber hinaus kann auch den im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung mehrfach vorgetragenen Vorbehalten gegen den Flächenverbrauch begegnet werden, da die Belange des Boden- und Klimaschutzes durch die Festsetzung von Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden können.

In der planerischen Bewertung wurden auch weitere ebenfalls aus der Öffentlichkeit angeführten Bedenken gegen die Planung geprüft: Eine etwaige Beeinträchtigung der Struktur und der Entwicklungsmöglichkeiten des Dorfes Aligse relativiert sich in der Gesamtbetrachtung, da der dörfliche geprägte Kern der Ortschaft erhalten bleibt und der umgebende Landschaftsbereich bereits im Bestand durch das unmittelbar an den Ortsrand anschließende vorhandene Gewerbegebiet am Rudolf-Petzold-Ring und durch benachbarte Autobahn A2 geprägt ist. Weiter kann der reklamierte Flächenbedarf kleinerer und mittlerer Gewerbebetriebe mit dem vorliegenden Bebauungsplan nicht gedeckt werden, da hier dem auch in dem ISEK 2015 vorgegebenem Ziel, Planungsrecht für die Standortumsiedlung und -entwicklung eines stadtdansässigen Betriebes der Einzelhandelsbranche zu schaffen, der Vorrang eingeräumt wird. Vor diesem Hintergrund sollen von städtischer Seite aus neben der Aktivierung vorhandener Flächenpotenziale neue Gewerbeflächen für kleingewerbliche Betriebe entwickelt werden. Entsprechende Planverfahren werden zu gegebener Zeit eingeleitet.

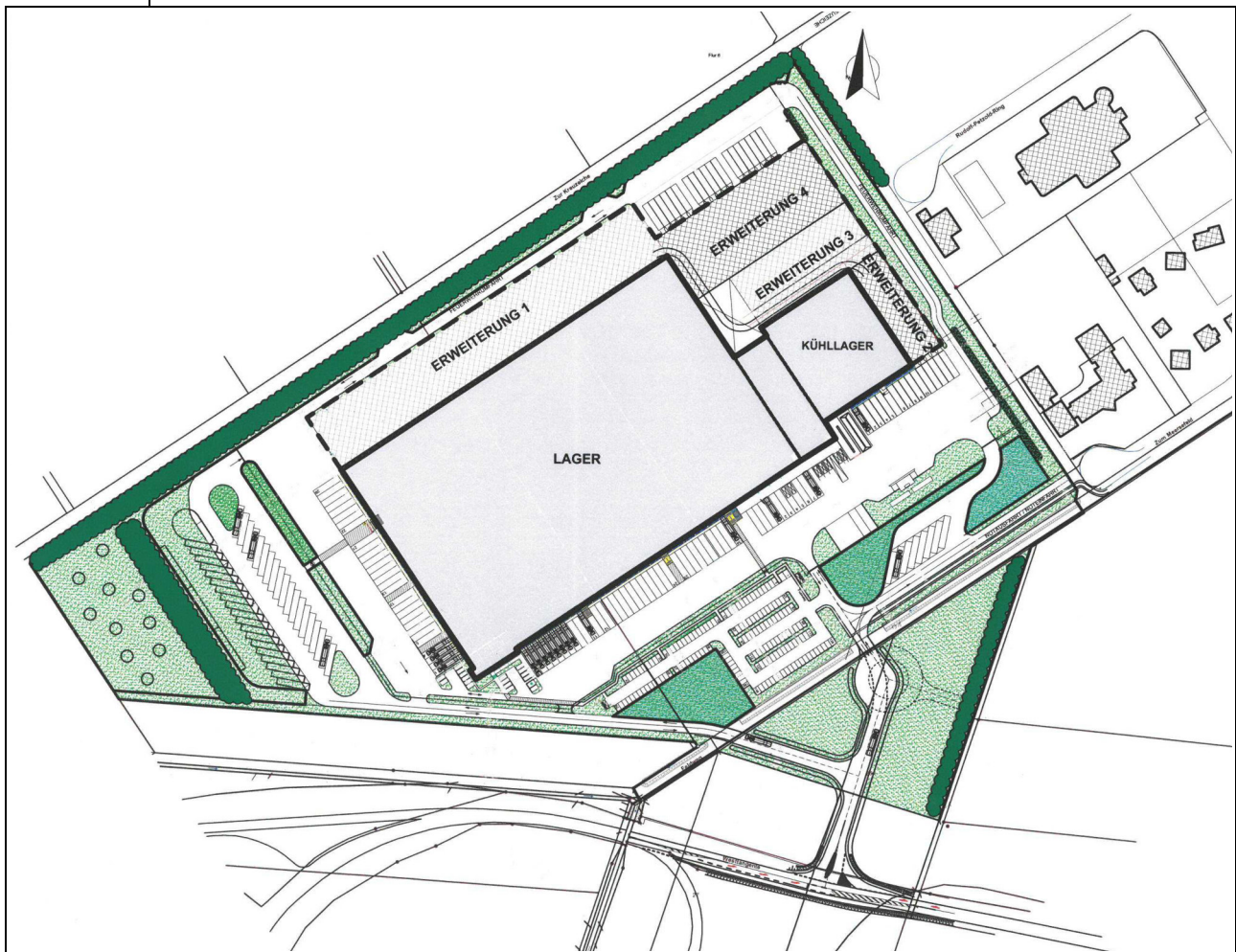
All dies führt in der planerischen Gesamtabwägung dazu, dass die Stadt Lehrte an den bereits mit dem Flächennutzungsplan 2007 genannten Zielen für die Entwicklung der Gewerbeflächen in Aligse festhält (siehe Kapitel 15). Vor diesem Hintergrund werden für die Konkretisierung der Bebauungsplanung die in der Begründung zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes genannten Vorgaben aufgegriffen und ausdrücklich bekräftigt (vgl. Seite 106):

- Verkehrsanbindung an das überregionale Verkehrsnetz (Autobahnanschluss)
- Eingrünung des Siedlungsrandes und Berücksichtigung des Landschaftsschutzgebietes
- Regenwasserbewirtschaftung zur Drosselung der Abflüsse von versiegelten Flächen
- Beachtung von Ölfernleitung und anderen Leitungstrassen.

### **3.2 Städtebauliches Konzept**

Wie oben bereits ausgeführt, ist die gewerbliche Entwicklung der Flächen im Plangebiet (Teilgeltungsbereich A) durch die wirksamen Darstellungen des Flächennutzungsplanes bereits vorgezeichnet. Vor diesem Hintergrund hat die Fa. ALDI ein Baukonzept für das geplante Logistikzentrum vorgelegt, das die beabsichtigte bauliche und sonstige Gesamtentwicklung des Gebietes darstellt. Dieses auf der folgenden Seite abgebildete Konzept wurde in einer Reihe von Verwaltungsgesprächen mit der Stadt Lehrte und mit diversen Fachbehörden abgestimmt. Es dient als Orientierungsrahmen für die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes und für die Ausdifferenzierung des mittlerweile vorgelegten Vorhaben- und Erschließungsplans für den ersten Bauabschnitt (siehe Kapitel 1 und Kapitel 4, Vorbemerkung).

Das städtebauliche Konzept für die Entwicklung des Gebiets sieht vor, dass das Plangebiet über einen direkten Anschluss an die Westtangente im Süden erschlossen wird. Diese öffentliche Erschließung wird als Gewerbestraße angelegt, die in einem Wendehammer vor dem vorhandenen Graben mündet. Von hier aus sind zwei private Anbindungen für die Logistikflächen vorgesehen, die sich nördlich des Grabens auf den ehemaligen Ackerflächen anschließen. Daneben gibt es einen Straßenansatz auf der Ostseite, über den die künftige Erschließung der hier laut Flächennutzungsplan der Stadt Lehrte vorgesehenen Gewerbeflächen und optional eine Durchwegung mit Anschluss an die Straße 'Zum Meersefeld' ermöglicht wird.



Städtebauliches Konzept für die Gebietsentwicklung (M 1 : 200 im Original)

Das eigentliche Logistikhallen umfasst ein Hallengebäude mit zum Teil ebenerdigen, zum Teil in Hochregalen organisierten Lagerflächen, mit einem Verwaltungstrakt und Technikräumen sowie mit einem separaten Kühlhaus. Die Baukörper werden entsprechend der Grundstücksausrichtung angeordnet: An der östlichen Grenze des Gebietes wird das Kühlhaus errichtet. Die große Lagerhalle, die sich im ersten Bauabschnitt nur zum Teil bis an die nördliche Grenze des Gebietes erstreckt, schließt sich nach Westen an. Gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan sowie Durchführungsvertrag ist vorgesehen, zunächst eine Fläche von 44.500 m<sup>2</sup> zu bebauen und weitere 42.000 m<sup>2</sup> als befestigte Flächen anzulegen. In diesem ersten Bauabschnitt befinden sich die Erschließungsflächen und die Lkw-Ports für den Warenumsatz ausschließlich auf der von der Ortslage Aligse abgewandten Süd- bzw. Westseite der Gebäude. Im Westen ist eine große Stellplatzanlage für Lkw vorgesehen, die als Warteraum für anführende Lieferfahrzeuge dient. Daneben gibt es eine kleinere Aufstellfläche zur Belieferung des Kühlhauses im Südosten. Der Mitarbeiter- und Kundenstellplatz für insgesamt ca. 150 Pkw befindet sich auf der Südseite der Halle, ebenfalls noch nördlich des Grabens.

Nach Norden sind optional Flächen für die mögliche bauliche Erweiterung der Lagerhalle und des Kühlhauses eingeplant. Hier können in künftigen Bauabschnitten bauliche Erweiterungen in der Größenordnung von insgesamt bis zu ca. 25.000 m<sup>2</sup> realisiert werden, wenn dazu mit der Änderung oder Erweiterung der Vorhabenplanung und dem Abschluss ergänzender

Durchführungsvereinbarung die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Im Übrigen gibt es hier lediglich eine Feuerwehr- und Notumfahrt. Im Südosten ist eine Zuwegung für Fußgänger und Radfahrer mit Anschluss an die Straße 'Zum Meersefeld' in dem benachbarten Gewerbegebiet vorgesehen.

Auf der Nord- und Ostseite des Plangebietes wird die Logistikfläche auf einem Streifen entlang des Wirtschaftsweges 'Zur Kreuzeiche' bzw. im Zusammenhang mit dem am Rande des bereits vorhandenen Gewerbegebietes gelegenen Gehölzbestand eingegrünt. Es entsteht so eine räumlich wirksame Abschirmung des Areals, die durch die geplante Anpflanzung einer Baumreihe in Richtung Aligse fortgesetzt wird. Im Westen des Plangebietes und südlich des o.g. Grabens bleiben Teilflächen unbebaut. Hier werden naturnah zu gestaltende Versickerungsmulden angelegt sowie Grünstrukturen und Gehölze angepflanzt, die der landschaftsgerechten Gestaltung dienen.

## 4 Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes

### *Vorbemerkung*

Das skizzierte Entwicklungskonzept, das unter Berücksichtigung der Vorhabenplanung der Fa. ALDI erstellt wurde, ist keine verbindliche Vorgabe, dient aber als Grundlage für die Planaufstellung. Während der vorhabenbezogene Bebauungsplan allgemeine Festsetzungen für ein Sondergebiet 'SO-Logistikzentrum' einschließlich Büronutzungen trifft, wird nur der erste Bauabschnitt Gegenstand des Durchführungsvertrags und damit durch Beschluss des Rates der Stadt Lehrte zugelassen. Dies wird ausdrücklich durch eine textliche Festsetzung gemäß § 12 Abs. 3a BauGB geregelt, nach der im Plangebiet (Teilgeltungsbereich A) nur solche Vorhaben zulässig sind, zu deren Durchführung sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag verpflichtet. Für künftige Bauabschnitte oder etwaige Änderungen im Rahmen des Gesamtplans sind zu gegebener Zeit entsprechende konkrete Planungen vorzulegen und ergänzende Vereinbarungen zu schließen (siehe Kapitel 1.1).

Mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wird die geordnete städtebauliche Entwicklung für den Planbereich gesichert. Hierzu werden sämtliche Planungsbelange – Verkehrserschließung, Immissionsbelastung, Naturschutzausgleich etc. auf der Grundlage der zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans im Hinblick auf den Gesamtumfang des geplanten Logistikzentrums beurteilt und in die Abwägung eingestellt. Gleichzeitig werden die Vorgaben für die Zulässigkeit des konkreten Vorhabens im ersten Bauabschnitt präzise und verbindlich im Rahmen des Durchführungsvertrags sowie des Vorhaben- und Erschließungsplans festgelegt, so dass nur die zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Lehrte abgestimmte Planung zur Umsetzung gelangen kann.

Dies vorausgeschickt werden die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes, die die grundlegenden planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Zulässigkeit des Gesamtvorhabens schaffen, unter Berücksichtigung städtebaulicher Ziele und fachrechtlicher Erfordernisse erläutert.



## 4.1 Bauliche Nutzung

### *Art der baulichen Nutzung*

Der größte Teil des Plangebietes (Teilgeltungsbereich A) wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 11 Abs. 2 BauNVO als Sondergebiet 'SO-Logistikzentrum' festgesetzt und in die Teilflächen SO\* und SO\*\* gegliedert (siehe unten). Zwar war ursprünglich die Festsetzung von Industriegebieten GI gemäß § 9 BauNVO vorgesehen, um eine möglichst wenig eingeschränkte Nutzung im Sinne der o.g. Ziele zu ermöglichen. Mit der Konkretisierung der Vorhabenplanung und infolge des städtebaupolitischen Wunsches einer auf die Ansiedlung des Logistikzentrums fokussierten Planung haben sich die Planungsabsichten jedoch so verdichtet, dass nunmehr die Festsetzung eines Sondergebietes 'SO-Logistikzentrum' zur planerischen Steuerung der beabsichtigten Entwicklung gewählt wird. Eine in Gewerbe- oder Industriegebieten regelmäßig anzutreffende Nutzungsmischung gewerblicher Nutzungen ist ausdrücklich nicht Ziel der Planung. Auch die Erkenntnis, dass die Schalleistung des planerisch vorbereiteten Vorhabens zwischen den Werten eines Gewerbe- und Industriegebiets liegen wird, spricht für die Wahl der Sondergebietsfestsetzung mit den weiteren emissionsbeschränkenden Festsetzungen (siehe Kapitel 4.3). Andere industrielle Nutzungen und potenzielle sonstige Nachnutzungen sind damit ausgeschlossen.

Durch textliche Festsetzung gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO wird die Zweckbestimmung des Sondergebietes formuliert und es wird die Art der baulichen Nutzung durch einen Katalog zulässiger Betriebe und Anlagen präzisiert. Das Sondergebiet 'SO-Logistikzentrum' dient der Unterbringung eines Logistikzentrums zur Lagerung und zum Umschlag von Waren aus der Einzelhandelsbranche, und zwar ausschließlich<sup>1</sup> zur Belieferung eines betrieblichen Filialnetzes<sup>1</sup>, sowie der Unterbringung von Büronutzungen, von Betriebs- und Stellplatzflächen sowie von sonstigen betrieblichen und baulichen Anlagen, die der Zweckbestimmung der Hauptnutzung dienen und in funktionalem Zusammenhang mit dieser stehen.

Im Einzelnen sind folgende Nutzungen zulässig:

1. ein Logistikzentrum der Einzelhandelsbranche<sup>1</sup>,
2. Büro- und Verwaltungsgebäude und -räume,
3. betriebsbezogene Tankstellen und Waschanlagen,
3. Garagen, Stellplätze und ihre Zufahrten sowie
4. Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO.

Zweckbestimmung und Zulässigkeitskatalog sind auf die Vorhabenplanung abgestimmt. Sie sollen den Betrieb des geplanten Logistikzentrums mit seiner Haupt- und den erforderlichen Nebennutzungen planerisch absichern. Neben dem eigentlichen Logistikzentrum werden Büronutzungen zugelassen, speziell für die Organisation und Verwaltung des Logistikzentrums wie allgemein für sonstige Verwaltungseinrichtungen (z.B. ALDI-Marketing). Weiter werden betriebsbezogene Tankstellen und Waschanlagen ausdrücklich in den Nutzungskatalog aufgenommen, um deren Zulässigkeit klarzustellen. Schließlich sind die erforderlichen betrieblichen Verkehrsflächen ebenso Gegenstand der Planung wie Flächen für die technische Ver- und Entsorgung (z.B. Anlagen zur Regenwasserbewirtschaftung, Aufstellflächen für Abfallbehälter) sowie sonstige Nebenanlagen, die dem Nutzungszweck der festgesetzten Hauptnutzung dienen (z.B. WC-Haus für Lkw-Fahrer).

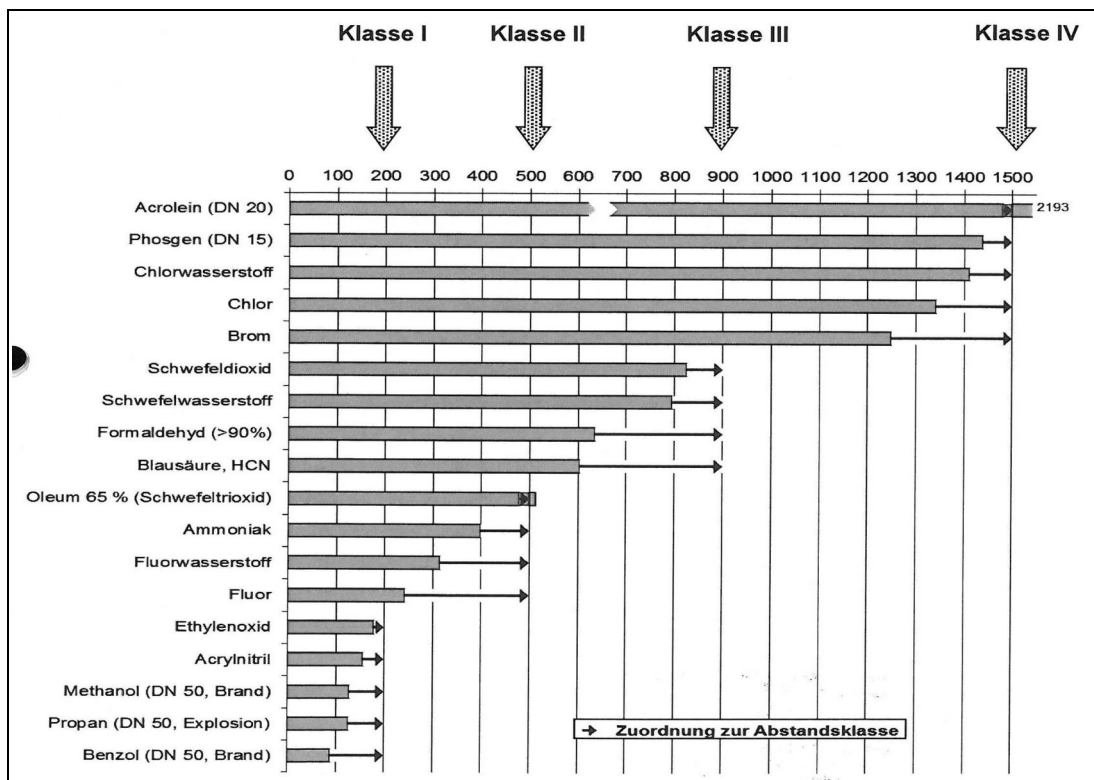
---

<sup>1</sup> Zur inhaltlichen Klarstellung wurden zwei redaktionelle Änderungen in die textlichen Festsetzungen aufgenommen: Das Wort „ausschließlich“ ersetzt den in der ausgelegten Planfassung verwendeten Begriff „namentlich“. Und es wird auch in dem Zulässigkeitskatalog ausdrücklich ergänzt, dass es sich um ein Logistikzentrum „der Einzelhandelsbranche“ handelt.

Demgegenüber sollen aber keine Spielräume für andere gewerbe- und industriegebietstypische Nutzungen eröffnet werden. Namentlich anzuführen ist, dass Lagerplätze und Einrichtungen des Einzelhandels auf der Grundlage der getroffenen Festsetzungen nicht zulässig sind. Während offene Lagerplätze zu einer unangemessenen Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes führen würden, werden sämtliche Einzelhandelsnutzungen im Interesse der Sicherung der zentralörtlichen Versorgungsstrukturen ausgeschlossen. Auch Einzelhandelsnutzungen im Zusammenhang mit anderen Betriebsleistungen (Produktion, Dienstleistung einschließlich Reparaturen) werden nicht zugelassen, da der Verkauf an Endverbraucher den im Plangebiet vorrangig geplanten Logistikbetrieb beeinträchtigen würde. Auch sogenannte Betriebswohnungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke werden nicht Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes, da deren Ansiedlung aus immissionsschutzrechtlichen Gründen und aufgrund der städtebaulichen Ziele für die Gebietsentwicklung nicht erwünscht ist.

### Reglementierung von Störfallbetrieben

Mit Blick auf den theoretisch denkbaren Fall der Lagerung und des Umschlags umweltgefährdender Stoffe in dem Logistikzentrum wird eine Festsetzung zur Zulässigkeit sogenannter Störfallbetriebe in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen. Für die planerische Umsetzung dieser Vorgabe liegt hierzu der Leitfaden KAS-18<sup>1</sup> der Kommission für Anlagensicherheit vor. Darin werden die in der nachstehenden Tabelle genannten Abstandsempfehlungen für die Bauleitplanung aufgeführt.



Abstandsempfehlungen für die Bauleitplanung (Achtungsabstände ohne Detailkenntnisse)

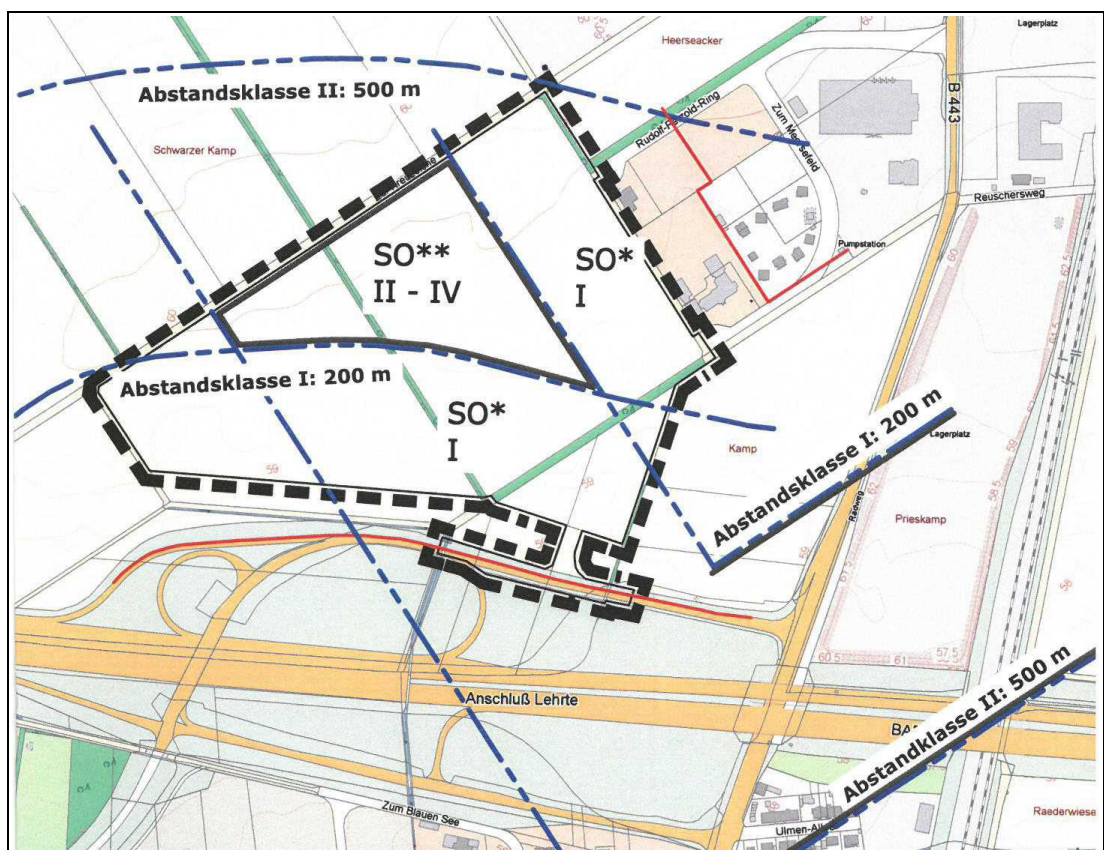
Quelle: Anhang 1 zu dem Leitfaden KAS-18

1 Bundesministerium für Umweltschutz, Naturschutz und Reaktorsicherheit: "Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BImSchG", Berlin 2010

Nach dem Trennungsgrundsatz des § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sollen im Rahmen und mit Mitteln der Bauleitplanung auch die Auswirkungen von schweren Unfällen in Betriebsbereichen (sogenannte "Dennoch-Störfälle", die sich trotz aller betriebsbezogenen Sicherheitsmaßnahmen ereignen können) im Sinne der Seveso-III-Richtlinie 2012/18/EU auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, u.a. wichtige Verkehrswege, so weit wie möglich vermieden werden. Hierzu ist zwischen kritischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung – 12. BImSchV (sogenannte Seveso-Betriebe) einerseits und den schutzbedürftigen Bereichen und Nutzungen andererseits ein „angemessener Abstand“ einzuhalten. Dieser wird nach den in der voranstehenden Tabelle genannten Abstandsempfehlungen bemessen.

Zur Berücksichtigung der zitierten Empfehlungen werden die genannten Abstandsklassen in die örtlichen Verhältnisse übertragen. Dabei werden als schutzbedürftige Bereiche und Nutzungen der Musterhauspark der Fa. HELMA und das Pferdesporthaus Loesdau als öffentlich genutzte Gebäude mit einem gewissen Publikumsverkehr sowie die südlich des Plangebietes verlaufende Autobahn A2, hier mit der Anschlussrampe im Zuge der Westtangente, berücksichtigt. Letztere wird auch deswegen als wichtiger Verkehrsweg angesehen, da hier die Neuklassifizierung als Landesstraße in Aussicht genommen ist. Der Schutz des Wohngebietes 'Kuhlkamp' im Südwesten von Aligse ist dabei berücksichtigt, da hier die o.g. näherliegenden gewerblichen Nutzungen maßgeblich sind.

Aus dieser in der nachfolgenden Abbildung dargestellten Betrachtung ergeben sich Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes, die die Zulässigkeit von bestimmten Arten baulicher und sonstiger Anlagen, die in Industriegebieten zulässig sind, einschränken.



Übertragung der Abstandsklassen gemäß KAS-18 in die Örtlichkeit

Namentlich werden Anlagen, die einen Betriebsbereich i.S.v. § 3 Abs. 5a BImSchG bilden oder Teil eines solchen Betriebsbereiches wären, nach den Abstandsklassen des o.g. Leitfadens gemäß § 1 Abs. 9 BauNVO ausgeschlossen. Dabei kommt es in der Teilfläche 'SO\*' des Logistikzentrums im Anschluss an das vorhandene Gewerbegebiet und in der Nähe zur Autobahn A 2 zum Ausschluss sämtlicher potenzieller Störfallanlagen, während in der Teilfläche 'SO\*\*' nur derartige Anlagen ausgeschlossen werden, die den Abstandsklassen II bis IV zuzuordnen sind. Demnach sind nur auf einer Teilfläche im nördlichen Abschnitt des Plangebietes Betriebe der Abstandsklasse I zulässig, da der Mindestabstand von 200 m zu den schutzwürdigen Nutzungen gewährleistet ist.

Mit dieser Festsetzung bezüglich der sogenannten Störfallbetriebe werden die Ansprüche des § 50 BImSchG hinreichend berücksichtigt. Ein kompletter Ausschluss der sogenannten Störfallbetriebe lässt sich aus den möglichen Gefährdungspotenzialen für umliegende schützenswerte Nutzungen städtebaulich nicht begründen.

Weiter werden ebenfalls aus Gründen des Immissionsschutzes zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in der Umgebung Emissionskontingente für Teilflächen des geplanten Sondergebietes 'SO-Logistikzentrum' sowie Zusatzkontingente in Richtungssektoren als Vorkehrungen gegen schädliche Umwelteinwirkungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB festgesetzt (siehe Kapitel 4.3). Nähere Einzelheiten hierzu werden unter Berücksichtigung der durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen im Umweltbericht ausführlich erläutert (siehe Kapitel 9.3).

Insgesamt werden mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan die erforderlichen Festsetzungen für die Entwicklung von Logistikflächen getroffen, die die Ansiedlung und den Betrieb des geplanten Verteilzentrums ermöglichen. Mit der Ausweisung des Sondergebiets sowie der Vorlage des Durchführungsvertrags samt Vorhaben- und Erschließungsplans, wird zugleich dafür Sorge getragen, dass keine sonstigen gewerbe- und industriegebietstypischen Nutzungen entwickelt werden können. Gleichwohl ist – unter Beachtung der o.g. Einschränkungen – auch ein für die zeitgemäße und wirtschaftliche Nutzung von Logistikflächen notwendiger Nachtbetrieb im Plangebiet zulässig, soweit die in Kapitel 4.3 erläuterten Vorgaben für den Immissionsschutz eingehalten werden.

#### *Maß der baulichen Nutzung*

Das Maß der baulichen Nutzung wird nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 3 BauNVO geregelt, und zwar mit der Grundflächenzahl und mit der zulässigen Höhe baulicher Anlagen:

- Die Grundflächenzahl wird mit GRZ=0,8 festgesetzt. Dies entspricht der Obergrenze des gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO im Regelfall zulässigen Maßes der baulichen Nutzung. Um im Rahmen der künftigen Gebietsentwicklung neben dem Bau der geplanten Logistikhallen auch die Schaffung von Zufahrten, Stellplätzen und sonstigen betrieblichen Anlagen in einem Höchstmaß an Flexibilität zu ermöglichen, wird von den Überschreitungsmöglichkeiten des 19 Abs. 4 BauNVO Gebrauch gemacht. Eine textliche Festsetzung regelt, dass die zulässige Grundfläche in dem Sondergebiet durch Anlagen i.S.d. § 19 Abs. 4 Nrn. 1 und 2 BauNVO bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 überschritten werden darf.

Als städtebauliche Gründe für die Abweichung von den Regelanforderungen des § 19 Abs. 4 BauNVO ist anzuführen, dass damit die Ausweisung von Gewerbe- und Logistikflächen an anderer Stelle vermieden wird und die hier festgesetzte höhere Versiegelung insoweit dem sparsamen Umgang mit Boden dient. Hier wird in städtebaulich geeigneter

und verkehrstechnisch bestmöglich erschlossener Lage damit zugleich sichergestellt, dass es nicht zu einer wesentlichen Erschwerung der zweckgebundenen Grundstücksausnutzung kommt. Gleichwohl werden die Belange des Bodenschutzes im vorliegenden Fall beachtet: Stellt man in Rechnung, dass die festgesetzten private Grünflächen Teil des künftigen Betriebsgrundstücks sind, ergibt im Plangebiet insgesamt ein deutlich niedriger Versiegelungsgrad, der mit ca. 75 % auch unter dem Regelwert für Gewerbe- und Industriegebiete liegt. Zudem trägt die festgesetzte Dachbegrünung zur Minimierung negativer Auswirkungen auf die Funktionen des Bodens bei (siehe Kapitel 4.5 und 8.2).

- Zudem wird für das geplante Sondergebiet eine Festsetzung zur Höhe baulicher Anlagen als Höchstmaß getroffen. Dabei wird die Höhe über NN als Bezugspunkt gemäß § 18 Abs. 1 BauNVO gewählt und in Anlehnung an die Regelung in dem benachbarten Gewerbegebiet mit max. 77 m über NN festgesetzt, was bei einem Geländeneiveau von ca. 59 bis 60 m über NN einer Höhe baulicher Anlagen von ca. 17,5 m über dem Boden entspricht. Dies trägt den Anforderungen an moderne Gewerbebauten und Logistikhallen Rechnung.

Die Festsetzungen zur Grundstücksausnutzung und Höhenentwicklung sind daran orientiert, die betriebliche Nutzung in möglichst flexibler Weise zu ermöglichen. Dies ist angesichts der Lage des Plangebietes verträglich, zumal sie namentlich hinsichtlich der Höhe baulicher Anlagen die Struktur des Nachbargesbietes berücksichtigen.

#### *Bauweise, überbaubare Flächen*

Für die Gebäude in dem Sondergebiet wird eine abweichende Bauweise gemäß § 22 Abs. 4 BauNVO festgesetzt: Laut textlicher Festsetzung müssen sie wie in der offenen Bauweise mit seitlichem Grenzabstand errichtet werden, die Gebäudelänge darf aber mehr als 50 m betragen (§ 22 Abs. 4 BauNVO). Auf diese Weise wird die Errichtung großflächiger Hallen, die für den Logistikbetrieb notwendig sind, ermöglicht.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen gemäß § 23 Abs. 3 BauNVO definiert. Im Interesse einer flexiblen Grundstücksausnutzung wird ein großes, zusammenhängendes Baufeld festgesetzt. Entsprechend der in Kapitel 3.2 erläuterten Vorhabenplanung gibt es im Norden und Osten nur schmale nicht überbaubare Grundstücksflächen, die für die Gebäudeumfahrung (u.a. Feuerwehr) sowie als Puffer zu Grün- und Pflanzflächen erforderlich sind. Im Westen und Süden rückt das Baufeld von den Grundstücksgrenzen ab, da hier keine baulichen Nutzungen, sondern die Erschließungsanlagen geplant sind.

#### *Örtliche Bauvorschrift über Gestaltung (ÖBV)*

In den vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird ergänzend zu den städtebaulichen Regelungen gemäß § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 84 NBauO eine örtliche Bauvorschrift aufgenommen. Diese formuliert besondere Anforderungen an die Gestaltung von Gebäuden und Werbeanlagen. Damit verfolgt die Stadt Lehrte das Ziel, für eine gewisse Einheitlichkeit der Baugestaltung im Plangebiet Sorge zu tragen und die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu minimieren (siehe Kapitel 8.2). Das den baugestalterischen Bestimmungen zugrunde liegende Gestaltungskonzept wurde für die geplanten Gewerbebauten, Logistikhallen und sonstigen Anlagen mit der Vorhabenträgerin abgestimmt. Es ist auch Grundlage des Durchführungsvertrages sowie des in dem Vorhaben- und Erschließungsplan verbindlich abgestimmten Entwurfs für den ersten Bauabschnitt.

Die örtlich Bauvorschrift umfasst folgende Regelungen zur Gestaltung der Gebäude:

- Die Dächer von Gebäuden und Nebenanlagen sollen generell als Flachdächer ausgebildet werden, um einen fernwirksamen Wildwuchses der großformatiger Baukörper bei unterschiedlichen Dachformen zu vermeiden. Dabei ist die Installation von Anlagen für die Nutzung solarer Strahlungsenergie unter Beachtung der textlichen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans zur Dachbegrünung (siehe Kapitel 8.2) zulässig.
- Hinsichtlich der Fassaden wird eine bauliche und gestalterische Gliederung sowie eine abgestimmte Farbgestaltung angestrebt: In der Summe mindestens 50 % aller Außenwände von Gebäuden sollen durch Gebäudevorsprünge, Farb- oder Materialwechsel, Wandbegrünungen, Tragwerkselemente, Treppenhäuser u.Ä. gegliedert werden. Generell sollen nur nicht oder gering glänzende Farben und Materialien zum Einsatz kommen (Glanzgrade G2 „matt“ und G3 „mittlerer Glanz“ der Euronorm EN ISO 2813), um die Reflexionswirkung hochglänzender Oberflächen zu vermeiden.
- Als Farbtöne für die großflächigen Ansichten der Hauptgebäude sollen gedeckte Farben im Spektrum 'grau/weiß', allerdings nicht reinweiß verwendet werden. Für Teilflächen der Fassaden bis zu 25 % der gesamten Außenwände sind daneben Farbtöne im Spektrum 'dunkelgrau' zulässig. Die Farbtöne werden in der örtlichen Bauvorschrift nach dem Farbregister RAL definiert, jeweilige Zwischentöne werden zugelassen. Im Rahmen des Durchführungsvertrages wird die Fassadengestaltung mit den Ansichtsdarstellungen, die Teil des Vorhaben- und Erschließungsplans sind, verbindlich festgelegt.
- Von den Vorgaben zur Farbgestaltung ausgenommen sind Fenster, Türen und Tore, Firmenlogos und Werbeschilder sowie sonstige untergeordnete Bauteile an Fassaden wie beispielsweise Vordächer, Lisene etc.

Hinsichtlich der Werbeanlagen wird geregelt, dass diese nur an der Stätte der Leistung errichtet werden dürfen und dass Fremdwerbung sowie Werbeanlagen mit bewegtem Licht oder mit wechselnden Farben generell nicht zulässig sind. Im Sinne der von der Straßenbauverwaltung vorgetragenen Anregung werden die in dem *Allgemeinen Rundschreiben ARS 32/2001* des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) genannten Werbeanlagen (Prismenwendeanlagen, Lauflichtbänder, Filmwände u.a.) ausdrücklich ausgeschlossen. Zulässig sind aber jeweils bis zu zwei Firmenlogos oder Werbeschilder in der Größe von max. 50 m<sup>2</sup> sowie jeweils bis zu zwei Schriftfelder/Schriftzüge in der Höhe von max. 2,5 m und mit einer Länge von max. 20 m an den Fassaden auf der Süd- und Westseite, wobei diese Werbeanlagen die Höhe der Dachattika nicht überschreiten dürfen.

Aufgrund der im Verfahren vorgetragenen Bedenken hinsichtlich der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der etwaigen Störung durch Blendwirkungen ist die Errichtung eines Werbepylons im Plangebiet nicht mehr Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans bzw. der örtlichen Bauvorschrift. Werbeanlagen dieser Art sind nicht zulässig. Daneben tragen die naturschutzrechtlich begründeten Beschränkungen von Höhe und Lichtart der Außenbeleuchtung sowie ihrer Abstrahlung dazu bei, dass Blendwirkungen, die von diesen Anlagen ausgehen können, reduziert werden (siehe Kapitel 3.4.6).

Die örtliche Bauvorschrift ist wirksam für den Teilgeltungsbereich A des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes und tritt mit der Bekanntmachung des Planes in Kraft. Als weitere formelle Regelungen werden die Bestimmungen zur Ordnungswidrigkeit und deren Ahndung gemäß NBauO ausdrücklich in die örtliche Bauvorschrift aufgenommen. Über den mit der örtlichen

Bauvorschrift allgemein formulierten Rahmen hinaus werden weitere gestalterische Details mit dem Durchführungsvertrag und mit dem Vorhaben- und Erschließungsplan verbindlich festgelegt. So können Anforderungen der Vorhabenträgerin, z.B. die Farbgebung in Anlehnung an das Corporate Design, berücksichtigt werden und gleichzeitig behält es sich die Stadt Lehrte vor, flexibel auf etwaige Veränderungen reagieren zu können.

## **4.2 Verkehr und Erschließung**

### *Vorbemerkung – Ablauf der Verkehrsuntersuchungen*

Aufgrund der besonderen Bedeutung der Verkehrsbelange für die Realisierbarkeit des Vorhabens wurde das Projekt von Anbeginn intensiv verkehrsplanerisch begleitet. Wie eingangs dargestellt wurde, liegt das Plangebiet (Teilgeltungsbereich A) unmittelbar nördlich der Autobahn A2. Im Bestand gibt es keine Verkehrsanbindung aus dem östlich anschließenden Gewerbegebiet, da die Wendehammer von Rudolf-Petzold-Ring und an der Straße 'Zum Meersefeld' nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 02/7 „Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3“ durch einen Grünstreifen von dem Planbereich getrennt sind. Auch der nördlich des Plangebietes tangierende Wirtschaftsweg 'Zur Kreuzeiche' ist nicht geeignet für die Aufnahme des zu erwartenden bzw. durch die Planung entstehenden Logistikverkehrs. Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen einer ersten Machbarkeitsstudie<sup>1</sup> bereits im Jahr 2015 grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt, wie das Plangebiet über eine Planstraße mit direktem Anschluss an die Autobahn A2 bzw. an den Autobahnzubringer (Anschlussstelle Lehrte-Nord) im Zuge der Westtangente erschlossen werden kann und welche Ausbaumaßnahmen dafür erforderlich sind. Diese Studie war Gegenstand der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zum Vorentwurf des Bebauungsplans.

In einem zweiten Schritt wurden die Verkehrsuntersuchungen um Aussagen zur Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und der Knotenpunkte im Umfeld des Plangebietes ergänzt. Namentlich wurden die Knotenpunkte B 443 / Westtangente, B 443 / Anschlussrampe A2 und Westtangente / Anschlussrampe A2 untersucht. Für die Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen wurde dabei als weiterer Planfall neben der direkten Anbindung an die Westtangente ein Straßennetz mit Anbindung an das Gewerbegebiet Rudolf-Petzold-Ring über die Straße 'Zum Meersefeld' in die Untersuchung einbezogen (sogenannte Variante mit Durchstich). Grundlage der Untersuchung, die mit der Fassung vom März 2017 als Anlage zur Entwurf des Bebauungsplan öffentlich ausgelegt hat, waren seinerzeit die Ergebnisse zweier im Juni 2015 und November 2016 nach Vorgabe der entsprechenden Regelwerke<sup>2</sup> durchgeführter Verkehrszählungen. Für die Analyse und Planung wurden die vorhandenen und die aufgrund üblicher Prognosewerte für die allgemeine Mobilitätsentwicklung zu erwartenden Verkehrsmengen berücksichtigt. Daneben wurden die für das geplanten Logistikzentrum von ALDI genannten und anhand der Betriebsabläufe in vergleichbaren Einrichtungen überprüften Verkehre in Ansatz gebracht (650 Fahrten/Tag, davon 400 Lkw).

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung belegten, dass die in Aussicht genommene Anbindung der neuen Logistikflächen in beiden untersuchten Fällen verträglich realisierbar ist. Um plan- und vorhabenbedingte Verkehrsbelastungen aus dem bestehenden Gewerbegebiet

---

1 Verfasser: Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert (Dipl.-Ing. Thomas Müller), Hannover 2015

2 Hier insbesondere: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)  
Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

herauszuhalten, wurde im Folgenden nur der Planfall ohne Durchstich weiterverfolgt. Zusammenfassend ließ sich seinerzeit bereits feststellen, dass insgesamt keine nennenswerten Mehrbelastungen durch das geplante Vorhaben zu erwarten sind. Unter Berücksichtigung regionaler Rahmenbedingungen (z.B. Verkehrsbeziehungen zum MegaHub etc.) ist für die o.g. Knotenpunkte ebenso wie für die Anbindung der Logistikflächen an die Westtangente festzuhalten, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen – hier berechnet für den Planfall ohne Durchstich – mit einer guten Leistungsfähigkeit aufgenommen werden kann. Weiter wurde nachgewiesen, dass aufgrund der vorliegenden Planung auch in der Verlängerung der Westtangente keine nennenswerte Mehrbelastung der Landesstraße L 385 (Ahlteiner Straße) zu erwarten ist.

Während ursprünglich die prognostizierten Verkehrsmengen nur auf das Vorhaben der Fa. ALDI bezogen waren, werden in einer ergänzenden Stellungnahme des Fachgutachters (Stand: September 2017) stattdessen allgemeine Ansätze für das Fahrzeugaufkommen gewählt. War in der Verkehrsuntersuchung zunächst eine Belastung von 1.100 Kfz/Tag angesetzt worden, so konnte jetzt nachgewiesen werden, dass Straßennetz und Knotenpunkte auch das erhöhte Verkehrsaufkommen von ca. 1.500 Kfz/Tag mit guten bis zufriedenstellenden Verkehrsabläufen aufnehmen können (siehe unten: Prognose zum Planfall mit Sondergebiet 'Logistikzentrum').

Nach der öffentlichen Auslegung wurden die Verkehrsuntersuchungen noch einmal erweitert und in der Fassung zur erneuten Auslegung zusammengeführt (Stand: April 2018). Jetzt wurde eine Lösung eingestellt, die den Verkehr von der A 2 auch aus Richtung Hannover direkt im Zuge der Westtangente – und nicht über die Knotenpunkte an der B 443 – zum Plangebiet führt. Zudem wurde der Untersuchungsraum in Richtung Norden erweitert, um auch die planbedingte, verkehrliche Mehrbelastung im weiteren Verlauf der B 443 ermitteln zu können. Als Grundlage wurden weitere Zählungen in Aligse und Röddensen durchgeführt und für den Planfall 2030 hochgerechnet. Unter Berücksichtigung der o.g. Ansätze wurde für die Ortsdurchfahrten Aligse und Röddensen im Zuge der Bundesstraße B 443 eine leicht erhöhte Belastung prognostiziert. Es ergaben sich jedoch keine abweichenden Aussagen hinsichtlich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und der Lkw-Belastung im Ortsteil Aligse.

Nachdem im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur erneuten Auslegung des Planentwurfes mit zahlreichen Stellungnahmen allgemeine Vorbehalte gegen die Inhalte und Ergebnisse der verkehrsplanerischen Untersuchungen geäußert worden waren, wurden die Analysen und Prognosen auf der Grundlage erneuter Zählungen ein weiteres Mal überprüft und auf dem neuesten Stand gebracht. Die Machbarkeitsstudie liegt nunmehr mit Stand vom Juni 2020 als aktualisierte Verkehrsuntersuchung zu dem Bebauungsplan vor. Ergänzend wurden zuletzt nach der 2. erneuten Auslegung die Berechnungsgrundlagen für die Schallschutzuntersuchungen aktualisiert, und zwar durch die Berücksichtigung neuerer Prognosewerte 2030 für das Verkehrsaufkommen auf der Autobahn A2. Dieser gesondert dokumentierte Nachtrag hat jedoch keine Auswirkungen auf die sonstigen Erhebungen und Berechnungen der o.g. Machbarkeitsstudie, die im Folgenden als Grundlage der weiteren Planungsschritte zusammengefasst werden.



## *Analyse und Prognosen*

### Bestand im vorhandenen Straßennetz

Die aktualisierte Verkehrsuntersuchung beruht auf einer erneuten Erfassung der Verkehrsströme an den bereits zuvor untersuchten Knotenpunkten sowie einer ergänzenden Zählung an dem Knotenpunkt Westtangente / Ulmenallee im Oktober 2019 und reflektiert die Zählergebnisse aus den Jahren 2015 bis 2018. Die aktuellen Zählergebnisse für die Tagesbelastung auf der Bundesstraße B 443 in Höhe der Autobahn A 2 bestätigen in etwa die alten Zählergebnisse, während die Zählergebnisse für die Westtangente und diejenigen in Aligse um bis zu 10 % über den Zählwerten von 2018 liegen<sup>1</sup>. Gleichzeitig weist das Schwerverkehrsaufkommen geringere Werte als in den älteren Erfassungen auf. Auf der Grundlage dieser Zählergebnisse wurde das Analyseverkehrsmodell der Stadt Lehrte aktualisiert und erweitert. Danach nimmt die Bundesstraße B 443 im Bestand an Werktagen zwischen 7.400 Kfz/24h im Norden von Aligse und 15.850 Kfz/24h südlich der Westtangente auf. Im südlichen Abschnitt der Ortsdurchfahrt Aligse liegt die Belastung bei 12.000 Kfz/24h (vor der Peiner Heerstraße noch bei 10.700 Kfz/24 h). Die Westtangente wird nördlich und südlich der Autobahn von 6.000 bis 9.500 Kfz/Werntag befahren. Die Anschlussrampen an der A 2 nehmen in/aus Richtung Hannover jeweils rd. 6.700 Kfz/Werntag auf. Die Rampen in/aus Richtung Berlin weisen jeweils eine Verkehrsbelastung von rd. 3.200 Kfz/Werntag auf.

### Planungsnullfall

Aufbauend auf den Analysebelastungen 2019 ist die Verkehrsprognose 2030 für den Planungsnullfall aktualisiert worden. Zur Berücksichtigung der weiteren Verkehrsentwicklung wurde die Verkehrsmatrix im Modell zunächst pauschal um 5 % erhöht. Zusätzlich wurden für den im Sommer 2020 in Betrieb genommenen Mega-Hub und den vorhandenen Autohof weitere Verkehrszuwächse angesetzt. Mit diesem Prognosezuschlag sind auch die künftig zu erwartenden Verkehrszuwächse auf der Autobahn A2 pauschal berücksichtigt. Dagegen werden etwaige Verkehrsstörungen auf der Autobahn A2 (Baustellen, Staus u.a.) und die daraus resultierenden Umleitungsverkehre nicht eingerechnet, da für die Planung und die Beurteilung ihrer verkehrlichen Auswirkungen auf den Regelfall normaler Verkehrsverhältnisse abgestellt wird. Für diesen besteht keine Überbelastung der betreffenden Straßenabschnitte. Derartige Verkehrsstörungen sind für die Bemessung der verkehrlichen Machbarkeit nicht entscheidend, da sie nicht vorhersehbar sind und als Sonderereignisse nicht maßgeblich über die Verkehrsqualität bestimmen können.

Die Prognosebelastungen im Planungsnullfall weisen für die Westtangente in Höhe der geplanten Anbindung des Plangebiets einen Wert von 7.700 Kfz/Werntag auf. Die Anschlussrampen in/aus Richtung Hannover nehmen jeweils rd. 7.300 Kfz/Werntag auf, die Belastung der Anschlussrampen in/aus Richtung Berlin steigen auf rd. 3.600 Kfz/Werntag an. Auf der Bundesstraße B 443 liegt die Prognosebelastung nördlich der A 2 bei 14.100 Kfz/Werntag und im südlichen Abschnitt der Ortsdurchfahrt Aligse bei 12.650 Kfz/24h. Während südlich der Peiner Heerstraße noch 11.250 Kfz/Werntag zu erwarten sind, sinkt die Belastung nördlich der Einmündung auf rd. 7.800 Kfz/ Werntag ab.

---

<sup>1</sup> Neben tatsächlichen Änderungen der Verkehrsbelastungen ergeben sich die im Gutachten dargestellten Abweichungen auch aus der Erfassungsmethode, wobei die zuletzt durchgeführte Erhebung mit Videokameras die verlässlicheren Daten liefert.

### Planfall mit Sondergebiet 'Logistikzentrum'

Zur Ermittlung der Verkehrsbelastung, die bei Realisierung des Planvorhabens zu erwarten ist, wurde das Verkehrsaufkommen aus dem Plangebiet anhand einschlägiger verkehrsplanerischer Regelwerke<sup>1</sup> abgeschätzt. Dabei werden zum einen für den Verkehr der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – hier für den Standort des Transport- und Logistikgewerbes<sup>2</sup> – begründete Ansätze zur Anzahl der Beschäftigten zugrunde gelegt, deren Dichte von der Größe des Gebiets und der Art der Nutzung abhängig ist. Konkret wird hier aufgrund der Größe des Gebiets ein Wert von 50 Beschäftigten je ha gewählt. Bei einer Nettobaulandgröße von ca. 12 ha errechnet sich mit diesem Ansatz eine Anzahl von 600 Beschäftigten. Nach Angaben des Investors wird die aktuell geplante Beschäftigtenanzahl deutlich unter diesem Wert liegen. Unter Berücksichtigung weiterer Parameter (Modal-Split, Pkw-Besetzung etc.) errechnet sich ein Verkehrsaufkommen im Beschäftigtenverkehr von rd. 750 Kfz-Fahrten/Tag.

Zum anderen wurde auch das Lkw-Verkehrsaufkommen für den Lieferverkehr abgeschätzt. Dieser hängt nach den o.g. verkehrsplanerischen Regelwerken von der Größe des Gebietes ab. Unter Berücksichtigung der in Lehrte-Aligse geplanten Größenordnung von 12 ha Nettobauland wird ein Lkw-Verkehrsaufkommen von 60 Lkw-Fahrten pro Tag je ha gewählt. Damit errechnet sich ein Lkw-Verkehrsaufkommen von 720 Lkw-Fahrten pro Tag.

Aus der Summe der Verkehre errechnet sich für das Plangebiet unter Berücksichtigung geringer Besucherverkehre etc. ein Verkehrsaufkommen von 1.500 Kfz-Fahrten/Tag. Für die Beschäftigtenverkehre wird in Richtung Norden (Aligse) eine zusätzliche Belastung von rd. 150 Pkw-Fahrten/Tag erwartet, während für die Lkw-Verkehre, die zum weit überwiegenden Teil zur Autobahn orientiert sein werden, in der Ortsdurchfahrt Aligse nur mit einer zusätzlichen Belastung von ca. 35 Fahrten/Tag gerechnet wird. In der Summe entsteht somit auf der Bundesstraße B 443 in Richtung Norden eine Mehrbelastung von rd. 200 Kfz-Fahrten/Tag.

Diese Ansätze sind in das Verkehrsmodell eingearbeitet worden. Danach wird für die Westtangente im Bereich der geplanten Gebietszufahrt ein Belastung von rd. 9.000 bzw. 9.400 Kfz/Werktag prognostiziert. Die Brücke über die Autobahn wird durch den geplanten Knotenumbau, wo das Linksabbiegen ermöglicht wird, stärker belastet als heute und nimmt rd. 8.200 Kfz/Werktag auf. In Aligse steigen die Belastungen auf 12.850 Kfz/24h im südlichen Abschnitt und auf 11.450 Kfz/Werktag vor der Peiner Heerstraße; weiter nördlich sind 8.000 Kfz/Werktag und in Röddensen rd. 7.800 Kfz/ Werktag zu erwarten. Dies entspricht einem durchschnittlichen Zuwachs von ca. 1,5 %.

Auch wenn diese Werte über den derzeit für den Betrieb des Logistikzentrums der Fa. ALDI absehbaren Verkehrsmengen liegen, werden sie der weiteren Betrachtung zugrunde gelegt. So bilden die Verkehrsprognosen den Gesamtrahmen für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan ab. Darüber hinaus können konkrete Regelungen zu den zu erwartenden Fahrzeugbewegungen im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung zwischen der Stadt Lehrte und der Vorhabenträgerin vereinbart werden. In diesem Sinne wird die Anzahl der Fahrten zum und vom Betriebsgelände mit dem Durchführungsvertrag zu dem ersten Bauabschnitt auf höchstens 1.100 pro Tag insgesamt begrenzt (maximal 600 Lkw- und 500 Pkw-Fahrten pro Tag)

- 
- 1 Programm Ver\_Bau, Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung, Dr. Bosserhoff, 2018  
Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2006
  - 2 Die aus Regelwerten für Industrie- und Gewerbegebiete abgeleiteten Ansätze, können auf die Verkehrserfordernisse des Sondergebiets übertragen werden, da ausdrücklich auf Erfahrungswerte logistischer Nutzungen abgestellt wird.

und es wird festgelegt, dass höchstens 40 vorhabenbedingte zusätzliche Lkw-Fahrten auf der Route über die Bundesstraße B 443 durch die Ortsteile Aligse und Röddensen erfolgen dürfen.

### *Beurteilung der Leistungsfähigkeit*

Im Rahmen der verkehrsplanerischen Untersuchung wurden die Leistungsfähigkeitsberechnungen für wesentliche Knotenpunkte im Umfeld des Plangebiets anhand der einschlägigen Regelwerke<sup>1</sup> durchgeführt. Dabei wurden die weiter unten dargestellten straßentechnischen Entwürfe zum Aus-/Umbau der Knotenpunkte berücksichtigt. Die Qualität der zu erwartenden Verkehrsabläufe ergibt sich aus den ermittelten mittleren Wartezeiten und wird nach dem zitierten Handbuch mit den Qualitätsstufen A (sehr gut) bis F (ungenügend) beschrieben. Als Zielvorgabe wird grundsätzlich mindestens die Qualitätsstufe D angestrebt, was mittleren Wartezeiten von maximal 45 Sekunden (Knoten ohne Lichtsignalanlage) bzw. maximal 70 Sekunden (Knoten mit Ampel) entspricht.

Die Bewertungsergebnisse zu den Knotenpunkten werden in dem vorliegenden Gutachten im Einzelnen dargestellt. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Planfall mit Sondergebiet 'Logistikzentrum' von den angrenzenden Knotenpunkten mit einer guten Leistungsfähigkeit aufgenommen werden kann. Für alle Knotenpunkte wird die Qualitätsstufe B ermittelt. Es stehen ausreichende Leistungsreserven zur Verfügung. Damit werden die in den vorhergehenden Untersuchungen zugrunde gelegten Annahmen und ermittelten Ergebnisse bestätigt.

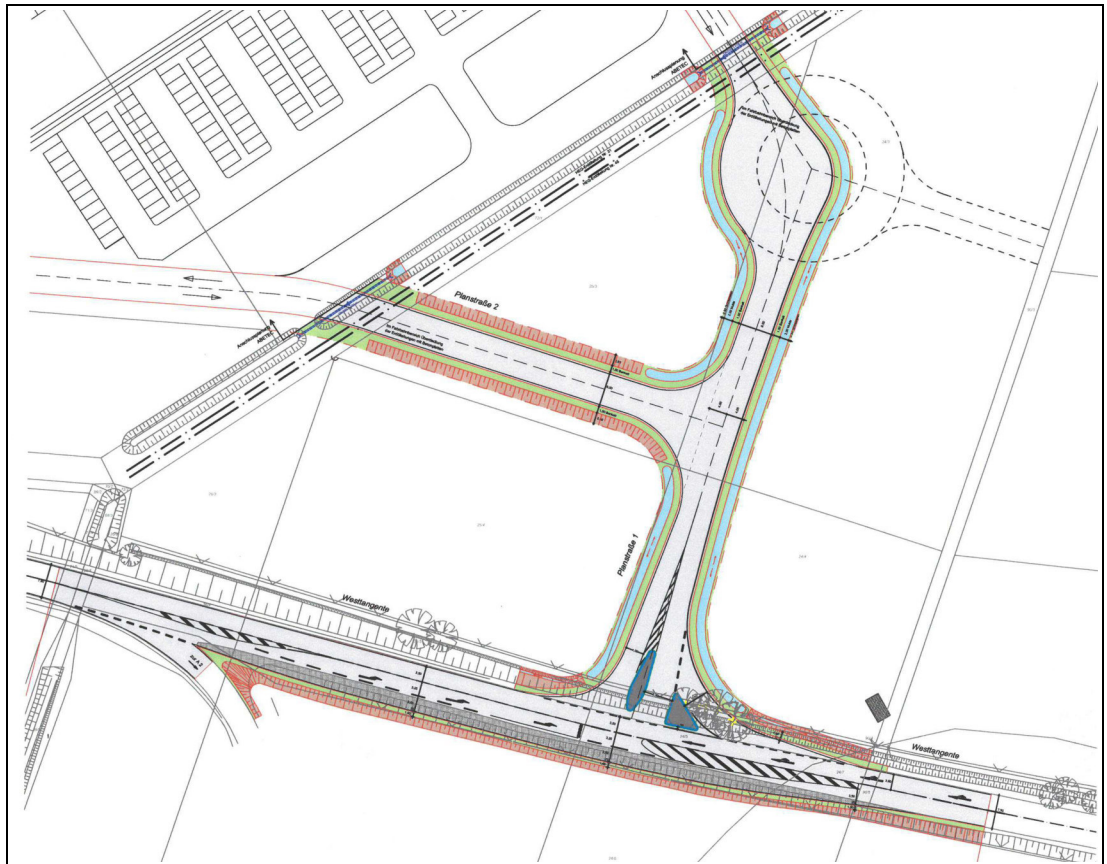
### *Straßentechnische Entwürfe*

Auf der Grundlage der hier zusammenfassend dargestellten und – wie dargelegt – methodisch und inhaltlich überprüften Vorgaben schließt die verkehrsplanerische Untersuchung mit einem Vorschlag für Anbindung und Ausbau der geplanten Erschließungsstraße. Der ursprüngliche Entwurf der Machbarkeitsstudie wurde zwischenzeitlich verkehrstechnisch optimiert (Anpassung der Außenradien des Wendehammers) und ist Teil der verbindlichen Vorhabenplanung. Er ist in seiner aktualisierten Fassung auf der folgenden Seite dokumentiert und wird verbindlicher Teil des Vorhaben- und Erschließungsplans.

Für die Anbindung des Plangebietes an die Westtangente legt der Gutachter die Entwurfsklasse 3 nach den einschlägigen verkehrsplanerischen Regelwerken zugrunde. Dies ist angesichts der prognostizierten Verkehrsbelastung der Westtangente und ihrer Verkehrsbedeutung als regionale Hauptverkehrsstraße (vgl. RROP 2016) angemessen. Danach ist vorgesehen, die untergeordnete Zufahrt der Planstraße höhengleich mit Linksabbiegestreifen im Zuge der Westtangente auszubilden. Für die Rechtsabbieger aus Osten wird ein Ausfahrkeil mit Dreiecksinsel angelegt. Die Zufahrt der Planstraße ist mit großem Tropfen zu gestalten. Eine Signalregelung ist nicht erforderlich (siehe unten: Kommentierung zu dem Gegengutachten).

---

<sup>1</sup> Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2001, Fassung 2009, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln



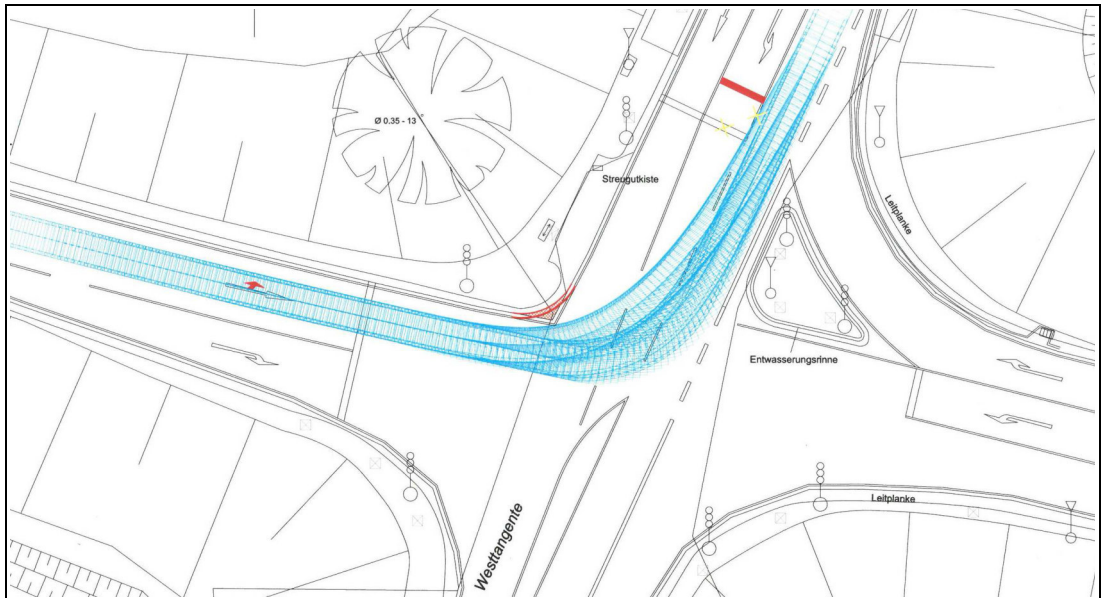
Straßenentwurf zur Verkehrsanbindung (M 1 : 250 unmaßstäblich verkleinert)

In einer auf Anregung aus der Öffentlichkeit<sup>1</sup> durchgeführten Ergänzung der Verkehrsuntersuchungen war bereits in der Fassung von April 2018 eine weitere Optimierung der Verkehrsanbindung erarbeitet worden. Danach kann an der südlichen Rampe der Autobahnanschlussstelle ein Linksabbieger eingerichtet werden, über den der aus Richtung Hannover kommende Verkehr auf der Westtangente direkt zu dem Anschluss des Plangebiets geführt wird. Mit dieser Verkehrsführung, die insbesondere den Lieferverkehr betrifft, werden der östliche Teil der Anschlussrampe und der Kreuzungsbereich an der Bundesstraße B 443 entlastet, so dass hier kein planbedingter Verkehrsmengenzuwachs entsteht: Vielmehr kann nach den vorliegenden Verkehrsprognosen mit einer Entlastung des o.g. Straßenabschnittes und der Kreuzung gegenüber der Ulmenallee gerechnet werden (siehe oben: Prognose zum Planfall mit Sondergebiet 'Logistikzentrum').

Zur Realisierung dieser Lösung sind nur kleine Eingriffe in den Bestand erforderlich: Der Innenradius der Abbiegespur ist den Schleppkurven von Sattelzügen anzupassen (max. 2 m<sup>2</sup> zusätzliche Versiegelung), die Leitplanke muss um max. 0,5 m versetzt werden, es ist ein Abbiegepfeil für Linksabbieger zu ergänzen und die Haltelinie für Linksabbieger aus Richtung Norden muss verlegt werden. Diese Maßnahmen sind in der nachstehenden Entwurfsskizze

<sup>1</sup> Die Bürgerinitiative Aligse-Kolshorn-Röddensen und der Verein für Dorferhaltung und Umweltschutz hatten mit Schreiben vom 27.11.2017, unmittelbar vor den Beratungen zum erneuten Auslegungsbeschluss, eine Eingabe an die Mitglieder der Ortsrates Aliges vorgelegt. Die darin dargelegte Behauptung, dass die geplante Verkehrsführung zu erheblichen Mehrbelastungen der Mehrfamilien- und Einfamilienhäuser an der Ulmenallee sowie für ein Hotel und andere Einrichtungen südlich der Autobahnanschlussrampe führe, wurde zum Anlass genommen, die Einrichtung einer Linksabbiegespur von der Rampe zur Westtangente zu prüfen. Dagegen hatten andere Anregungen der Bürgerinitiative/des Vereins bereits Berücksichtigung gefunden (Prognosewerte für Lkw-Verkehr) bzw. wurden als nicht-planungsrelevant bewertet (Gewerbesteueraufkommen).

des Gutachters dargestellt. Die straßentechnischen Entwürfe wurden aufgrund der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgetragenen und in dem Gegengutachten (siehe unten) formulierten Vorbehalte erneut überprüft. Die Befürchtungen, dass die Knotenpunkte nicht verkehrsgerecht ausgebaut seien (Rückstau, ungenügende Radien, unberücksichtigte Giga-Liner etc.), sind aus Sicht der Stadt Lehrte nicht zutreffend. Die Berechnungen der verkehrsplanerischen Analysen belegen die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte. Die straßentechnischen Entwürfe sind mit der zuständigen Landesstraßenbauverwaltung abgestimmt.



Südliche Anschlussrampe der A2, Lageplan (M 1 : 250, unmaßstäblich verkleinert)

#### *Exkurs: Prüfung zweier Gegengutachten von RegioConsult*

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden mit zahlreichen Stellungnahmen allgemeine Vorbehalte gegen die Inhalte und Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen geäußert. Im Besonderen hat die örtliche Bürgerinitiative anlässlich der Planauslegung zwei Gegengutachten<sup>1</sup> zu der zitierten Machbarkeitsstudie vorgelegt. Beide Expertisen ziehen die Erhebungs- und Bearbeitungsmethodik der Studie sowie die ermittelten Prognoseansätze grundsätzlich in Zweifel. Die Stadt Lehrte hat daraufhin die Planung einer kritischen Prüfung unterzogen und kommt unter Berücksichtigung der aktualisierten Verkehrsuntersuchungen – bezogen auf die vorgetragenen Einwände – zusammenfassend zu folgenden Ergebnissen:

#### • Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Die in dem zitierten Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) dargelegten Empfehlungen sehen für den Regelfall Verkehrszählungen im Sommerhalbjahr vor. Diese Vorgabe konnte für die ursprünglichen Untersuchungen nicht vollständig eingehalten werden: Die Zählungen fanden in den Monaten November bzw. Januar statt, sie wurden aber bei normalen Verkehrsverhältnissen und an Tagen ohne wetterbedingte Beeinflussung durchgeführt. Die Zählergebnisse sind daher – wie dies auch gemäß HBS anerkannt wird – ohne Einschränkungen für einen normalen Werktag repräsentativ. Die Einschätzung wird mit der im Oktober 2019 durchgeführten Nacherhebung bestätigt.

<sup>1</sup> Verf.: RegionConsult – Verkehrs- und Umweltmanagement (Dipl.-Geogr. Wulf Hahn), Marburg 2018

Auch die Verkehrszahlen zu den Spitzenstunden, die aus früheren Zählungen auf der Westtangente und im Raum Lehrte abgeleitet waren, werden durch die neuen Zählungen bestätigt. Insgesamt wird bekräftigt, dass die zugrunde gelegten Verkehrserhebungen unter Berücksichtigung der neuen und erweiterten Zählungen richtlinienkonform durchgeführt wurden. Auch unter Berücksichtigung der in den Gegengutachten falsch interpretierten Verkehrsmengenkarte erweist sich die Kritik am Zähltermin als gegenstandslos.

- Verkehrsaufkommen aus der geplanten Nutzung

Die in dem ersten Gegengutachten reklamierten höheren Ansätze für den Beschäftigtenverkehr wurden anhand der einschlägigen Regelwerke und aktueller Vergleichsfälle überprüft (siehe oben: Prognose für den Planfall mit Sondergebiet 'Logistikzentrum'). Während der genannte höhere Ansatz mit 70 und mehr Arbeitsplätzen pro ha Nettobauland als Durchschnittswert für Logistikeinrichtungen unterschiedlicher Größenordnung dienen mag, ist es im vorliegenden Fall aufgrund der festgelegten Rahmenbedingungen (Lage, Zuschnitt, Erschließung des Plangebietes etc.) und der konkreten Planungsabsichten der Vorhabenträgerin (Logistikzentrum der Einzelhandelsbranche) realistisch, einen Wert für vergleichsweise flächengroße Betriebe zu wählen. Damit wird die in den Verkehrsuntersuchungen gewählte Größenordnung von 50 Beschäftigten/ha bestätigt.

Auch hinsichtlich des zu erwartenden Lkw-Verkehrs kann an dem gewählten Ansatz von 60 Fahrten/ha festgehalten werden. Die Analyse auf Grundlage der einschlägigen Regelwerke bestätigt dies, und zwar wiederum bei der Betrachtung vergleichsweise großer Betriebe. Für die Verkehrsmengenabschätzung im vorliegenden Fall sind die genannten Werte für die geplanten Umsiedlung des Verteilzentrums der Fa. ALDI plausibel. Dies wurde von der Vorhabenträgerin auf der Grundlage betrieblicher Erfahrungswerte an anderen Standorten mit zum Teil deutlich geringeren Belastungen nachgewiesen.

Insgesamt wird das laut Machbarkeitsstudie aus der geplanten Nutzung zu erwartende Verkehrsaufkommen von rund 1.500 Kfz-Fahrten/Tag aufgrund der gegebenen Randbedingungen als realistisch eingestuft. Das in den Gegengutachten prognostizierte, fast doppelt so hoch angesetzte Verkehrsaufkommen ist dagegen nach Würdigung aktueller Regelwerke und Vergleichsdaten als deutlich zu hoch anzusehen, was in der Konsequenz zu überdimensionierten Verkehrsanlagen führen würde. Namentlich das angeführte Beispiel 'Zalando' mit höheren Verkehrswerten ist nicht vergleichbar, da das Vorhaben durch die Festsetzungen des Bebauungsplans und mit den Regelungen des Durchführungsvertrages auf ein Logistikzentrum eingeschränkt wird, das der Belieferung des Lebensmittel-filialnetzes der Vorhabenträgerin dient.

- Verkehrsaufkommen für den Planungsnullfall und den Prognosefall 2030

In der Machbarkeitsstudie wurde die Verkehrsmatrix für die o.g. Prognoseansätze pauschal um 5 % erhöht. Das bedeutet aber nicht, dass sich auch die Belastungen im Straßennetz überall um 5 % erhöhen. Vielmehr kommt es auch zu punktuellen Verlagerungen im Verkehrsmodell, z.B. durch die zusätzlich berücksichtigten Verkehrszuwächse durch den im Sommer 2020 in Betrieb genommenen MegaHub, so dass die Verkehrszunahmen unterschiedlich ausfallen. Damit sind die künftig zu erwartenden Verkehrsströme und -mengen ausreichend genau abgebildet. Demgegenüber wurde in den Gegengutachten offenbar verkannt, dass vorhandene Ansiedlungen wie der Autohof im GVZ bereits in den Zählungen sowie der MegaHub in den Prognoseansätzen enthalten sind (siehe unten).

Die Anwendung eines komplexen „verhaltensbasierten Verkehrsnachfragemodells“, die in dem ersten Gegengutachten gefordert wird, ist im vorliegenden Fall für die räumlich begrenzte Verkehrsuntersuchung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens nicht erforderlich. Diese Einschätzung korrespondiert mit den Empfehlungen des HBS, wonach „inkrementelle Modelle zur Korrektur der Nachfragematrix ausreichen, mit denen die Nachfragematrix an neue Randsummen (Anzahl der in den Verkehrszellen erzeugten und angezogenen Fahrten) angepasst wird.“ Genau diese Vorgehensweise wurde hier gewählt.

Besondere Berücksichtigung in der Prognose findet der zu erwartende Verkehr im Zusammenhang mit der Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr am Standort Lehrte (MegaHub). Während die Belastung durch die Aligser Automeile als Bestandsdaten bereits mit den Zählungen abgebildet wird, werden für den vorhandenen Autohof im GVZ und den MegaHub erweiterte Verkehrszuwächse angesetzt. Letzterer wird entsprechend der Genehmigungslage<sup>1</sup> und mit angemessenen Prognoseansätzen berücksichtigt. Die seinerzeit im diesbezüglichen Planverfahren von Seiten der Stadt Lehrte vorgetragene Stellungnahme (Schreiben vom 12.06.2016), das vorhandene Straßenverkehrsnetz habe die Belastbarkeitsgrenze erreicht, kann dem hier verfolgten Planvorhaben nicht entgegengehalten werden. Vielmehr wurde mit dem Planfeststellungsbeschluss rechtlich klargestellt, dass die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes auch nach Realisierung des MegaHub gegeben ist. Auch etwaige beispielsweise aufgrund von vorübergehenden Baustellen oder Unfallereignissen auftretende Stausituationen und Verkehrsverlagerungen sind nicht vorhabenbedingt und werden für die Bemessung der verkehrlichen Machbarkeit nicht zugrunde gelegt, da sie in keiner Form vorhersehbar sind und als Sonderereignisse nicht maßgeblich über die Verkehrsqualität bestimmen können.

• Ausbau und Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen

Die Westtangente wird gemäß RIN<sup>2</sup> als Regionalstraße der Straßenkategorie LS III zugeordnet. Die erläuterte Straßenentwurfsplanung wurde auf der Grundlage der einschlägigen Regelwerke, namentlich den Richtlinien für den Ausbau von Landstraßen (RAL) durchgeführt. Danach kann der Anschlussknoten an der Westtangente auch unter Berücksichtigung des aktualisierten Prognoseansatzes für die künftige Verkehrsbelastung (jetzt: DTV = 8.500 Kfz/24 h) nach den Vorgaben der Entwurfsklasse 3 gestaltet werden. Die Prüfung einer höherrangigen Entwurfsklasse ist nach RAL erst bei einer Belastung von mehr als 13.000 Kfz/24 h durchzuführen.

Nach den o.g. Vorgaben ist eine Lichtsignalanlage nicht erforderlich. Auch für die Bemessung des Linksabbiegers an der Autobahnanschlussrampe wurden die einschlägigen Vorgaben beachtet. Die erhöhten Verkehrsmengen und der erhöhte Zeitbedarf für Linksabbieger werden berücksichtigt. In den vorliegenden Analysen wird die Leistungsfähigkeit des Knotens bestätigt. Für den Sonderfall der Lang-Lkw (sog. Giga-Liner) gilt, dass diese im Geradeausverkehr die Bundesstraße B 443 und über die dort ausreichend dimensionierten Knotenpunkte auch die ostseitige Zufahrt der Westtangente erreichen können.

---

1 Planänderungsbeschluss für die 2. Planänderung zum Vorhaben "Bau einer Schnellumschlaganlage für den kombinierten Verkehr am Standort Lehrte" durch das Eisenbahn-Bundesamt vom 19.02.2018

2 Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln

Die vorliegende Planung wurde mit der zuständigen Straßenbehörde (NLStBV, Geschäftsbereich Hannover) abgestimmt. Dies wird in der Stellungnahme der NLStBV vom 17.08.2018, die im Rahmen der erneuten Beteiligung abgegeben wurde, bekräftigt. Dem Vorhaben wird, auch bezogen auf die Umgestaltung der Anschlussrampe, ausdrücklich zugestimmt.

- Fazit: Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Gegengutachten im Wesentlichen zu unzutreffenden Schlussfolgerungen kommt, da es auf der fehlerhaften Interpretation der Ausgangsdaten und der Machbarkeitsstudie basiert. Vielmehr wird die vorliegende Planung auch durch die im Oktober 2019 durchgeführten Zählungen und die auf dieser Grundlage aktualisierten Prognosen bekräftigt. Zudem sind einige Fehleinschätzungen des Gegengutachtens auf mangelnde Kenntnisse der vorhandenen Situation zurückzuführen. Darüber hinaus werden als Rechengrundlage abweichende Ansätze für das aus allgemeinen logistischen und industriellen Nutzungen resultierende Verkehrsaufkommen gewählt, die zu unrealistischen Ergebnissen führen.

#### *Festsetzungen von Verkehrsflächen*

Die noch im Vorentwurf der Bauleitpläne vorgesehene Verbindung mit dem bestehenden Gewerbegebiet und ein Anschluss an die Bundesstraße B 443 ist für die Erschließung der geplanten Logistikflächen nicht erforderlich und war im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung auf Vorbehalte gestoßen. Statt dessen wird – wie oben bereits erläutert wurde – zum einen eine Planstraße mit Anschluss an die Westtangente und mit Wendehammer südlich des vorhandenen Grabens als öffentliche Straßenverkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass die neuen Logistikflächen nicht unmittelbar an klassifizierte Straßen anbinden. Die erforderlichen Anschlüsse des Sondergebietes erfolgen über die Festsetzung von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung als 'Private Erschließungsstraßen'. Diese queren an zwei Stellen den zeichnerisch festgesetzten Graben (siehe Kapitel 4.4 und 8.2).

Ausgehend von dem o.g. Wendehammer ist künftig auch eine Verkehrsanbindung der im Flächennutzungsplan der Stadt Lehrte südöstlich des Plangebietes ausgewiesenen Gewerbeflächen an die Westtangente möglich und es kann ggf. eine Durchwegung mit Anschluss an die Straße 'Zum Meersefeld' geschaffen werden. Nach dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie ist die Realisierung dieser Option unter verkehrlichen Gesichtspunkten ohne Weiteres möglich. Die Leistungsfähigkeit der ampelgesteuerten Einmündung des Rudolf-Petzold-Ringes in die Bundesstraße B 443 ist auch unter Berücksichtigung aller zu erwartenden gewerblichen Verkehre gegeben. Voraussetzung für die Umsetzung dieser Lösung ist, dass das jetzt als private Grünflächen ausgewiesene Areal östlich des Wendehammers zu gegebener Zeit als Verkehrsfläche festgesetzt wird. Eine entsprechende Option für die Flächenbereitstellung durch die Fa. ALDI wird in den Durchführungsvertrag aufgenommen.

Zum anderen wird die Kreuzung an der Anschlussrampe der Autobahn A2, wo der neue Linksabbieger eingerichtet werden soll, ebenfalls als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Diese Festsetzung erstreckt sich vollflächig auf den zusätzlich aufgenommenen Teilgeltungsbereich D (einbezogene Fläche gemäß § 12 Abs. 4 BauGB); sie umfasst neben den Fahrbahnen auch die Seitenanlagen der Verkehrsbauwerke. Über die Durchführung der o.g. Maßnahmen zur Ertüchtigung des Kreuzungsbereich (Anpassung der Kurvenradien, Fahnbahnmarkierungen etc.) schließt die Stadt Lehrte eine Vereinbarung mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als Straßenbaulastträgerin der Anschlussrampe.



Für die Neuordnung und Dimensionierung der Verkehrsbauwerke liegen straßentechnische Entwürfe vor<sup>1</sup>, die weiter oben bereits erläutert wurden und die in die Vorhabenplanung aufgenommen werden. In diesen sind die Fahrbahnen und Nebenanlagen für die Gebietszufahrt und Erschließungsstraße im technisch erforderlichen Umfang dargestellt. Hier sind auch die für die Oberflächenentwässerung erforderlichen Versickerungsmulden berücksichtigt. Auf dieser Grundlage werden die öffentlichen Planstraßen und die privaten Erschließungsstraßen in einer Breite von 16 m festgesetzt. Der Durchmesser des Wendehammers beträgt 40 m, zzgl. Nebenanlage. Mit dieser Dimensionierung und auch wenn die Wendeanlage zunächst nur zum Teil festgesetzt und ausgebaut wird, ist gewährleistet, dass hier etwaige Fremdverkehre ordnungsgemäß auf das öffentliche Straßennetz zurückgeführt werden können. In dem zweiten Entwurfsplan werden die o.g. technischen Maßnahmen an der Anschlussrampe verbindlich dargestellt.

Schließlich wird im Südosten des Planbereichs eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung 'Fuß-/Radweg' festgesetzt, bei der es sich um den Anschluss des Gebietes an die Straße 'Zum Meersefeld' für den nicht motorisierten Verkehr handelt. Dazu wird der in dem alten Bebauungsplan Nr. 02/7 „Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3“ festgesetzte Grünstreifen mit Gehölzerhaltungsbindung im südlichen Abschnitt überplant, und zwar in einer Breite von ca. 30 m. Dies ermöglicht die Anlage einer funktionsgerechten Wegeanbindung und die Erhaltung / Neuanlage unbefestigter/begrünter Seitenräume. Hier ist ausdrücklich keine allgemein nutzbare Straßenanbindung und Erschließung für den Betriebsverkehr vorgesehen. Dagegen ist die Einrichtung einer Feuerwehrezufahrt über den Fuß-/Radweg möglich, wenn das Brandschutzkonzept dies vorsieht.

### *Belange des überörtlichen Verkehrs*

Da sich die Einmündung der o.g. Planstraße in die Westtangente außerhalb der Ortsdurchfahrt und im Bereich von Flächen befindet, die im Rahmen der Planfeststellung zum sechsstreifigen Ausbau der Autobahn A2 festgelegt wurden<sup>2</sup>, bedarf die geplante Gebietserschließung der fachlichen Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung. Grundsätzlich hatte die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) bereits nach Vorlage der verkehrsplanerischen Vorstudie im Jahr 2015 mitgeteilt, dass eine Änderung der Planfeststellung nicht erforderlich ist. Vielmehr soll im vorliegenden Fall von der Möglichkeit des Planersatzes durch die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß § 38 Abs. 3 NStrG Gebrauch gemacht werden. Deswegen wird zur Sicherung der Planersatzfunktion ein ca. 200 m langer Teilabschnitt der Westtangente auf die Länge der absehbaren Baustrecke in den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes einbezogen und als Straßenverkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt bzw. gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich übernommen. Dies gilt auch für angrenzende Teilflächen, die zur Realisierung des Straßenbauwerkes in Anspruch genommen werden müssen.

Im Einzelnen ist zur Realisierung des als Anhang zur Begründung beigefügten Straßenentwurfes die Einbeziehung der planfestgestellten Straßenparzellen 24/5, 24/7, 25/5, 26/4, 71/5, 88/4 und 90/5 sowie von Teilen aus 75/11 und 90/4, alle Flur 4 der Gemarkung Aligse, erfor-

---

1 Verfasser: Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert (Dipl.-Ing. Thomas Müller), Hannover 2018

2 Bezeichnung der Baumaßnahme: Sechsstreifiger Ausbau der BAB 2 Hannover – Berlin (Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit“ Nr. 11 zwischen Ambostel und dem Autobahnkreuz Hannover-Ost, Teilabschnitt „Lehrte“ (West 1), Bau-km 200+000 – Bau-km 213+760; Planfeststellungsbeschluss der damaligen Bezirksregierung Hannover vom 30.01.1995 (Az.: 209.3-31027-1-66/A2)

derlich. Im Bereich der geplanten Einmündung der Planstraße in die Westtangente werden unter Berücksichtigung der erforderlichen Abbiegespuren und eines nachzuweisenden Abstandes von 10 m zu einem vorhandenen Mast einer 110kV-Hochspannungsfreileitung der Avacon AG darüber hinaus Teilflächen der Flurstücke 24/4 und 25/4 nördlich der bestehenden Straße, sowie Teilflächen der Flurstücke 24/6, 24/8, 25/6, und 90/6 im Süden ebenfalls in den Geltungsbereich aufgenommen. Im Rahmen der Planfeststellung waren diese Flächen seinerzeit für naturschutzbezogene Kompensationsmaßnahmen genutzt worden. Sie werden ebenso wie Teilflächen des Flurstückes 72/1, wo die privaten Erschließungsstraßen weitere Maßnahmenflächen aus der Planfeststellung queren, mit der naturschutzfachlichen Begleitplanung zu dem vorliegenden Bebauungsplan funktional ersetzt (siehe Kapitel 4.6 und 8.4).

Schließlich hat die NLStBV im Rahmen der Behördenbeteiligung zum Vorentwurf auf die straßenrechtlichen Bestimmungen des § 9 FStrG hingewiesen. Danach ist die Bauverbotszone der Autobahn, einschließlich der Anschlussstellenrampen, gemessen 40 m ab Fahrbahnrand, von Hochbauten jeder Art (auch Werbeanlagen) und sonstigen baulichen Anlagen (auch Garagen, Stellflächen etc.) sowie Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs freizuhalten. Die Bauverbotszone wird mit Vermaßung als nachrichtliche Übernahme gemäß § 9 Abs. 6 BauGB und die zitierten straßenrechtlichen Bestimmungen werden als fachrechtliche Hinweise in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen. Daneben gelten entsprechend dem Allgemeinen Rundschreiben ARS 32/2001 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur im Bereich der Baubeschränkungszone der Autobahn (100 m ab Fahrbahnrand, ebenfalls im Plan dargestellt) weitere Einschränkungen für Werbeanlagen. Diese Regelungen werden in die Örtliche Bauvorschrift aufgenommen (siehe Kapitel 4.1), so dass klare Aussagen zur Genehmigungsfähigkeit von Werbeanlagen im Planbereich vorliegen.

Auch für die zusätzliche Festsetzung bzw. nachrichtliche Übernahme der Straßenverkehrsfläche im Teilgeltungsbereich D wurde der Straßenentwurf mit der NLStBV abgestimmt (siehe oben). Er ist den Planunterlagen als Anlage beigefügt. Die festgesetzte Teilfläche entspricht mit dem Flurstück 35/8 und den einbezogenen Teilen der Flurstücke von 35/7 und 35/11, alle Flur 4 der Gemarkung Aligse, dem Bereich der planfestgestellten Verkehrsflächen, der von den geplanten Änderungen berührt ist. Insoweit hat der vorhabenbezogene Bebauungsplan auch im Hinblick auf diesen Bereich planfeststellungsersetzenden Charakter i.S.d. § 38 Abs. 3 NStrG.

#### *Lieferverkehr / Ruhender Verkehr*

Wie in der Beschreibung der Planungskonzeption dargestellt wurde, wird der künftige Betriebsverkehr vollständig innerhalb der privaten Bauflächen abgewickelt. Dazu sind in dem Vorhabenplan der Fa. ALDI große Stellplatzanlagen für Lkw und Pkw im Süden bzw. Westen der Logistikflächen vorgesehen (siehe Kapitel 3.2). Diese dienen als Warteraum für ankommende Lieferfahrzeuge bzw. als Mitarbeiter- und Besucherstellplätze. Hier können die gemäß § 47 NBauO notwendigen Stellplätze und weitere aus betrieblicher Sicht erforderliche Stellplätze angelegt werden. Nähere Einzelheiten der betrieblichen Erschließungsplanung in dem Sondergebiet werden mit dem Durchführungsvertrag und mit dem Vorhaben- und Erschließungsplan konkretisiert. Mit der Festsetzung überbaubarer und nicht überbaubarer Flächen steckt der vorhabenbezogene Bebauungsplan hierfür einen entsprechenden Rahmen ab (siehe Kap. 4.1).

Grundsätzlich ist für den künftigen Betriebsablauf sicherzustellen, dass die Lkw-Stellplätze auf dem Privatgrundstück jederzeit erreichbar sind, um das Abstellen von Lieferfahrzeugen auf der öffentlichen Straße zu vermeiden. In diesem Sinne besteht über den festgesetzten Wendehammer die Möglichkeit, etwaige Fremdverkehre jederzeit wieder in das öffentliche Straßennetz zurückzuführen. Weitergehende Regelungen zur Verkehrslenkung und zur Vermeidung ungeordneter Fahr- und Parkbewegungen sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung, sondern müssen verkehrs- und ordnungsrechtlich getroffen sowie ggf. überprüft und durchgesetzt werden. Hierzu werden darüber hinaus auch Regelungen in den Durchführungsvertrag zwischen der Stadt und der Vorhabenträgerin aufgenommen.

#### *Öffentlicher Personennahverkehr / Fußgänger- und Radfahrverkehr*

Die nächstgelegene Haltestelle des Buslinienverkehrs der RegioBus Hannover liegt an der ampelgesicherten Einmündung des Rudolf-Petzold-Ringes in die Bundesstraße B 443 in ca. 500 m Fußwegentfernung zum Plangebiet. Sie ist über den Rudolf-Petzold-Ring und die Straßen 'Zum Meersefeld' erreichbar. Zur unmittelbaren Anbindung ist die o.g. Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung 'Fuß-/Radweg' in Verlängerung der Straße 'Zum Meersefeld' vorgesehen. Zwar sind die o.g. Straßen im angrenzenden Gewerbegebiet nicht durchgängig mit abgesetzten Fuß-/Radwegen ausgestattet. Angesichts der vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung in diesem Bereich (insbesondere kein Durchgangsverkehr) ist dies jedoch hinnehmbar. Die einschlägigen verkehrsplanerischen Regelwerke, namentlich die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06, sehen für derartige Straßen die gemischte Nutzung der Fahrbahn für unterschiedliche Verkehrsarten vor. Im Übrigen bleibt es verkehrsbehördlichen Anordnungen überlassen, etwaige differenzierte Regelungen zur Abwicklung und Sicherung des Radfahrverkehrs zu erlassen.

Auch die Anbindung des Radverkehrs erfolgt in gleicher Weise. Im Verlauf der Bundesstraße B 443 befindet sich ein abgesetzter Radweg auf der Ostseite der Fahrbahn, der die Stadt Lehrte mit dem Ortsteil Aligse verbindet. Auch wenn die direkte Verbindung über die Westtangente aus verkehrsrechtlichen Gründen für den nicht motorisierten Verkehr nicht zur Verfügung steht, wird das Plangebiet über die ampelgeregelte Einmündung des Rudolf-Petzold-Ringes und durch das vorhandene Gewerbegebiet erreicht. Wie oben dargestellt, kann hier der Fußgänger- und Radfahrverkehr ordnungsgemäß abgewickelt werden. Etwaige Optimierungen der Gebietsanbindung für den nicht motorisierten Verkehr können im Rahmen des aktuell laufenden Aufstellungsverfahrens für den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Lehrte geprüft werden.

#### *Baustellenverkehr*

Die Abwicklung des Baustellenverkehrs kann in dem Bauleitplan nicht verbindlich geregelt werden; diese Frage ist vielmehr Gegenstand des Planvollzugs und des Genehmigungsverfahrens. Laut Rechtsprechung sind „Fragen der Bauausführung aus der Bauleitplanung auszuklammern, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt. Probleme, die sich aus der Realisierung eines Bebauungsplanes ergeben, gehören regelmäßig nicht zu den Konflikten, die der Bebauungsplan selbst lösen muss.“<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Quelle: Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 21.01.2016 -4 BN 36.15-

Es besteht Einigkeit zwischen allen Beteiligten, dass auch die Baustelle für die Errichtung des Logistikzentrums über die Westtangente und über das Betriebsgrundstück erschlossen werden soll. Daher ist die geplante Anbindung an die Westtangente als Erstes zu realisieren, um dann die Baustelle für die Errichtung des Logistikzentrums von dort aus anzufahren. Nur bis zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieser Anbindung erfolgt die Zufahrt durch das bestehende Gewerbegebiet. Von der Nutzung der Straße 'Zur Kreuzeiche' wird zum Schutz der dort vorhandenen Bebauung vollständig abgesehen. Diese Regelungen werden auch in den Durchführungsvertrag zwischen Stadt und der Fa. ALDI aufgenommen. Mit dieser Konzeption wird gewährleistet, dass die Wohngebiete und die Ortslage Aligse auch bei einer Vielzahl von Fahrten nicht unverhältnismäßig belastet werden. Weitere Regelungen sind – soweit erforderlich – als etwaige Anordnungen in der Baugenehmigung zu treffen (z.B. Auflagen gegen Nachtbetrieb). Insoweit bleibt die schalltechnische Beurteilung des Baustellenlärms bei der Bauleitplanung unberücksichtigt.

### **4.3 Belange des Immissionsschutzes**

#### *Vorbemerkung – Gegenstand und Abfolge der Immissionsbetrachtungen*

Die Berücksichtigung der immissionsschutzrechtlichen Belange erfolgt u.a. mit Blick auf die Pflicht der Gemeinde, die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in der städtebaulichen Planung zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Satz 1 Nr. 1 BauGB). Dabei bezieht sich die immissionsschutzrechtliche Betrachtung auf die langfristige Gebietsentwicklung mit allen zu erwartenden Umweltauswirkungen. Es wird also nicht nur ermittelt und beurteilt, was zunächst im Rahmen des Durchführungsvertrages und des Vorhaben- und Erschließungsplans konkret vereinbart wird, sondern der Gesamtumfang dessen, was mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan ermöglicht wird.

Grundsätzlich ist im vorliegenden Fall aufgrund der geplanten Nutzungen mit immissionsschutzrechtlich relevanten Auswirkungen des Planvorhabens zu rechnen, und zwar insbesondere hinsichtlich der Geräuschsituation. Dabei geht es aufgrund der geplanten Ausweisung eines Sondergebietes für logistische Nutzungen nur nachrangig um Immissionen, die auf das Plangebiet einwirken, z.B. solche, die im Hinblick auf den Schutzanspruch von Arbeitsplätzen im Plangebiet relevant sind. Vielmehr sind vor allem die Emissionen zu betrachten, die – auch unter Berücksichtigung etwaiger Verkehrslärmfernwirkungen und der Gesamtlärmsituation – von der geplanten Nutzung ausgehen und auf schutzwürdige Nutzungen in der Umgebung des Plangebietes einwirken können.

Daher gab es eine Reihe von schalltechnischen Untersuchungen, in denen die Geräuschsituation ermittelt und bewertet wurde. In dem ersten Gutachten mit der 1. und 2. ergänzenden Stellungnahme<sup>1</sup>, die Gegenstand der Planfassung zur öffentlichen Auslegung waren, handelte es sich um folgende Bausteine:

- Emissionskontingentierung für die Geräuschsituation im Plangebiet samt exemplarischer Überprüfung eines konkreten Planfalls für den geplanten Betrieb des Logistikzentrums,
- Berechnung und Beurteilung der auf das Plangebiet von der Autobahn A2 einwirkenden Verkehrsgeräusche sowie
- Berechnung und Bewertung der Schallimmissionen, die durch den baulichen Eingriff in die Westtangente und den Neubau der Erschließungsstraße verursacht werden.

---

<sup>1</sup> Verfasser: T & H Ingenieure GmbH (Dipl.-Ing. Markus Tetens), Bremen 2017

Für die beiden letztgenannten Aspekte wurde nach der Aktualisierung der Prognosen für das Verkehrsaufkommen auf der Autobahn A2 eine schalltechnische Überprüfung durchgeführt, deren Ergebnis in der 12. ergänzenden Stellungnahme zu dem o.g. Gutachten<sup>1</sup> dokumentiert ist. Eine Anpassung der Emissionskontingente wurde nicht erforderlich.

In einer weitergehenden Untersuchung – zunächst dokumentiert als 3. ergänzende Stellungnahme zu dem o.g. Gutachten<sup>2</sup>, die mit der Planfassung zur erneuten Auslegung in das Planverfahren eingeführt wurde, wurde mit Blick auf die Ortsteile Aligse und Röddensen sowie auf andere Immissionsorte in der Umgebung die Frage der sogenannten Verkehrslärmfernwirkung erörtert und es wurde ein Konzept zur Lärmsanierung besonders betroffener Gebäude an der Bundesstraße B 443 erarbeitet. Auf der Grundlage der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchungen und zuletzt der Prognosen für den Autobahnverkehr (siehe Kapitel 3.2) wurde diese Betrachtung der Verkehrslärmfernwirkungen ebenfalls überprüft und zuletzt mit der 13. ergänzenden Stellungnahme zu dem o.g. Gutachten auf den Stand gebracht<sup>3</sup>.

Schließlich wurde entsprechend einer aktuellen Rechtsprechung eine Gesamtlärmbetrachtung angestellt. Diese Untersuchung berücksichtigt die Vorbelastung des Ortsteils Aligse durch sonstige Lärmquellen (Autobahn A2, Eisenbahnstrecke etc.). Auch diese Untersuchung wurde nach Vorlage der neuen Verkehrsuntersuchungen und ebenfalls zuletzt unter Berücksichtigung der neuer Prognosen für den Eisenbahnverkehr und das Verkehrsaufkommen auf der Autobahn A2 überprüft und aktualisiert. Wie bei der Neu Beurteilung zum Thema Verkehrslärmfernwirkungen werden die Ergebnisse dieser Untersuchungen mit Karten und Tabellen jeweils nur für den neuesten Planstand dokumentiert.

Neben den Schallimmissionen werden auch andere schädliche Umwelteinwirkungen betrachtet, nämlich insbesondere etwaige von der Beleuchtung der Logistikeinrichtungen ausgehende Blendwirkungen sowie mögliche Auswirkungen auf die Luftqualität.

#### 4.3.1 Schalltechnische Grundlagen

##### *Beurteilungsgrundlagen*

Der schalltechnischen Beurteilung der Geräuschsituation werden in den o.g. Untersuchungen folgende immissionsschutzrechtliche Regelwerke und Immissionswerte zugrunde gelegt:

- **TA-Lärm:** Die Einwirkung des zu beurteilenden Geräusches wird anhand eines Beurteilungspegels bewertet, der unter Berücksichtigung der Einwirkdauer, der Tageszeit des Auftretens und besonderen Zuschlägen z.B. für Töne, Impulse oder den Informationsgehalt gebildet wird.

---

1 Verfasser: T & H Ingenieure GmbH (Dipl.-Ing. Markus Tetens), Bremen 2021

2 Verfasser: T & H Ingenieure GmbH (Dipl.-Ing. Markus Tetens), Bremen 2018

3 Verfasser: T & H Ingenieure GmbH (Dipl.-Ing. Markus Tetens), Bremen 2021

Darüber hinaus wurden mit der 4. bis 6. ergänzenden Stellungnahme diverse Einzelfragen untersucht, die nach Prüfung der Ergebnisse nicht weiter in die Planung eingestellt werden (z.B. die möglichen Auswirkung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den betroffenen Straßen). Mit der 7. ergänzenden Stellungnahme bestätigt der Gutachter, dass die zitierten Untersuchungsergebnisse nach Umstellung des Planverfahrens auch für die Beurteilung des jetzt geplanten Sondergebiets 'SO-Logistikzentrum' gelten. Die 8. Ergänzung ist mit der neuen 13. Stellungnahme überholt. Die 9. bis 11. ergänzende Stellungnahmen stellen nur Zwischenschritte der Berechnungen dar, die nunmehr abschließend mit der 12. und 13. Stellungnahme dokumentiert werden.

Die Immissionsrichtwerte für den Beurteilungspegel sind für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden im Einzelnen wie folgt festgelegt:

in Industriegebieten (GI)	generell 70 dB(A)	
in Gewerbegebieten (GE)	tags 65 dB(A)	nachts 50 dB(A)
in Mischgebieten (MI)	tags 60 dB(A)	nachts 45 dB(A)
in Allgemeinen Wohngebieten WA	tags 55 dB(A)	nachts 40 dB(A)

- Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Darüber hinaus werden Vorgaben für sogenannte 'seltene Ereignisse' formuliert (i.d.R. Überschreitungen an maximal zehn Tagen im Jahr). Die Immissionsrichtwerte 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 Nachtzeit beträgt acht Stunden, sie beginnt im Allgemeinen um 22.00 Uhr und endet um 06.00 Uhr.
- **DIN 18 005:** Die DIN 18 005 „Schallschutz im Städtebau“ wird im Rahmen der städtebaulichen Planung herangezogen und gibt als Grundlage für die schalltechnische Beurteilung Orientierungswerte vor, deren Einhaltung oder Unterschreitung wünschenswert ist, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen. Die Orientierungswerte sind keine Grenzwerte, haben aber vorrangig Bedeutung für die Planung von Neubaugebieten mit schutzbedürftigen Nutzungen und für Neuplanung von Flächen, von denen Schallemissionen ausgehen.

Die Orientierungswerte sind im Beiblatt 1 der DIN 18 005 für die o.g. Zeiträume normiert, und zwar für die Gebietskategorien der BauNVO im Einzelnen wie folgt:

für Allgemeine Wohngebiete (WA)	tags 55 dB(A)	nachts 45 / 40 dB(A)
für Mischgebiete (MI)	tags 60 dB(A)	nachts 50 / 45 dB(A)
für Gewerbegebiete (GE)	tags 65 dB(A)	nachts 55 / 50 dB(A)
für Sonder- und Industriegebiete	soweit schutzwürdig und je nach Gliederung	

Dabei ist der höhere Nachtwert für den Einfluss von Verkehrslärm zu beachten, während der niedrigere Wert – auch analog zu den Richtwerten der TA-Lärm – für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm gilt.

- **16. BImSchV:** Mit der sogenannten Verkehrslärmschutzverordnung wurden rechtsverbindliche Grenzwerte in Bezug auf Verkehrslärm durch Straßen- und Schienenverkehr vorgegeben. Generell sind diese heranzuziehen, wenn Straßen oder Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Um eine wesentliche Änderung handelt es sich laut 16. BImSchV insbesondere, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen erweitert oder wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des Verkehrslärm um mindestens 3 dB erhöht wird. Ansprüche auf aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen sind hier in der Regel gegeben, wenn die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, die jeweils um 4 dB(A) höher liegen als die o.g. Richt- und Orientierungswerte, überschritten werden.

Im Zusammenhang mit städtebaulichen Planungen ist die Anwendung dieser Grenzwerte nicht zwingend vorgeschrieben, sie werden jedoch in der Praxis regelmäßig zur Abgrenzung eines Ermessensbereiches und als weitere Abwägungsgrundlage herangezogen.

### *Immissionsorte*

Nach den Ausführungen des Schallgutachters sind für die vorliegende Planung insbesondere folgende Immissionsorte zu berücksichtigen:

- Östlich des Plangebietes befindet sich das Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3. Laut Bebauungsplan Nr. 02/7 der Stadt Lehrte ist hier das betriebsbezogene Wohnen gemäß § 8 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässig. Bei den Immissionsorten IO 1 und IO 2 unmittelbar östlich des Plangebietes handelt es sich nach dem derzeitigen Stand um Büro- oder andere gewerbliche Nutzungen, für die nachts derselbe Schutzanspruch wie tagsüber angesetzt werden kann, nach den einschlägigen Vorgaben 65 dB(A). Mit Blick auf die hier zulässigen Betriebsleiterwohnungen wird jedoch angestrebt, hier wie am Immissionsort IO 3, wo sich bereits eine Betriebsleiterwohnung auf dem Gelände des benachbarten Gewerbebetriebes befindet, zumindest im Erdgeschoss (Immissionsort in 2 m Höhe) einen nächtlichen Immissionsrichtwert von 50 dB(A) einzuhalten, während in den Obergeschossen der o.g. nächtliche Immissionsrichtwert angesetzt wird. Dies ist zulässig und zumutbar, da es für ausreichend angesehen wird, wenn die nur ausnahmsweise zulässige Nutzung einer Betriebsleiterwohnung nur im Erdgeschoss ermöglicht wird. Im Übrigen gibt es derzeit in den betroffenen Gebäuden nach der aktuellen Genehmigungslage keine derartige Wohnnutzung, die beeinträchtigt werden könnte.
- Für die Immissionsorte IO 4 bis IO 6 existieren keine rechtskräftigen Bebauungspläne. Die Einstufung der Schutzbedürftigkeiten erfolgt nach der Darstellung im Flächennutzungsplan und tatsächlicher Nutzung. Am Immissionsort IO 4, weiter nordöstlich an der Straße 'Zur Kreuzeiche' gelegen, befindet sich ein Wohngebiet in ca. 300 m Entfernung zum Planbereich. Dieses wird als Allgemeines Wohngebiet mit dem Schutzanspruch 55 / 40 dB(A) in der Beurteilung betrachtet. Die diesem vorgelagerte, im Flächennutzungsplan dargestellte Wohnbaufläche ist noch nicht bebaut und bleibt vor dem Hintergrund städtebaulicher Entwicklungsvorstellungen der Stadt Lehrte für die Betrachtung außer Belang. Südlich der Autobahn sind die Immissionsorte IO 5 und 6, beide ebenfalls in der Gemarkung Aligse zu berücksichtigen. Dabei handelt es sich um ein Gewerbegebiet an der Straße 'Zum Blauen See' mit dem Schutzanspruch 65 / 50 dB(A) sowie ein Mischgebiet im Bereich 'Ulmenallee' mit dem Schutzanspruch 60 / 45 dB(A).

#### 4.3.2 Beurteilung der Geräuschsituation

##### *Gewerbe- und Anlagenlärm<sup>1</sup>*

Bereits zum Bebauungsplanvorentwurf waren schalltechnische Untersuchungen durchgeführt worden. Daraus ging hervor, dass ein uneingeschränkter Betrieb gewerblicher Nutzungen aufgrund der standortbedingten Rahmenbedingungen nicht möglich ist. Vor allem für die Immissionsorte im benachbarten Gewerbegebiet ist für die Nachtzeit mit zum Teil signifikanten Überschreitungen zu rechnen, wenn hier der gemäß TA-Lärm geltende Richtwert von 50 dB(A) angehalten wird, während der – wie oben erläutert – maximal zulässige Nachtwert von 65 dB(A) eingehalten werden kann. Zudem sind bei uneingeschränkten Nutzungen während der Nachtzeit auch Richtwertüberschreitungen am Rande der Ortslage Aligse zu erwarten.

---

<sup>1</sup> Die in dem Gutachten benannten Parameter der Geräuschentwicklung in Industrie- und Gewerbegebieten gilt ausdrücklich gleichermaßen für die Beurteilung schalltechnisch relevanter Nutzungen in dem Sondergebiet.

Aufgrund der seinerzeit durchgeführten Berechnungen war aber auch absehbar, dass sich die Immissionswerte an den Immissionsorten in der weiteren Umgebung unter bestimmten Bedingungen und bei Beachtung geeigneter Vorkehrungen auch in der Nacht einhalten lassen, da die Immissionssituation in unmittelbarer Nachbarschaft durch bauliche Maßnahmen (z.B. Errichtung von Lärmschutzwänden) entschärft werden kann. Diese Ergebnisse werden durch die in dem vorliegenden Gutachten aktualisierten Berechnungen bestätigt. Auch die Vorgaben für die o.g. kritischen Immissionsorte lassen sich erreichen. In dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden hierzu mit den Emissionskontingenten geeignete Maßnahmen festgesetzt, die im Vollzug gesunde Wohnverhältnisse sichern (siehe Kapitel 4.3.3). Insoweit wird von der grundsätzlichen Machbarkeit des Vorhabens auch unter immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten ausgegangen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die im Südosten des Plangebietes im Anschluss an die Straße 'Zur Meersefeld' festgesetzte Verkehrsfläche 'Fuß- / Radweg' (siehe Kapitel 4.2) schalltechnisch nicht relevant ist, da diese nur für den nicht motorisierten Verkehr und allenfalls im Notfall (Feuerwehrezufahrt) genutzt wird.

Im Zusammenhang mit dem hier betrachteten Gewerbelärm und den auf schutzwürdige Nutzungen im Umfeld einwirkenden Immissionen, insbesondere in den Wohngebieten des Ortsteils Aligse, war entsprechend der bisherigen Gesetzgebung und Rechtsprechung zunächst keine Addition von Gewerbe- und Verkehrslärm vorgesehen (vgl. DIN 18 005). Aufgrund des o.g. aktuellen Urteils wurden die Planungsgrundlagen jedoch um eine Gesamtlärmbetrachtung ergänzt, die auch die Vorbelastung im Ortsteil Aligse durch unterschiedliche Quellen der Lärmeinwirkungen berücksichtigt (siehe Kapitel 4.3.5).

#### *Einwirkender Straßenverkehrslärm*

Für die Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind auch die einwirkenden Straßen Geräusche zu beurteilen. Hier wird es sich nach Lage der Dinge im Wesentlichen um den Lärm von der nahen Autobahn A2 handeln. Den Berechnungen der Geräuschimmissionen innerhalb des Plangebietes wurden für die Ursprungsfassung des Schallgutachtens die von der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hannover, zur Verfügung gestellten Verkehrszahlen zugrunde gelegt (Straßenverkehrszählung 2015). Danach handelt es sich um Verkehrsstärken von ca. 4.500 bis 4.800 Kfz/h je Richtung sowie einen Lkw-Anteil von ca. 20 % auf der Autobahn und deutlich geringere Werte auf der Westtangente. Daneben wurde ein zusätzlicher Verkehrsanteil für die neu geplante Erschließungsstraße angesetzt. Die diesbezüglichen Verkehrsmengen werden aus den Prognosen der verkehrsplanerischen Machbarkeitsstudie übernommen.

Auf Anregung aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden diese Ansätze für den Prognosewert 2030 aktualisiert und die Schallberechnungen überprüft. Hierfür liegen jetzt Zahlen der Autobahn GmbH, ebenfalls zur Verfügung gestellt von der o.g. Straßenbaubehörde, vor. Danach wird eine Belastung von ca. 5.400 Kfz/h tags, bei einem Lkw-Anteil von 20 % und von ca. 1.800 Kfz/h nachts, bei einem Lkw-Anteil von 43 % zugrunde gelegt<sup>1</sup>.

Da die DIN 18 005 für Sondergebiete keine Orientierungswerte vorsieht und die Rahmenbildung in der DIN 18005 aufgrund der Art des Sondergebiets (Logistik) hier kaum als Maßstab geeignet erscheint, wurden der Beurteilung des Straßenverkehrslärms im Plangebiet in Anlehnung an die TA Lärm die Industriegebietswerte von 70 dB(A) tags und nachts zugrunde gelegt. Dies erscheint plausibel, da in dem geplanten Sondergebiet logistische Nutzungen

---

<sup>1</sup> Diese Angaben berücksichtigen einen vergleichsweise höheren Lkw-Anteil, da nach neuerer Rechtsprechung die Lkw zwischen 2,8t und 3,5t mitzurechnen sind.



vorgesehen sind, die teilweise über eine klassische gewerbegebietstypische Nutzung hinausgehende Schallemissionen erzeugen. Die ursprünglichen Berechnungen ergaben, dass dieser Orientierungswert im gesamten Plangebiet um bis zu 4 bzw. 8 dB(A) unterschritten wird. An der südlichen Plangebietsgrenze ergeben sich Beurteilungspegel von bis zu 66 bzw. 62 dB(A), was im Wesentlichen dem Schutzanspruch von Gewerbegebieten genügt. Durch die aktualisierten Verkehrszahlen können sich diese Werte um bis zu 1 dB erhöhen. Der o.g. Orientierungswert wird dann noch immer deutlich unterschritten. Die Lärmeinwirkungen von der Bahntrasse Lehrte – Celle, die ca. 500 m östlich des Plangebietes verläuft, können gegenüber dem Lärm der Autobahn vernachlässigt werden.

Eine Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen ist mithin nicht erforderlich, zumal schutzbedürftige Räume im Sinne von Wohnnutzungen mit dem Ausschluss von Betriebswohnungen durch die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung nicht betroffen sind (siehe Kapitel 4.1). Die in dem Schallgutachten diskutierte Möglichkeit, Lärmpegelbereiche und Lüftungselemente für Büroräume festzusetzen, wird verworfen, da die angestrebte Schutzwirkung schon mit heutzutage marktüblichen Fenstern erreicht wird und da eine ausreichende Belüftung der Räume auch ohne technische Ausstattung möglich ist. Es wird darauf hingewiesen, dass passive Schallschutzmaßnahmen für gewerblich genutzte Räume auch in der Baugenehmigung aufgegeben werden können, sofern dies im Einzelfall erforderlich ist.

#### *Neubau der Erschließungsstraße*

Wie in Kapitel 4.2 ausführlich erläutert wurde, soll die verkehrliche Anbindung der Logistikflächen über die südlich des Plangebietes verlaufende Westtangente und den Neubau einer kommunalen Erschließungsstraße erfolgen. Die Berechnung des Straßenverkehrslärms erfolgt für den Neubau dieser Straße sowie den Teilabschnitt der Westtangente, der aufgrund der Planung geändert wird (Abbiegespuren), nach den Vorgaben der 16. BImSchV. Dabei wird auch der anlagenbezogene Verkehr auf den öffentlichen Verkehrsflächen berücksichtigt, soweit dies nach Maßgabe der TA Lärm erforderlich ist. Als zu erwartende Verkehrsmengen werden die Prognosewerte der verkehrsplanerischen Machbarkeitsstudie angesetzt.

In dem Gutachten werden die Auswirkung der Planung als Beurteilungspegel für die betrachteten Immissionsorte berechnet. Daraus ergibt sich, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV an allen Immissionsorten signifikant unterschritten werden. Auch unter Berücksichtigung des anlagenbezogenen Verkehrs ist eine Erhöhung des Beurteilungspegels um 3 dB bei einer erstmaligen oder weitergehenden Überschreitung der Immissionsgrenzwerte ausgeschlossen. Dies gilt in gleicher Weise, wenn die aktualisierten Verkehrszahlen zugrunde gelegt werden, da die Grenzwerte der 16 BImSchV an den maßgeblichen Immissionsorten um mehr als 10 dB unterschritten werden. Weitere Schallschutzmaßnahmen in Verbindung mit dem Neubau der Erschließungsstraße sind vor diesem Hintergrund nicht erforderlich.

#### *Verkehrslärmfernwirkungen*

Entsprechend der aktuellen Rechtsprechung des OVG Lüneburg vom 24.06.2015 (Az.: 1 KN 138/13) müssen in einem Bebauungsplan bei der Neuplanung einer verkehrserzeugenden Nutzung deren Folgen abgeschätzt und ggf. Maßnahmen zur Reduzierung etwaiger schädlicher Auswirkungen getroffen werden, auch wenn diese außerhalb des Plangebietes liegen. Daher wurden die schalltechnischen Untersuchungen um Berechnungen und Beurteilungen der Verkehrslärmfernwirkungen ergänzt. Die Ergebnisse dieser Prüfung und die daraus abgeleiteten Maßnahmen zur Konfliktbewältigung werden in Kapitel 4.3.4 ausführlich dargelegt.

### *Sonstige Schallimmissionen*

Sonstige Schalleinwirkungen sind nicht relevant für das Planvorhaben. Die Emissionen aus dem benachbarten Gewerbegebiet beeinträchtigen nicht die geplanten Logistiktutzungen im Plangebiet; umgekehrt werden sie – wie oben dargelegt – bei der Beurteilung der Geräuscheinwirkungen an den kritischen Immissionsorten als Vorbelastung berücksichtigt. Freizeittlärm und Lärmimmissionen aus der landwirtschaftlichen Nutzung im Umfeld spielen keine Rolle.

### 4.3.3 Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans

#### *Emissionskontingente*

Wie oben dargelegt, zeigen die durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen, dass eine immissionschutzrechtlich uneingeschränkte Nutzung des Sondergebietes für das geplante Logistikzentrum nicht möglich ist. Zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in der Umgebung des Plangebietes schlägt der Gutachter die Festsetzung von Emissionskontingenten gemäß DIN 45 691 vor. Das Ziel der Geräuschkontingentierung ist es, zu gewährleisten, dass durch die Summe der Schallabstrahlung aller gewerblich und logistisch genutzten Flächen an den umliegenden schutzbedürftigen Bebauungen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen werden. Gleichzeitig soll für das geplante Sondergebiet die beabsichtigte Nutzung aus schalltechnischer Sicht gewährleistet werden.

Entsprechend der städtebaulichen Konzeption, die insbesondere nur eine öffentliche Verkehrsanbindung des Plangebiets beinhaltet, und ausdrücklich mit dem Durchführungsvertrag und dem Vorhaben- und Erschließungsplan ist die Ansiedlung eines Logistikzentrums nur für einen Betreiber vorgesehen. Vor diesem Hintergrund wird auf eine für die Emissionskontingentierung in der Regel übliche Unterteilung in Teilflächen verzichtet. Unter Berücksichtigung der im Gutachten dargelegten schalltechnischen Rahmenbedingungen wurde das Emissionskontingente für den Gesamtbereich, differenziert für den Tag- und den Nachtwert, ermittelt und in dem Sondergebiet jeweils pro m<sup>2</sup> Fläche festgesetzt. Dieses berücksichtigt neben den geplanten Nutzungen – ausschließlich gewerbliche bzw. logistische Aktivitäten, kein Wohnen (siehe Kapitel 3.1) – auch die Vorbelastungen durch vorhandene gewerbliche Nutzungen im Umfeld des Plangebietes, namentlich die Immissionen aus dem östlich angrenzenden Gewerbegebiet, für das mit dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 02/7 flächenbezogene Schalleistungspegel von 60 dB(A)/m<sup>2</sup> tags und 45 dB(A)/m<sup>2</sup> nachts festgesetzt sind. Entsprechend der gutachterlichen Empfehlung wird die Emissionskontingentierung in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan als Vorkehrung gegen schädliche Umwelteinwirkungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB festgesetzt: Im Plangebiet sind Vorhaben (Betriebe und Anlagen) nur dann zulässig, wenn deren Geräusche die festgesetzten Emissionskontingente nach DIN 45 691 von  $L_{EK}=64,0$  dB(A)/m<sup>2</sup> tags (6.00 – 22.00 Uhr) und  $L_{EK}=54,0$  dB(A)/m<sup>2</sup> nachts (22.00 – 6.00 Uhr) nicht überschreiten.

#### *Zusatzkontingent in Richtungssektoren*

Gemäß DIN 45 691, Anhang A2, können die Emissionskontingente für einzelne Richtungssektoren erhöht werden, wenn die Planwerte beispielsweise für einen kritischen Immissionsort ausgeschöpft und für andere Immissionsorte nicht ausgeschöpft werden. Mit einer solchen Festsetzung kann das Gebiet besser genutzt werden. Hier sind die Immissionsorte in dem nordöstlich des Plangebietes vorhandenen Allgemeinen Wohngebiet und dem östlich

des Plangebietes vorhandenen Gewerbegebiet deutlich kritischer als die restlichen Immissionsorte in südlicher und westlicher Richtung. Daher werden die im Gutachten ermittelten Bezugspunkte und Richtungssektoren zeichnerisch festgesetzt und mit Zusatzkontingenten ausgestattet.

Konkret erhöht sich das Emissionskontingent  $L_{EK}$  für die in der Planzeichnung festgesetzten Richtungssektoren A bis D um die in der folgenden Tabelle angegebenen Zusatzkontingente:

Richtungssektor	Zusatzkontingent
A	0.4 dB
B	4,5 dB*
C	5.5 dB
D	10.5 dB

Mit Blick auf den besonderen Schutzbedarf des betriebsbezogenen Wohnens auf den östlich direkt an das geplante Betriebsgelände angrenzenden Grundstücken (Flurstücke 20/19, 20/20 und 36/13) wird für den Richtungssektor B eine Ausnahmeregelungen getroffen. Hier gelten nachts abweichend von den o.g. Tabellenwerten Zusatzkontingente von -1,0 dB in der Immissionshöhe von  $h = 2$  m sowie von +14,0 dB in der Immissionshöhe  $h \geq 5$  m. So wird sichergestellt, dass der angestrebte Schutzanspruch zumindest im Erdgeschoss gewährleistet ist. Für den Tagwert ist die Festsetzung eines Zusatzkontingentes nicht erforderlich.

#### *Anwendung im Baugenehmigungsverfahren*

Die hier begründete Emissionskontingentierung beinhaltet mithin nicht die Festsetzung konkreter immissionsschutzrechtlich relevanter Maßnahmen und Vorkehrungen. Vielmehr dienen die getroffenen Festsetzungen als rechtssichere Grundlage für die Beurteilung von Einzelvorhaben. Im Rahmen künftiger Bauanträge ist nachzuweisen, dass die festgesetzten Emissionskontingente bei Bau und Betrieb der Anlagen eingehalten werden. Dazu wird ausdrücklich in die Festsetzungen aufgenommen, dass die Prüfung der planungsrechtlichen Zulässigkeit von Vorhaben nach DIN 45 961 (2006-12, Abschnitt 5) erfolgt und dass bei der Anwendung des Zusatzkontingentes in den Gleichungen (6) und (7) für Immissionsorte  $j$  im Richtungssektor  $k$   $L_{EK,j}$  durch  $L_{EK,j} + L_{EK,zus,k}$  zu ersetzen ist. Schließlich wird auf der Grundlage der gutachterlichen Prüfung der Relevanzgrenze auch festgesetzt, dass ein Vorhaben auch dann die schalltechnischen Anforderungen des Bebauungsplanes erfüllt, wenn der Beurteilungspegel  $L_r$  den Immissionsrichtwert nach TA Lärm um mindestens 10 dB(A) unterschreitet.

Hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Begriffe und Verfahren wird auf die DIN 45 691 („Geräuschkontingentierung“, Hrsg. Deutsches Institut für Normung e.V., Beuth Verlag Berlin, Dezember 2006) verwiesen. Diese Norm kann wie weitere in den textlichen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes und in der Begründung genannten Gesetze, Verordnungen und sonstige Regelwerke im Planungsamt der Stadt Lehrte, Rathausplatz 1, 31275 Lehrte eingesehen werden. Ein entsprechender Hinweis wird in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen.

### *Überprüfung der festgesetzten Emissionskontingente*

Wesentlicher Bestandteil des schalltechnischen Gutachtens ist die Überprüfung der festgesetzten Emissionskontingente im Hinblick darauf, ob der geplante Logistikbetrieb unter Beachtung der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen grundsätzlich bzw. unter welchen Voraussetzungen er realisierbar ist. Dazu wird die zu erwartende Geräuschsituation anhand der aktuellen Vorhabenplanung (siehe Kapitel 3.2) sowie einer differenzierten Bau- und Betriebsbeschreibung von ALDI nach einschlägigen Regelwerken ermittelt.

Die für eine Vielzahl von Schallquellen durchgeführten Berechnungen ergaben, dass die festgesetzten Emissionskontingente und die sich hieraus ergebenden Immissionskontingente die durch den geplanten Betrieb des Zentrallagers verursachten Geräuschimmissionen tags und nachts an allen Immissionsorten abdecken. Die Berechnungen zeigen auch, dass einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen, die zu einer Überschreitung des Spitzenpegelkriteriums nach TA Lärm führen, in der Tages- und Nachtzeit nicht zu erwarten sind.

Insoweit wird bestätigt, dass mit den o.g. Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes in ausreichendem Maße Sorge dafür getragen ist, dass die immissionsschutzrechtlichen Schutzansprüche in der Umgebung des Plangebietes eingehalten werden können, wenn im Zuge der Vorhabenrealisierung geeignete Maßnahmen ergriffen werden (z.B. Anordnung und Ausrichtung der Logistikhallen, Beachtung technischer Vorgaben für die verminderte Schallabstrahlung des Kühlhauses und diverser technischer Außenanlagen o.a.). Während es sich damit im Wesentlichen um bauliche Maßnahmen an den Gebäuden handelt, sind Lärmschutzwände auf der Ostseite des Grundstückes zum Teil auch außerhalb der überbaubaren Flächen erforderlich, um den Schutz des in dem angrenzenden Gewerbegebiet zulässigen Betriebsleiterwohnens zu gewährleisten. Deswegen wird hier eine 100 m lange und 3 m breite Fläche für Anlagen gegen schädliche Umwelteinwirkungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB festgesetzt. Es ist eine 5,0 m hohe Lärmschutzwand zu errichten, die mit einer geschlossenen, schallabsorbierenden Oberfläche zur Westseite sowie mit einer Wandbegrünung auf der Ostseite auszustatten ist<sup>1</sup>. Neben den Festsetzungen in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden nähere Einzelheiten zur Beschaffenheit der Lärmschutzanlage in dem Durchführungsvertrag festgelegt.

### *Zusammenfassung*

Auf der Grundlage des vorhabenbezogenen Bebauungsplans in Verbindung mit dem Durchführungsvertrag samt Vorhaben- und Erschließungsplan ist nur die dargestellte Nutzung als Logistikzentrum zulässig, so dass die im Verfahren vorgetragene Einwände gegen etwaige industrielle (Nach-)Nutzungen gegenstandslos sind. Da auch weitere Lärmschutzmaßnahmen aufgrund sonstiger Schalleinwirkungen (z.B. Verkehr, siehe oben) nicht erforderlich sind, kann insgesamt davon ausgegangen werden, dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Gleichzeitig wird mit der immissionsschutzrechtlichen Betrachtung für den konkreten Einzelfall nachgewiesen, dass die Zweckbestimmung des geplanten Sondergebietes aufgrund der erforderlichen schalltechnischen Einschränkungen der gewerblichen und logistischen Nutzung nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird. Die Festsetzung von räumlich differenzierten Emissionskontingenten ist auch für Sondergebiete zulässig.

---

<sup>1</sup> Für den 1. Bauabschnitt ist gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan eine Länge von 70 m ausreichend, da die gemäß Bebauungsplan zulässigen Nutzungsoptionen nicht in vollem Umfang ausgeschöpft werden.

Abschließend ist noch darauf hinzuweisen, dass die Festsetzung des relativ hohen Emissionskontingentes im Planbereich auch für die im Flächennutzungsplan der Stadt Lehrte ebenfalls als Gewerbe dargestellten Entwicklungsflächen südöstlich des Plangebietes zu gewissen Betriebseinschränkungen in der Nachtzeit führen muss. Und auch die Entwicklung der ebenfalls im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächen an der Straße 'Zur Kreuzeiche' wird nur möglich sein, wenn hier aktive Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt werden. Dies wird vor dem Hintergrund der städtebaulichen Entwicklungsvorstellungen für den Gesamtbereich akzeptiert.

#### 4.3.4 Verkehrslärmfernwirkungen

##### *Schalltechnische und rechtliche Anforderungen*

Wie oben bereits angeführt, sind in dem Bebauungsplanverfahren nach der aktuellen Rechtsprechung, insbesondere unter Berücksichtigung eines Urteils des OVG Lüneburg vom 24.06.2015 (Az.: 1 KN 138/13), die planbedingt zu erwartenden Verkehrslärmfernwirkungen zu betrachten und es sind ggf. Maßnahmen zur Konfliktbewältigung zu treffen. Insoweit sind die Geräuschverhältnisse entlang von Straßen in die Betrachtung einzustellen, auf denen die Verwirklichung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes absehbarerweise zu einer Erhöhung der Verkehrsmengen führen wird, auch wenn diese außerhalb des Plangebietes liegen.

Deshalb wurden die schalltechnischen Untersuchungen um die Betrachtung und Beurteilung der Verkehrslärmfernwirkungen erweitert. Dazu wurden detaillierte Berechnungen für den gesamten Bereich von Lehrte-Nord bis hinauf nach Burgdorf gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) zur Ermittlung des Beurteilungspegels an den Bestandsgebäuden beiderseits der Bundesstraße B 443 durchgeführt. Grundlage der Ermittlung der verkehrsbedingten Veränderung der Geräuschsituation in den o.g. Bereichen sind die bezüglich der Einrichtung eines Linksabbiegers an der Anschlussrampe der Autobahn A2 erweiterten und abschließend noch einmal aktualisierten Verkehrsuntersuchungen (siehe Kapitel 4.2). Dazu wurden die maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärken und die prozentualen Lkw-Anteile herangezogen, und zwar neben dem status-quo auch die zu erwartenden Verkehrsmengenbelastungen jeweils mit einem Prognose-Nullfall (allgemeine Verkehrsentwicklung) und einem Prognose-Planfall (inkl. der Zusatzbelastung durch die geplante Logistikknutzung) für das Jahr 2030.

Dabei werden für die Verkehrserzeugung aus dem geplanten Sondergebiet auf der Grundlage der verkehrsplanerischen Untersuchungen 1.500 Fahrten/Tag angesetzt und es wird die in Kapitel 4.2 beschriebene Verkehrsverteilung zugrunde gelegt, wobei auch nach den aktualisierten Verkehrsprognosen nur mit vergleichsweise geringen Zuwächsen in den Ortsdurchfahrten Aligse und Röddensen zu rechnen ist.

Unter Berücksichtigung dieser Ansätze handelt es sich bei der Immissionsbeurteilung zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan um eine worst-case-Betrachtung für den möglichen Gesamtumfang der Planung. Tatsächlich ist aufgrund der geplanten logistischen Nutzungen mit geringeren Verkehrsbelastungen zu rechnen. Mit Blick auf den Durchführungsvertrag zum ersten Bauabschnitt kann darauf hingewiesen werden, dass sich die Fa. ALDI als Vorhabenträgerin verpflichtet, die Verkehrsentwicklung auf höchstens 1.100 zusätzliche Fahrten/Tag zu begrenzen und den Lieferverkehr so abzuwickeln, dass höchstens 40 zusätzliche Lkw-Fahrten/Tag durch die o.g. Ortschaften geführt werden. Damit bleibt die konkret zu erwartende Verkehrsbelastung deutlich hinter den gutachterlich angesetzten Fahrten zurück.

Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt unter anderem in Anlehnung an die Kriterien der wesentlichen Änderung durch einen erheblichen baulichen Eingriff entsprechend der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung). Demnach ist eine Änderung der Verkehrslärmverhältnisse wesentlich, wenn durch die Planung

- der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) erhöht wird (d.h. das sind nach den Rundungsregeln der 16. BImSchV alle Pegelerhöhungen ab 2,1 dB(A)) oder
- der Pegel auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird oder
- ein Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht weiter erhöht werden,

wobei in den beiden letztgenannten Fällen, wo die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht erreicht bzw. überschritten werden, besondere Anforderungen gestellt sind (siehe unten).

#### *Beurteilung der Geräusentwicklung*

Dies vorausgeschickt ergeben sich im Einzelnen folgende Berechnungen und Beurteilungen für die betrachteten Bereiche. Dabei werden hier die jeweils aufgerundeten Werte angesetzt.

- Kreuzungsbereich Burgdorfer Straße / Ulmenallee: Hier waren nach der zunächst geplanten Verkehrsführung (A2-West – Anschlussrampe – B 443 – Westtangente – Plangebiet) planbedingte Verkehrsmengenzuwächse prognostiziert worden. Diese hätten für die Wohnbebauung in dem Mischgebiet Ulmenallee östlich des o.g. Kreuzungsbereiches zu Lärmwertüberschreitungen im Bereich jenseits der Schwelle der Gesundheitsgefährdung geführt und auch den Bereich der überwiegend gewerblich genutzten Flächen südlich der Anschlussrampe zusätzlich – wenn auch unterhalb der kritischen Werte – belastet. Mit der in Kapitel 4.2 dargestellten Verkehrslösung (Linksabbieger von der Anschlussrampe zur Westtangente) kommt es hier nun zu einer deutlichen Entlastung des Kreuzungsbereiches. Nach der Prognose für den Planfall liegt die Belastung im Zuge der Burgdorfer Straße bis zu dem Knotenpunkt zwar mit 400 Kfz/Tag geringfügig über den Werten des Planungsnullfalles. Dieser Zunahme steht aber eine deutliche Minderung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens auf der Anschlussrampe (- 650 Kfz/Tag) und im Straßenabschnitt zwischen dem o.g. Knotenpunkt und der Westtangente entgegen (- 400 Kfz/Tag).

Unter Berücksichtigung dieser Ausgangsdaten kommt die schalltechnische Untersuchung hier zu dem Ergebnis, dass durch die neu geplante Linksabbiegespur im Bereich südlich der Ulmenallee / Anschlussrampe größtenteils eine Entlastung der Lärmbelastung von -0,1 bis -0,2 dB herbeigeführt wird. Auch in den Fällen, wo die Schwelle der Gesundheitsgefährdung im Bestand oder im Prognose-Nullfall erreicht oder überschritten wird, ergibt sich hier aufgrund der Verkehrslärmfernwirkungen des Projektes keine Verschlechterung der Geräuschsituation. Lediglich an den Häusern Ulmenallee Nr. 9 und 9a steigt die Lärmbelastung durch den Verkehr aus dem Sondergebiet für das geplante Logistikzentrum rechnerisch um bis zu 0,1 dB bei gleichzeitiger Überschreitung der kritischen Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Weiter in Richtung Stadtgebiet Lehrte werden die o.g. Schwellenwerte deutlich unterschritten, so dass die planbedingten Verkehre hier nicht weiter nachverfolgt werden müssen.

- Ortsdurchfahrt Aligse: Die für das Jahr 2030 ermittelten Prognosen zur Verkehrsbelastung lassen aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung (Planungsnullfall) in Aligse für die Ortsdurchfahrt im Zuge der Bundesstraße B 443 eine Zunahme von 600 Kfz/Tag auf 12.950 Kfz/Tag sowie unter Berücksichtigung des Planvorhabens (Prognose-Planfall) um weitere 200 Kfz/Tag erwarten (siehe Kapitel 4.2). Aus den schalltechnischen Berechnungen ist zu erkennen, dass bereits durch die aktuelle Situation und aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung erhebliche Geräuschbelastungen in der Ortsdurchfahrt Aligse vorhanden bzw. zu erwarten sind, wobei die o.g. Schwellwerte für eine potenzielle Gesundheitsgefährdung (Tag- und Nachtwerte) in einigen Fällen schon im Prognose-Nullfall erreicht bzw. überschritten werden. Zudem ergibt sich für den hier maßgeblichen Prognose-Planfall rechnerisch eine Steigung der Lärmbelastung durch den Verkehr aus dem geplanten Sondergebiet um bis zu 0,3 dB bei gleichzeitiger Überschreitung der o.g. Schwellenwerte an insgesamt 11 untersuchten Gebäuden.
- Ortsdurchfahrt Röddensen: Eine ähnliche Beurteilung ergibt sich für die Ortsdurchfahrt Röddensen, wo bei einer Ausgangsbelastung von rd. 6.500 Kfz/Tag mit Zuwächsen von 700 Kfz/Tag für den Planungsnullfall und von 900 Kfz/Tag für den Prognose-Planfall zu rechnen ist. Damit ist eine rechnerische Steigung der Lärmbelastung durch den planinduzierten Verkehr um bis zu 0,3 dB bei gleichzeitiger Überschreitung der o.g. Schwellenwerte an 17 Gebäuden<sup>1</sup> zu erwarten. An den weiter nördlich gelegenen Wohnhäusern kurz vor Burgdorf (Ortsteil Ahrbeck) werden die o.g. Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts deutlich unterschritten, da die maßgeblichen Immissionsorte größere Abstände zur Fahrbahn aufweisen.

Die Berechnungen wurden aufgrund der erweiterten Prognoseansätze für das Verkehrsaufkommen auf der Autobahn A2 überprüft. Nach gutachterlicher Stellungnahme ist festzustellen, dass sich die Ergebnisse nicht relevant verändern und dass sich mithin keine neuen Häuser oder Fassaden mit einem Anspruch auf passiver Schallschutzmaßnahmen ergeben.

Da sich die schalltechnische Untersuchung zu den Verkehrslärmfernwirkungen ausschließlich auf den planbedingt zu erwartenden Straßenverkehr beziehen, wird – wie oben bereits erwähnt – darüber hinaus eine Gesamtlärbetrachtung angestellt. Diese erfasst und bewertet die Schalleinwirkungen unterschiedlicher Lärmquellen (Autobahn, Bahnstrecke, Flugverkehr, Gewerbelärm etc.) in der Umgebung des Planbereiches. Inhalt und Ergebnis dieser Untersuchung werden in Kapitel 4.3.5 bzw. 9.5 ausführlich dargelegt.

### *Konfliktbewältigung*

In der aktuellen Rechtsprechung sind zwar weder der genaue Untersuchungsumfang für den planinduzierten, dem Vorhaben direkt zurechenbaren Ziel- und Quellverkehr auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen noch konkrete Maßnahmen für einen solchen Fall benannt. Gleichwohl wird in Anlehnung an die Regelungen der o.g. 16. BImSchV davon ausgegangen, dass im vorliegenden Fall und unter Würdigung der dargestellten Berechnungsergebnisse besondere Anforderungen an die Abwägung zu stellen sind. Insbesondere ist zu prüfen, ob und inwieweit eine solche Erhöhung – selbst wenn sie geringfügig ist – überhaupt hinnehmbar ist sowie ob und in welchem Umfang schallschützende Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die weitere planbedingte Verkehrslärmerhöhung zu rechtfertigen.

---

<sup>1</sup> Die Anzahl der hier genannten Gebäude in Röddensen weicht von den weiter unten genannten Angaben zur Anzahl der Anspruchsberechtigten ab, da die Doppelhäuser Celler Dorfstraße Nrn. 1/3 sowie 12/14 jeweils im Schallgutachten als ein Immissionsort erfasst und beurteilt wurden.

Im Rahmen der umfangreichen Untersuchung der städtebaulichen Rahmenbedingungen wurden hierzu unter Beachtung der strengen Anforderungen der Rechtsprechung im Einzelnen folgenden Erwägungen berücksichtigt:

- Bei der Erhöhung der Lärmwerte in der genannten Größenordnung handelt es sich um rein theoretische Rechenwerte. Aus Sicht des Sachverständigen kann bei derart geringen Werten nicht von einer relevanten Erhöhung der Belastung gesprochen werden, da die Erhöhung nicht messbar und schon gar nicht wahrnehmbar ist, denn eine Wahrnehmbarkeit bezogen auf einen rechnerisch ermittelten Dauerschallpegel liegt erst bei Pegelunterschieden von 1 bis 2 dB vor. Dabei kann angenommen werden, dass für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbare Erhöhungen des planbedingten Verkehrslärms in einem besonders lärmvorbelasteten Bereich im Regelfall ohne hinzutretende besondere Umstände mit entsprechend gewichtiger Begründung städtebaulich eher hingenommen werden können.
- Zudem ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der ermittelten Erhöhung um eine worst-case-Betrachtung handelt. Während die absehbare Erhöhung bei den aufgrund des geplanten Logistikzentrums der Fa. ALDI konkret zu erwartenden Frequentierungen geringer ausfällt, sind hier gewisse Reserven für die künftige Betriebsentwicklung eingestellt.
- Weiter wurden in Anlehnung an das Verfahren nach der 16. BImSchV i.V.m. den §§ 41 ff BImSchG auch Schallschutzmaßnahmen aktiver Art geprüft, wobei für die Ortsdurchfahrten Aligse und Röddensen im Zuge der Bundesstraße B 443 die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als Straßenbaulastträgerin vorab einbezogen wurde.
  - Die theoretisch denkbare Errichtung von Lärmschutzanlagen (Wall oder Wand) an der Straße ist aufgrund der konkreten örtlichen Gegebenheiten und der Eigentumsverhältnisse technisch nicht möglich und städtebaulich nicht vertretbar.
  - Mit einer Geschwindigkeitsreduzierung kann die angestrebte Minderung der Lärmwerte um mindestens 3dB(A) nach dem Ergebnis ergänzend durchgeführter Untersuchungen nur für einen geringen Teil der betroffenen Wohngebäude erreicht werden. Insoweit werden die diesbezüglich seitens der NLStBV angehaltenen Kriterien nicht erfüllt.
  - Dies gilt nach dem vorliegenden Kenntnisstand auch für die Verwendung lärmarmer Deckschichten, da hierzu keine Langzeitergebnisse vorliegen und somit eine dauerhafte Lärmreduzierung nicht oder nur mit sehr hohem Sanierungsaufwand erreichbar ist.

Auch wenn die diesbezüglichen Prüfungen derzeit noch nicht abschließend mit der zuständigen Straßenbauverwaltung abgestimmt sind (siehe unten), muss derzeit davon ausgegangen werden, dass aktive Schallschutzmaßnahmen nicht durchführbar sind oder nicht an allen betroffenen Immissionsorten den Schutzanspruch des Bauleitplanverfahrens erfüllen. Zudem liegt die Durchführung dieser Maßnahmen nicht im Ermessen der Stadt Lehrte, sondern sie können von der Straßenbaulastträgerin bei Erfüllung bestimmter Kriterien umgesetzt werden.

- Darüber hinaus versprechen auch die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Lehrte vom 12.06.2019 genannten Maßnahmen keinen verlässlichen und ausreichenden Schutz. Zwar werden neben dem Einbau lärmarmer Fahrbahnbeläge u.a. für die Ortsdurchfahrten Aligse und Röddensen ausdrücklich lärmindernde Straßenraumgestaltungsansätze angeführt, mit denen „eine Rhythmisierung und damit eine Homogenisierung des Verkehrsflusses sowie eine Minderung der Fahrgeschwindigkeiten“ erzielt werden soll (z.B. Einbau von Kreisverkehren und Mittelinseln). Allerdings ist nicht geklärt, in welchem Umfang die



genannten Maßnahmen tatsächlich zielführend sind und ob der in dem Lärmaktionsplan gesetzte Zeithorizont von fünf Jahren eingehalten werden kann. In jedem Fall ist absehbar, dass die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen in den hier relevanten Bereichen nicht vor dem Satzungsbeschluss zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan erfolgen wird. Im Übrigen ist zu beachten, dass die dort dargestellte Lärmbelastung aufgrund der gemäß Maßgabe des Nds. Umweltministeriums zu berücksichtigten Parameter hinter den für den Bebauungsplan ermittelten aktuelleren Werten zurückbleibt. Die Bewältigung der Lärmproblematik in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan geht damit über die Aussagen der Lärmaktionsplanung hinaus. Insoweit werden die Lärmschutzbelange mit der vorliegenden Planung umfänglich berücksichtigt.

Stellt man all dies in Rechnung, kann nach der derzeit maßgeblichen Rechtsprechung eine zusätzliche geringfügige Erhöhung der Lärmwerte als Ergebnis der Abwägung und unter Berücksichtigung aller relevanten Belange gemäß § 1 Abs. 7 BauGB hingenommen werden, wenn der Lärmschutz auf andere Weise zustande kommt. Im vorliegenden Fall wird als Ergebnis der planerischen Konfliktbewältigung auch unter Berücksichtigung des Gesamtlärms durch andere Lärmquellen akzeptiert, dass dies durch die Realisierung passiver Schallschutzmaßnahmen an den kritischen Immissionsorten gewährleistet wird. Bei dieser Abwägung wird dem städtebaulichen Ziel, mit der vorliegenden Planung einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Lehrte zu leisten und einem ansässigen Unternehmen zeitgemäße Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten, besonderes Gewicht eingeräumt.

In diesem Zusammenhang wird auch berücksichtigt, dass es sich bei den betroffenen Grundstücken um Bereiche mit einer vergleichsweise hohen Gesamtlärmbelastung handelt. Diese regionalen und allgemeinen Vorbelastungen können jedoch der städtebaulich erwünschten und aus Sicht der Gesamtstadt erforderlichen Plangebietsentwicklung unter Berücksichtigung sämtlicher Belange und insbesondere vor dem Hintergrund der nur minimalen planbedingten Lärmsteigerungen nicht entgegen gehalten werden.

#### *Passiver Schallschutz*

Dies alles vorausgeschickt, ergibt sich das Erfordernis, die Umsetzung geeigneter passiver Schallschutzmaßnahmen für die nachvollziehbar planbedingt betroffenen Bereiche zu sichern und finanziell zu regeln. Dabei wird der Schutzanspruch ohne Unterscheidung des Gebietstyps nach BauNVO, in welchem die betroffenen Nutzungen liegen, zugesprochen, da hier auf die potenzielle Gesundheitsgefährdung jenseits der Schwellenwerte von 60 dB(A) für den Nacht- und 70 dB(A) für den Tagwert abgestellt wird. Zur Sicherung des Schutzanspruches ist ein Vertrag zwischen der Stadt Lehrte und der Vorhabenträgerin geschlossen worden<sup>1</sup>, in dem diese sich verpflichtet, die Kosten für die Durchführung der passiven Schallschutzmaßnahmen an konkret bezeichneten Bestandsbauten zu übernehmen/zu erstatten, für die die planerische Abwägung im Rahmen der Bauleitplanung die Notwendigkeit der Ergreifung dieser Maßnahmen ergeben hat. Dieser Vertrag ist ausdrücklich als Vertrag zugunsten Dritter konzipiert, mit dem die näher bezeichneten Grundstückseigentümer unter den Voraussetzungen dieses Vertrags und seiner Anlagen Ansprüche gegen die Vorhabenträgerin geltend machen können.

---

<sup>1</sup> Vertrag über Schallschutzmaßnahmen außerhalb des Bebauungsplan Nr. 02/17 "Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3 - Erweiterung" zwischen der Stadt Lehrte und der Firma ALDI mit Datum vom 28.06.2018, geändert und abschließend vereinbart durch Nachtrag vom 26.02.2021

Im Einzelnen werden insbesondere folgende Regelungen vereinbart:

• Erstattungsanspruch

Die Kostenerstattung erfolgt nur für erforderliche und tatsächlich durchgeführte Maßnahmen an Bestandsbauten. Die Festlegung des Leistungsumfanges erfolgt nach gutachterlicher Prüfung der relevanten Außenbauteile mit Bezug auf die 24. BImSchV (Verkehrsweg-Schallschutzmaßnahmenverordnung) und umfasst insbesondere die bedarfsgerechte Erneuerung von Fenstern, ggf. auch von Lüftungseinrichtungen. Nach den vertraglichen Regelungen gilt der Schutz der baulichen Nutzung in Anlehnung an die einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Vorgaben für Aufenthaltsräume, die ganz oder überwiegend zum Wohnen, Unterrichten, zur Kranken- oder Altenpflege oder zu ähnlichen, in gleichem Maße schutzbedürftigen Nutzungen bestimmt sind. Passiver Lärmschutz für Wohnraum wird gewährt, soweit der Tagwert überschritten ist; für den Schutz von Schlafräumen ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich.

Nicht schutzbedürftig sind Räumlichkeiten, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Hierzu zählen Bäder, Toiletten, Treppenhäuser und Flure, Küchen (soweit keine Wohnküche) und Lagerräume. Nicht schutzbedürftig sind zudem gewerblich genutzte Räume, z.B. Büro-, Praxis- und Laborräume, Aufenthalts- oder Schlafräume in Übernachtungs- und Beherbergungsbetrieben. Auch ein besonderer Schutz für Außenwohnbereiche (Terrassen etc.) wird nicht gewährt, da bereits ohne die in Aussicht genommene Bebauungsplanung sehr hohe Vorbelastungen anliegen, die die Eignung und Nutzbarkeit dieser Flächen unter Immissionsgesichtspunkten in Frage stellen. Insoweit wird auch derzeit bereits vielfach von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Grundstücksfreiflächen auf der straßenabgewandten Gebäudeseite zu nutzen.

• Anspruchsberechtigung

Die dem Grunde nach Anspruchsberechtigten werden auf der Grundlage der vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen benannt. Es handelt sich im Wesentlichen um die Eigentümer der betroffenen Bestandsgebäude an der Bundesstraße B 443, die einer besonderen Lärmbelastung ausgesetzt sind, nämlich dort, wo die kritischen Schwellenwerte der potenziellen Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) nachts durch die planbedingte Belastung erreicht und weiter erhöht werden. Im Einzelnen sind dies die Eigentümer oder Erbbauberechtigten der im Folgenden aufgeführten Anwesen:

- Kreuzungsbereich Burgdorfer Straße / Ulmenallee
  - Ulmenallee Nr. 9 und 9A
- Ortsteil Aligse
  - Dammfeldstraße Nrn. 4, 5, 6, 8, 9, 14, 15, 15A, 16 und 18 sowie Im Grund Nr. 2
- Ortsteil Röddensen
  - Celler Straße Nrn. 1, 3, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 22, 23 und 30 sowie Sandbergweg Nr. 1 und Röddenser Dorfstraße Nr. 1<sup>1</sup>

Sollte die derzeit laufende Prüfung straßenverkehrsrechtlicher oder -technischer Maßnahmen an den genannten Ortsdurchfahrten entgegen den oben genannten Annahmen bis zum Satzungsbeschluss über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu einem positiven Ergebnis kommen und zur Umsetzung dieser Maßnahmen führen, entfällt die Anspruchsberechtig-

---

1 Die Adresse Röddenser Dorfstraße 1 ersetzt die in vorlaufenden Planfassungen genannte Adresse Celle Str. 4.

gung für einen Teil der o.g. Anwesen, da in diesem Fall die Kriterien für das Erfordernis passiver Schutzmaßnahmen nicht (mehr) vorliegen. Insoweit greifen die mit der Vorhabenträgerin geschlossenen vertraglichen Vereinbarungen zur Gewährung des passiven Schallschutzes nur dann, wenn die abschließende Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger ergibt, dass verkehrliche Maßnahmen nicht ergriffen werden können oder nicht ausreichend sind, um den Schutzanspruch des Bauleitplanverfahrens sicherzustellen.

Für die übrigen untersuchten Anwesen im Bereich von Lehrte-Nord bis hinauf nach Burgdorf ergibt sich aufgrund der Verkehrslärmfernwirkungen des Projektes keine Verschlechterung der Geräuschsituation und es werden auch die kritischen Schwellenwerte nicht erreicht oder nicht weiter erhöht. Die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen oder eine anderweitige Konfliktbewältigung ist hier unter Berücksichtigung aller Belange nicht erforderlich.

- Abwicklung und Sicherung des Antragsverfahrens

In dem Vertragswerk ist die Durchführung der Antragstellung im Detail geregelt. Die Abwicklung des Verfahrens übernimmt die Stadt Lehrte. Zur Festlegung von Art und Umfang der im Einzelfall erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen und Prüfung der Erstattungsansprüche wird ein Gutachterbüro eingeschaltet. Die konkreten Anspruchsvoraussetzungen ergeben sich insbesondere aus einer Anlage zu dem zwischen Vorhabenträgerin und Stadt geschlossenen Vertrag, die bei der Stadt jederzeit erhältlich und einsehbar ist.

Der Antrag auf Erstattung von Schallschutzmaßnahmen ist innerhalb von drei Jahren nach ortsüblicher Bekanntmachung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, beginnend ab dem Ende des Jahres, in dem die ortsübliche Bekanntmachung erfolgt ist, zu stellen. Der Erstattungsbetrag wird nach Fertigstellung der Schutzmaßnahmen und Prüfung der Originalrechnungen gezahlt. Die Vorhabenträgerin räumt der Stadt Lehrte als Sicherheit zur Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen zur Kostenerstattung der Schallschutzmaßnahmen eine Bankbürgschaft ein, die nach Ablauf der Antragsfrist bzw. nach Abwicklung aller Ansprüche zurückzugeben ist.

- Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips

Schließlich wird eine Regelung zum Ausschluss etwaiger Erstattungsleistungen in den Vertrag aufgenommen. Danach bestehen Ansprüche nur insoweit, als der Anspruchsberechtigte nicht anderweitig Fördermittel für die Durchführung der Maßnahmen in Anspruch nehmen kann bzw. konnte. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97), die möglicherweise Ansprüche gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), begründen, wenn bereits die derzeitige Lärmbelastung an der Bundesstraße B 443 einen entsprechenden Anspruch auslöst. Nur wenn solche Erstattungsverfahren erfolglos durchgeführt und dies nachgewiesen wurde, kann eine Kostenerstattung nach vorstehenden vertraglichen Regelungen gefordert werden.

Zusammenfassend belegen die Untersuchungen zur Verkehrslärmfernwirkung, dass im Zuge der Ortsdurchfahrten Aligse und Röddensen nur geringfügige Erhöhungen der maßgeblichen Beurteilungspegel zu erwarten sind, die unter Berücksichtigung der ergriffenen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen kein Planungshindernis darstellen. Der Zuwachs liegt im Bereich nicht messbarer und nicht wahrnehmbarer Veränderungen und wird nach Abwägung

aller sonstigen relevanten Planungsbelange hingenommen. Für besonders betroffene Gebäude an der B 443, an denen die kritischen Schwellenwerte einer potenziellen Gesundheitsgefährdung planbedingt erstmals erreicht oder erhöht werden, ist durch den Abschluss eines städtebaulichen Vertrages über Schallschutzmaßnahmen außerhalb des Planbereichs ein Programm zum Schallschutz aufgesetzt, durch das die Kostenerstattung passiver Schallschutzmaßnahmen gewährt und vertraglich gesichert wird.

#### 4.3.5 Gesamtlärbetrachtung

##### *Vorbemerkung*

Wie oben bereits erwähnt wurde, ergab sich aufgrund der aktuellen Rechtsprechung des OVG Münster (Urteil vom 26.04.2018, Az.: 7 B 1459/17) während des Planaufstellungsverfahrens das Erfordernis, die Geräuschsituation im Plangebiet und seiner Umgebung einer Gesamtlärbetrachtung zu unterziehen. Nach dem o.g. Urteil ist die nach den einschlägigen lärmtechnischen Regelwerken sonst maßgebliche Sicht, die unterschiedlichen Lärmarten – insbesondere Gewerbelärm und von öffentlichen Straßen ausgehender Verkehrslärm – isoliert zu betrachten, nicht mehr zulässig, wenn sich im konkreten Planungsfall die Frage des Überschreitens der Schwelle zur potenziellen Gesundheitsgefährdung von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts stellt. Für die insoweit erforderliche kumulative Betrachtungsweise ist auf energetische Summenpegel der für die verschiedenen Schallarten ermittelten Beurteilungspegel abzustellen. Dabei sind auch marginale Pegelzuwächse abwägungsrelevant, wobei allerdings offen bleibt, was unter 'marginal' zu verstehen ist.

Daher wurden die schalltechnischen Untersuchungen zur erneuten Auslegung des Planentwurfes ergänzt um ein Gutachten zum Gesamtlärm, das auf Anregung aus der Öffentlichkeitsbeteiligung von einem anderen Fachbüro<sup>1</sup> erstellt wurde. Aufgrund der zur zweiten erneuten Auslegung des Planentwurfes in einem weiteren Gegengutachten<sup>2</sup> vorgetragenen Vorbehalte bezüglich der verwendeten Beurteilungsgrundlagen und Prognosedaten wurde das o.g. Gutachten kritisch überprüft und aktualisiert.

Die Stadt Lehrte schließt sich den Ergebnissen der ergänzten Gesamtlärbetrachtung an. Diese werden im Folgenden zusammenfassend dargelegt.

##### *Geräuschquellen und Beurteilungspegel*

Als Lärmarten werden in der schalltechnischen Untersuchung die folgenden Geräuschquellen im Umfeld des Plangebiets bzw. des Ortsteils Aligse, und zwar jeweils mit Parametern nach den einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Regelwerken, berücksichtigt:

- Schienenverkehrslärm: Hier werden die Zugbewegungen auf von den Eisenbahnstrecken 1720 und 1750 Celle – Lehrte in die Rechnung eingestellt und zwar nunmehr mit den von der Deutschen Bahn AG für das Jahr 2030 vorgelegten Prognosedaten. Weitere Angaben zum Bahnverkehrsaufkommen im Zusammenhang mit dem MegaHub oder mit dem geplanten Ausbau der Alpha-E-Trasse liegen zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens nicht vor.

---

<sup>1</sup> Verfasser: Gesellschaft für technische Akustik mbH (Dipl.-Phys. Kai Schirmer), Hannover 2019/21

<sup>2</sup> Verf.: RegioConsult – Verkehrs- und Umweltmanagement (Dipl.-Geogr. Wulf Hahn), Marburg 2021

- Straßenverkehrslärm: Für die Autobahn A2 werden die in Kapitel 4.3.2 erläuterten neueren Prognosedaten der Straßenbauverwaltung für das Jahr 2030 angesetzt. Für die Verkehre auf den Anschlussrampen und auf den betroffenen öffentlichen Straßen wurden die Prognosewerte 2030 der aktualisierten Verkehrsuntersuchungen genutzt (siehe Kapitel 4.2).
- Zum Fluglärm können aufgrund fehlender Datengrundlagen keine konkreten Aussagen gemacht werden. Hier wurden plausible Annahmen für die Belastung der Ortsteile Aligse und Röddensen in ca. 20 km Entfernung zu dem Flughafen Hannover-Langenhagen aus den Lärmkarten des niedersächsischen Umweltministerium abgeleitet.
- Gewerbelärm: Für die gewerblichen Immissionen werden die in dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 02/7 „Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3“ festgesetzten flächenbezogenen Schalleistungspegel und die in dem vorliegenden Bebauungsplan vorgesehenen Emissionskontingente berücksichtigt. Die vorhandenen Pkw-Abstellflächen an der Dammfeldstraße und an der Straße 'Zur Kreuzeiche', für die keine verbindlichen Vorgaben vorliegen, werden mit Regelwerten für die Tagnutzung angesetzt.

Der Gutachter legt dar, dass die juristisch geforderte energetische Summation von Beurteilungspegeln methodisch und fachlich problematisch ist, da für die unterschiedlichen Lärmarten und ihre Ermittlung/Bewertung keine einheitlichen Kriterien vorliegen (z.B. unterschiedliche Mittelungszeiten, abweichende Beurteilung von Geräuschspitzen, variierende Berücksichtigung von Rundungsergebnissen etc.). Dies vorausgeschickt werden die flächenhaften Berechnungsergebnisse für den Bestand und den Prognose-Planfall (unter Berücksichtigung des festgesetzten Sondergebietes), und zwar für den Gesamtumfang des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sowie die Pegelabweichungen dargestellt.

#### *Vorgehensweise der Berechnung und Beurteilung der Ergebnisse*

Im ersten Schritt wurden flächenhafte Rasterberechnungen zur großräumigen Ermittlung der Pegelerhöhung durch die Planung durchgeführt. Bei freier Schallausbreitung wurde festgestellt, dass die o.g. kritischen Schwellenwerte von 60/70 dB(A)<sup>1</sup> durch die energetische Summierung aller Lärmarten für den Planungsnullfall (Bestand) tags und nachts nur im Nahbereich der Bahnstrecke, der Autobahn A2 und der Bundesstraße B 443 überschritten werden. Für den Prognosefall kommt nur das Plangebiet selbst mit Überschreitungen der Schwellenwerte tags und nachts neu hinzu.

Um die weitergehenden Überschreitungen bereits vorhandener Konflikte zu prüfen, wurden die Pegeldifferenzen zwischen der für die Prognose berechneten energetischen Summe aller Lärmarten und der derzeitigen Summe (Prognose-Null) gebildet. Ergeben sich positive Pegeldifferenzen, so sind diese durch die Planung verursacht. Nach den Untersuchungen ergeben sich rechnerische Pegelerhöhungen am Tag im gesamten Betrachtungsraum. Nachts sind Erhöhungen im Bereich des Ortsteils Aligse, in Röddensen trichterförmig entlang der B 443 sowie teilweise in Lehrte zu verzeichnen. Überwiegend betragen diese Pegelerhöhungen nur bis 0,05 dB(A). In dem schalltechnischen Gutachten wird ausführlich darauf hingewiesen, dass das Rechenergebnis eine Genauigkeit vorgibt, die messtechnisch nicht nachweisbar ist. Derartige Berechnungsergebnisse sind theoretischer Natur und besitzen keinen Zusammenhang mit tatsächlich vorliegenden oder wahrnehmbaren Geräuschimmissionen.

---

<sup>1</sup> Entgegen der in dem o.g. Gegengutachten vertretenen Auffassung wird hier an den genannten Werten für die Beurteilung festgehalten, da es sich um den in der Rechtsprechung herausgestellten Maßstab für den vorsorgenden Gesundheitsschutz handelt (vgl. Urteil des BVerfG vom 08.09.2016 (3 A 5/15)).

In der anschließenden Prüfung, ob die oben genannten Schwellenwerte von 70/60 dB(A) erstmalig oder weitergehend überschritten wurden, wurden rechnerische Pegelerhöhungen ab 0,05 dB(A) berücksichtigt. Entsprechend wird hierfür der Untersuchungsraum auf die Bereiche eingegrenzt, bei denen flächenhaft eine planbedingte Pegelerhöhung von mehr als 0,05 dB(A) vorliegt. Für diese Bereiche wurde eine gebäudescharfe Ermittlung durchgeführt, um zu prüfen, ob die relevanten Pegelerhöhungen die o.g. Schwellenwerte erreichen oder weiter erhöhen. Dabei kamen die Rundungsvorgaben der 16. BImSchV zur Anwendung.

Als Ergebnis der gebäudescharfen Betrachtung sind planinduzierte erstmalige oder weitergehende Überschreitungen des Schwellenwertes am Tag von 70 dB(A) durch die Gesamtbelastung nicht zu erwarten, für die Nachtzeit sind demgegenüber zwei betroffene Gebäude mit Werten größer 60 dB(A) an der Bundesstraße B 443 ermittelt worden (Dammfeldstraße Nr. 6 und Im Grund Nr. 2). Der Gutachter führt in seinem Nachtrag mit den aktualisierten Berechnungen aus, dass das Ergebnis unverändert dem der ursprünglichen Beurteilung entspricht. Aufgrund der jüngsten Aktualisierung der Berechnungen kommt der Gutachter zu folgender Einschätzung: „Planungsbedingte Veränderungen der Verkehrslärmsituation lassen sich nur an den von Straßenverkehrslärm der B 443 betroffenen Fassadenabschnitten von Gebäuden feststellen. An diesen Fassaden hat der Schienenverkehrslärm und der Lärm der BAB A 2 keinen Einfluss auf den Gesamtlärmpegel.“

Der Abgleich mit der Untersuchung zur Verkehrslärmfernwirkung zeigt, dass diese Fälle bereits durch die Betroffenheit bei der Verkehrslärmfernwirkung und der damit verbundenen Lärmsanierung abgedeckt sind. Der Abgleich zeigt zudem auf, dass die Berechnungen zur Verkehrslärmfernwirkung eine größere Anzahl von Gebäuden ausweist, für die die in Kapitel 4.3.4 beschriebenen Regelungen zum passiven Schallschutz greifen. Nach den hier zur Gesamtlärmbetrachtung ermittelten Ergebnissen entstehen keine zusätzlichen Betroffenheiten. Insoweit ist die oben begründete Konfliktbewältigung gewährleistet und ausreichend, zumal mit der vorliegenden Schallbeurteilung zur Verkehrslärmfernwirkung von dem ungünstigeren Fall für die Anlieger ausgegangen wird, so dass diese von den passiven Schallschutzmaßnahmen profitieren (siehe Kapitel 4.3.4).

Die Untersuchungen zum Gesamtlärm haben ebenso wie die der Verkehrslärmfernwirkungen keine weiteren Folgen für die in Kapitel 4.3.3 erläuterten Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes, da die erforderlichen Regelungen für die aufgrund der Verkehrslärmwirkungen erforderlichen Maßnahmen der Lärmsanierung mit den in Kapitel 4.3.4 erläuterten Vertragsregelungen getroffen werden, so dass eine hinreichende Konfliktbewältigung erfolgt. Da die Pegelerhöhungen unterhalb der o.g. Schwellenwerte derart gering sind, sind weitere Maßnahmen nach Abwägung aller Belange nicht erforderlich.

### *Zusammenfassung*

Durch die vorliegenden Untersuchungen können die in der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Bedenken gegen die zusätzlich erwartete Lärmbelastung entkräftet werden. Die Mehrbelastungen durch den Gewerbelärm und den planbedingten Verkehrslärm – ermittelt auf der Grundlage der aktualisierten und überprüften Verkehrsuntersuchungen sowie unter Berücksichtigung der komplexen Lärmsituation in Aligse und Röddensen – führen unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Gesamtlärmbetrachtung sowie unter Berücksichtigung der ergriffenen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen nicht zu Pegelerhöhungen, die ein Planungshindernis darstellen. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden gewahrt;

planbedingt ausgelöste Gesundheitsgefährdungen oder gar potenzielle Beeinträchtigungen der körperlichen Unversehrtheit werden durch entsprechende Maßnahmen verhindert bzw. durch die o.g. Lärmsanierungsmaßnahmen kompensiert.

Dabei kann der Umstand, dass die Orientierungswerte der DIN 18 005 'Schallschutz im Städtebau' in weiten Teilen des Ortsteils Aligse bereits im Bestand überschritten werden, nach umfangreicher Betrachtung und Auswertung der ermittelten planbedingten Lärmimmissionen unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten auch vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastungen dem Planvorhaben nicht entgegen gehalten werden. Vor diesem Hintergrund wird die Lärmsanierung nur für erforderlich gehalten, wo die Einzellärm-betrachtungen Pegelwerterhöhungen im Bereich einer potenziellen Gesundheitsgefährdung ergeben haben. Auf dieser Grundlage kommt die Stadt Lehrte in ihrer Abwägungsentscheidung unter Berücksichtigung aller planrelevanten Belange zu dem Ergebnis, dass die Planung in der vorliegenden Form erfolgen kann.

#### 4.3.6 Blendwirkungen und sonstige Immissionen

##### *Lichtimmissionen*

Neben der Geräuschsituation wurde auf Anregung aus der Beteiligung zum Vorentwurf auch die Frage etwaiger Blendwirkungen durch Beleuchtungsanlagen im Plangebiet untersucht. Dabei wird als Immissionsort insbesondere das Wohngebiet an der Straße 'Zur Kreuzeiche', ca. 330 m nordöstlich des Plangebiets (Teilgeltungsbereich A), betrachtet.

In der vorliegenden diesbezüglichen Expertise<sup>1</sup> werden zunächst die Bewertungsmaßstäbe für Lichtimmissionen nach fachlichen Regelwerken erläutert. Der Beurteilung der Lichtimmissionen liegt das Beleuchtungskonzept der Fa. ALDI zugrunde, das für die Ausleuchtung der Stellflächen, Zuwegungen und Betriebsflächen u.a. zahlreiche Mastleuten vorsieht. Zusammenfassend kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass im vorliegenden Fall unter Berücksichtigung der Entfernung und der angegebenen technischen Planungsdaten im Bereich der o.g. Wohnbebauung keine Überschreitung der einschlägigen Immissionsrichtwerte zu erwarten ist. Dies gilt sinngemäß auch für beleuchtete Werbeanlagen im Plangebiet, zumal diese nur zur Südseite abstrahlen dürfen (siehe Kapitel 4.1).

Mit einer naturschutzfachlich begründeten Festsetzung werden die maximal zulässige Höhe von Beleuchtungskörpern an den Gebäuden und von freistehenden Masten sowie deren Abstrahlrichtung und Lichtfarbe bestimmt (siehe Kapitel 8.2). Diese Regelung wirkt sich auch positiv hinsichtlich der Reduzierung möglicher lichttechnischer Auswirkungen durch die Anlagenbeleuchtung aus. Weiter gehende Regelungen zum Schutz der Wohnnutzung nordöstlich des Plangebietes gegen schädliche und erheblich störende Blendwirkungen können und müssen auf der Grundlage des Städtebaurechts nicht getroffen werden. Dies ist aber auch für die geplante Nutzung durch ALDI nicht erforderlich, da nähere Regelungen im Durchführungsvertrag vereinbart werden. Die Vorhabenprüfung erfolgt im Rahmen des Genehmigungsverfahrens unter Beachtung der einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen (namentlich § 22 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 i.V.m. § 3 Abs. 1 BImSchG). Auf diese Weise kann ggf. durch entsprechende Auflagen oder Nebenbestimmungen in der Bau- und Betriebsgenehmigung ein hinreichender Schutz gewährleistet werden.

---

1 Verfasser: TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co KG (Gerhard Puhlmann), Hamburg 2017

Dies gilt auch für den Schutz gegen Blendwirkungen durch den Fahrbetrieb in dem geplanten Sondergebiet, gegen die im Rahmen der öffentlichen Auslegung von privater Seite Bedenken vorgetragen wurden. Im Übrigen sind derartige Störungen nach Aussage des Gutachters – anders beispielsweise als bei unmittelbar benachbarten Grundstückszufahrten – angesichts des o.g. Abstandes und der vorhandenen Abschirmung durch die vorhandene Gehölzreihe nicht relevant.

Gleichwohl wird die Stadt Lehrte eine diesbezügliche Regelung in das Umweltmonitoring (siehe Kapitel 10.1) und in den Durchführungsvertrag mit der Vorhabenträgerin aufnehmen, die eine erneute Untersuchung und ggf. weitergehende Maßnahmen im Falle erheblicher Änderungen des Nutzungs- und Beleuchtungskonzeptes verbindlich vorschreibt, wenn erheblich störende und schädliche Auswirkungen für die bestehenden Wohngebiete in der Umgebung zu befürchten sind.

#### *Erschütterungen*

Neben den Schall- und Lichtimmissionen wurde in den Beteiligungsverfahren vorgetragen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auch von den durch den Schwerlastverkehr entstehenden Erschütterungen ausgehen. Hierzu ist festzustellen, dass es sich bei den Straßen, über die das Verkehrsaufkommen abgewickelt werden soll, um klassifizierte Straßen in der Bau- last des Landes Niedersachsen handelt: Autobahn A2 und zum kleinen Teil Bundesstraße B 433 (siehe Kapitel 4.2). Diese Straßen sind so ausgebaut und dimensioniert bzw. werden so unterhalten, dass sie die Nutzung durch Schwerverkehre aufnehmen können, ohne dass es zu Erschütterungen kommt. Im Übrigen ist die aufgrund der Neuplanung zu erwartende Zu- nahme des Lkw-Verkehrs innerhalb der Ortsdurchfahrten im Verhältnis zu den bestehenden und durch die allgemeine Verkehrsentwicklung zu erwartenden Belastungen sehr gering und führt absehbarerweise nicht zu zusätzlichen Schäden. Insofern kann dieser Aspekt nicht der Planung oder dem konkreten Projekt entgegengehalten werden.

#### *Bahnbedingte Immissionen*

Die Deutsche Bahn AG weist darauf hin, dass in der Nähe von stromführenden Hochspan- nungsleitungen mit elektromagnetischen Beeinflussungen zu rechnen ist. Die hier betroffe- nen Leitungen tangieren das Plangebiet nur im Südosten und nur im Bereich von Verkehrs- und Grünflächen. Insoweit sind negative Auswirkungen der Magnetfelder auf den Menschen oder auf technische Anlagen im vorliegenden Fall nicht zu erwarten, da es zu derartigen Be- einflussungen nur in unmittelbarer Nähe der Leitungen und beim dauerhaften Aufenthalt im Einwirkungsbereich kommt.

#### *Landwirtschaftliche Immissionen*

Weiter sind auch die aus der landwirtschaftlichen Nutzung im Umfeld resultierenden Staub- und Geruchsimmissionen anzusprechen. Dabei handelt es sich jedoch um Vorbelastungen im ortsüblichen Rahmen, die im Plangebiet hingenommen werden müssen. Diese Immissio- nen treten nur temporär und sind nicht beeinträchtigend für die geplante Nutzung.



### *Luftbelastung durch Feinstaub und Stickoxide*

Schließlich wurde aufgrund diverser Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit auch die Luftbelastung durch Feinstaub und Stickoxide näher betrachtet. Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB legt die Gemeinde im Rahmen der Umweltprüfung zur Bauleitplanung fest, in welchem Umfang die Ermittlung der Belange für die Abwägung erfolgt. Die Umweltprüfung bezieht sich auf das, was nach aktuellem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethode sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Plans angemessenerweise verlangt werden kann.

In Niedersachsen wurde die Zuständigkeit für die Überwachung der Luftqualität der Zentralen Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm, Gefahrstoffe und Störfallvorsorge im Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim übertragen. Mit dem Lufthygienischen Überwachungssystem Niedersachsen (LÜN) wird die Luftqualität im Land gemäß den Vorschriften der 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) systematisch ermittelt und überwacht. Die Überwachung umfasst dabei sowohl gasförmige Schadstoffe (z.B. Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Stickstoffoxide, Ozon), als auch Partikel (z.B. PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) sowie partikelgebundene Schadstoffe.

Gemäß dem Jahresbericht 2019 des LÜN ist für das Plangebiet Folgendes festzustellen:

- Die Stadt Lehrte wird dem Ballungsraum Hannover-Braunschweig zugeordnet, der über jeweils zwei Messstationen in Hannover und in Braunschweig sowie über eine Messstation in Salzgitter verfügt. Diese Messstationen stehen in der Fläche messtechnisch repräsentativ auch für das Lehrter Stadtgebiet. Bezüglich der Feinstaubbelastung (PM<sub>10</sub>) wurde in Braunschweig ein Jahresmittelwert von 17 µg/m<sup>3</sup>, in Hannover von 18 µg/m<sup>3</sup> und in Salzgitter von 13 µg/m<sup>3</sup> ermittelt. Diese Ergebnisse liegen erneut niedriger als die Vorjahreswerte und insgesamt deutlich unter dem zulässigen Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>. Auch der Tagesmittelwert hielt sich an den Messstationen innerhalb des zulässigen Rahmens.
- Bezüglich der Belastung mit Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) stellt der Jahresbericht fest, dass der Immissionsgrenzwert für die mittlere jährliche Belastung durch Stickstoffdioxid (40 µg/m<sup>3</sup>) an den Probeentnahmestellen im „städtischen, vorstädtischen und ländlichen Hintergrund“ nicht überschritten wurde. Die Stadt Lehrte ist hier dem Bereich Hannover zugeordnet, in dem eine Belastung von 16 µg/m<sup>3</sup> errechnet wurde. Zu Überschreitungen kam es nur in den Städten Hannover und Osnabrück. Der Grenzwert zum Schutz vor kurzzeitig erhöhten NO<sub>2</sub>-Konzentrationen (max. 18 Stunden pro Kalenderjahr mit NO<sub>2</sub>-Stundenwerten über 200 µg/m<sup>3</sup>) wurde an allen Messstationen eingehalten.

Diese Ergebnisse bestätigen das bereits im Jahr 2012 auf Initiative der Stadt Lehrte durchgeführte ‚modellgestützte Screening zur Ermittlung der Luftschadstoffe‘. Unter Heranziehung der Daten aus dem Jahr 2010 hatte das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim festgestellt, dass die Grenzwerte für Feinstaub und für Stickstoffdioxid im Stadtgebiet Lehrte deutlich unterschritten werden. Dies gilt für das Plangebiet und seine Umgebung auch unter Berücksichtigung der Autobahn A2 und anderer örtlicher Belastungen sowie für etwaige planbedingte zusätzliche Luftbelastungen aus dem Sondergebiet, zumal hier weitaus günstigere Rahmenbedingungen herrschen als in den Ballungsräumen (geringere Verkehrsbelastung, höhere Luftverwirbelung etc.). Daher kann ohne weitergehende Untersuchungen oder Messungen festgestellt werden, dass eine Gefährdung gesunder Arbeitsverhältnisse im Plangebiet oder gar die Beeinträchtigung des Wohnens im Ortsteil Aligse ausgeschlossen ist. Bei vergleichsweise geringen Mehrbelastungen und unter Berücksichtigung der örtlichen Ausgangssituation wird planbedingt keine relevante Verschlechterung der Luftsituation eintreten.

In diesem Zusammenhang wird ergänzend darauf hingewiesen, dass mit dem Ausschluss bzw. der räumlichen Beschränkung der Zulässigkeit der sogenannten Störfallbetriebe ein weiterer Beitrag zur Vermeidung bzw. Minimierung von Immissionen in der Planung berücksichtigt wird (siehe Kapitel 4.1).

#### **4.4 Oberflächenentwässerung**

##### *Grundlagen und Randbedingungen*

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan sieht im Teilgeltungsbereich A die großflächige Ausweisung neuer Bauflächen vor. Die in erheblichem Umfang geplante Überbauung und Neuversiegelung von Grundflächen verstärken die Oberflächenabflüsse, die bei Starkregenereignissen zu einer hydraulischen Be- bzw. Überlastung des Gewässersystems führen können. Vor diesem Hintergrund wurde zur Qualifizierung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes und der von der Fa. ALDI vorgelegten Vorhabenplanung eine Konzeption zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Hierzu hat der Gutachter aufgrund der zur Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Fragen und Einwendungen eine ergänzende Stellungnahme mit der weiteren Erläuterungen zur Grundwassersituation und zu der Entwässerungskonzeption vorgelegt.<sup>1</sup>

Die Entwässerungsplanung basiert auf den einschlägigen und zuletzt aktualisierten Boden- und Wasserhaushaltsdaten des Bodeninformationssystem NIBIS des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), einer Bodenuntersuchung<sup>2</sup> und einer aktuellen Erfassung der Grundwasserstände sowie auf den gemäß Bebauungsplan zulässigen Flächenwerten für die Bebauung und Versiegelung der Planflächen. Das Gelände fällt leicht von Nord nach Süd, die Geländehöhe liegt nach dem durchgeführten Aufmaß bei 58,9 bis 60,4 m üNN. In den tiefer gelegenen Bereichen ist eine Anhebung des Geländes vorgesehen. Im Plangebiet stehen überwiegend sandige, grundsätzlich versickerungsfähige Böden an. Als maßgeblicher Grundwasserstand für die Versickerung wurde 58,6 m üNN festgelegt. Als Vorflut für eine mögliche Einleitung steht der vorhandene Graben, der im Süden des Plangebietes verläuft und dort die Autobahn A2 unterquert, zur Verfügung.

Die technischen und hydraulischen Berechnungen sind im Gutachten unter Berücksichtigung der festgesetzten Dachbegrünung bzw. dem absehbaren Flächenbedarf für die Erschließung und Bebauung sowie der einschlägigen Abflussbeiwerte dokumentiert und durch eine Vorbemessung der erforderlichen Anlagen für die Oberflächenentwässerung überprüft. Zwischenzeitlich wurde die Entwässerungskonzeption für die Vorhabenplanung der Fa. ALDI konkretisiert und im Rahmen des Entwässerungsantrages mit der unteren Wasserbehörde der Region Hannover abgestimmt. Vor diesem Hintergrund werden die Ausführungen aus den vorangegangenen Planfassungen auch unter Berücksichtigung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgetragenen Anregungen um die konkretisierten Ergebnisse der Planung ergänzt, um die grundsätzliche Umsetzbarkeit des Entwässerungskonzeptes zu belegen.

##### *Konzept der Regenwasserbewirtschaftung*

Im Ergebnis der Untersuchungen schlägt der Gutachter unter Berücksichtigung der topografischen Verhältnisse ein qualifiziertes System zur Regenwasserbewirtschaftung vor, das eine Kombination von Versickerung und Rückhaltung/Einleitung umfasst, nämlich im Einzelnen:

---

<sup>1</sup> Verfasser: Ingenieurgemeinschaft agwa (Dipl.-Ing. Carsten Rindfleisch), Hannover 2016 / 2021

<sup>2</sup> Verfasser: Ingenieurgesellschaft Rizkallah & Partner mbH, Hannover 2016

- Versickerung: Die Versickerungsanlagen sind gemäß Arbeitsblatt A 138 des DWA zu bemessen und die Zulässigkeit der Einleitung ist nach Merkblatt M 153 des DWA nachzuweisen. Dabei ist zu beachten, dass nach diesen Vorgaben im Regelfall ein Mindestabstand von 1,0 m zwischen der Sohle der Versickerungsanlagen und dem maßgeblichen Grundwasserstand einzuhalten ist. In begründeten Ausnahmefällen ist bei Flächen- und Muldenversickerung eine Unterschreitung dieses Wertes zulässig. Um im vorliegenden Fall die erforderlichen Geländeaufhöhungen zu begrenzen, wird laut Gutachter und mit Zustimmung der Wasserbehörde eine Reduktion des Mindestabstandes auf 0,6 m für tolerierbar angesehen. Vor diesem Hintergrund sieht die Konzeption für die Vorhabenplanung im ersten Bauabschnitt folgende Differenzierung vor:

- An die Mulden am Nordrand des Plangebiets, werden neben den Dachflächen vorrangig die Flächen der nördliche Feuerwehrumfahrung angeschlossen. Diese Flächen weisen eine geringe stoffliche Belastung auf, bei der eine Unterschreitung des Mindestabstands nach der DWA- A 138 zulässig ist. Die Sohlhöhe der Mulden liegt hier bei 59,2 üNN.
- An die Mulden im Westen werden die Abwässer der Zufahrten zu den Parkplätzen und die Hofflächen mit mittlerer Belastung angeschlossen. Da hier die Mulde hydraulisch bei weitem nicht ausgelastet ist, kann eine Anhebung der Sohle der Mulde um 0,1 bis 0,2 m angelegt werden. Bei differenzierter Betrachtung der maßgeblichen Grundwasserflurabstände wird somit hier wie bei den Mulden im Süden der Mindestflurabstand eingehalten.

In der Nachweisrechnung gemäß DWA M153 wird selbst bei Annahme hoch belasteter Flächen mit der Durchsickerung der 30 cm starken bewachsenen Oberbodenschicht ein hinreichender Durchgangswert erzielt, so dass auch in den o.g. Fällen ein ausreichender Schutz des Grundwassers gewährleistet ist. Bei der weiteren Konkretisierung der Planungen im Zuge der weiteren Planungsschritte kann – sofern erforderlich – eine Reduzierung von stofflichen Belastungen durch geeignete konstruktive Maßnahmen, z.B. den Einbau geeigneter Vorreinigungsstufen, erreicht werden.

- Rückhaltung/Einleitung: Der Abfluss der übrigen Dachflächen, der LKW-Stellflächen, der Laderampen sowie der stark frequentierten Zufahrtsstraßen wird in Rohrleitungen gesammelt, nach einer Vorreinigung in flache, unterirdische Rückhaltesysteme geleitet und gedrosselt in den o.g. Gräben abgegeben. Dabei wirkt sich die geplante Dachbegrünung – gemäß textlicher Festsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 50 % der Dachfläche – positiv auf das erforderliche Rückhaltevolumen und auf die Vorreinigung der Abwässer aus. Unter Beachtung der natürlichen Abflussspende von  $3 \text{ l / (sec*ha)}$ , bezogen auf die Gesamtfläche des Plangebiets, lässt sich das erforderliche Rückhaltevolumen vor Einleitung in den Gräben ermitteln. Es beträgt nach den vorliegenden Berechnungen insgesamt ca.  $1.000 \text{ m}^3$ .

Die Einleitung erfolgt nach dem Grundsatz des Gemeingebrauchs gemäß Wassergesetz. Südlich der Autobahn stehen Teilabschnitte des Grabens im Eigentum der Stadt Lehrte, der Bundesrepublik Deutschland und der Realverband Aligse, bevor das Gewässer in den städtischen Tiefenbruchgraben einleitet. Dass Abschnitte des Grabens anderen Eigentümern gehören, ist insoweit ohne Belang, als die Unterlieger die Ableitung hinnehmen müssen und erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis unbeschadet der Rechte Dritter ergeht. Angesichts der vorgeschriebenen Drosselung ist zusätzlicher Rückstau o.Ä. nicht zu

befürchten.

Im Übrigen werden in der Planung Überläufe für Extremregenereignisse aus dem Kanalsystem in die Mulden vorgesehen. Da sich diese mit größeren Einstauhöhen dimensionieren lassen, als dies für das 5-jährliche Bemessungsereignis erforderlich ist, ergeben sich für Extremereignisse ausreichend große Reserven, bevor der Überlauf in unterhalb liegende Entwässerungssysteme erfolgt. Weiterhin sorgen bei Extremereignissen die Überläufe von Mulden untereinander für zusätzlichen Schutz vor Überflutungen. Um die Funktionsfähigkeit der geplanten Ableitung zu sichern, muss der Graben im Rahmen der Planumsetzung bis zum Durchlass oberhalb der Westtangente geräumt und müssen die Durchgänge ertüchtigt werden. Hierzu verpflichtet sich die Vorhabenträgerin im Rahmen des Durchführungsvertrages. Die dauerhafte Unterhaltung des Grabens ist sicherzustellen. Etwaige Auflagen legt die Wasserbehörde fest.

Zur verbindlichen Sicherung des beschriebenen Konzeptes werden in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan textliche Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB getroffen, die die Bewirtschaftung des Niederschlagswassers durch die angestrebte Kombination von Versickerung und Rückhaltung/Einleitung vorschreiben und die wesentlichen Vorgaben hierfür formulieren.

Für die Anlage der oberirdischen Anlagen stehen neben den nicht überbaubaren Grundflächen in dem Sondergebiet auch die in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 bzw. 25a BauGB festgesetzten Grün- und Pflanzflächen zur Verfügung. Hierzu stellt der Gutachter ausdrücklich fest, dass die Flächen der Versickerungsanlagen zum Teil bepflanzt und freiraumgestalterisch modelliert werden können, um eine möglichst hohe naturschutzfachliche Wertigkeit zu erlangen. Diese Vorgaben werden im Umweltbericht berücksichtigt und näher erläutert. Schließlich wird der o.g. Graben, der einen Teil des Oberflächenwassers aufnimmt und nach Süden ableitet, zeichnerisch als Fläche für die Wasserwirtschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB festgesetzt (siehe Kapitel 4.5 und 8.2).

Neben den Regelungen für das geplante Baugebiet ist für eine geordnete Oberflächenentwässerung der festgesetzten öffentlichen Planstraße sowie der privaten Erschließungsstraßen Sorge zu tragen. Für die südöstlich des Grabens gelegenen privaten Verkehrsflächen wird die flächenhafte Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers in der nördlich angrenzenden Grünfläche und für die öffentlich verbleibende Straße die Versickerung im modellierten Straßenseitenraum vorgesehen. Unter Berücksichtigung des Flächenanspruches für diese Anlagen (2,5 m zzgl. Bankette) werden die genannten Verkehrsflächen in ausreichender Breite festgesetzt (siehe Kapitel 4.2).

### *Zusammenfassung*

Nach den vorliegenden Vorbemessungen und Flächenabschätzungen des Gutachters ist absehbar, dass das Konzept zur Oberflächenentwässerung auf der Grundlage des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes realisiert werden kann. Im Rahmen der Behördenbeteiligung und der fachplanerischen Abstimmung hatte die Wasserbehörde der Region Hannover bereits bestätigt, dass das vorliegende Entwässerungskonzept aus wasserbehördlicher Sicht grundsätzlich realisierbar und zulassungsfähig ist (u.a. Schreiben zur frühzeitigen Behördenbeteiligung vom 15.08.2016). Es kann davon ausgegangen werden, dass das skizzierte Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung auch bei der geplanten flächenintensiven Nutzung durch die Fa. ALDI umgesetzt werden kann.

Auch negative Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung sind nach den ergänzenden Ausführungen des Gutachters nicht zu erwarten. Das oben skizzierte Entwässerungskonzept zielt auf eine weitgehend ausgleichende Wirkung des Wasserhaushalts. Die gezielte Versickerung des Regenwassers an den Rändern des Planbereichs gewährleistet in Verbindung mit den für die Verdunstung des Regenwassers relevanten Gründächern, dass es nicht zu einer Minderung der Grundwasserneubildung und zu einer Veränderung der Abstromrichtung kommt. Dabei werden auch die aktualisierten Daten des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie berücksichtigt, auf die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung hingewiesen wurde. Diese weisen im Plangebiet und seiner Umgebung für den letzten 30-Jahresabschnitt (1980 bis 2010) eine Grundwasserneubildungsrate von 200 bis 250 mm/a aus. Nach den gutachterlichen Berechnungen ergibt sich unter Berücksichtigung der lokalen Klimadaten und der anzusetzenden Versiegelungsflächen für die vorgelegte Planung eine Neubildungsrate von ca. 260 mm/a, hier bezogen auf den im Bebauungsplan festgesetzten Anteil von 50 % extensiv begrünter Dachflächen. Damit liegt die zu erwartende zukünftige Grundwasserneubildung in Relation zur aktuellen Neubildungsrate ohne die Bebauung in derselben Größenordnung oder knapp darüber. Der Schutz des Grundwassers ist also quantitativ gesichert. Dies gilt nach den gutachterlichen Abschätzungen auch für den mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan definierten Gesamtumfang des Sondergebiets, da auch für einen möglichen zweiten Bauabschnitt eine Begrünung der Hallendächer vorgeschrieben wird und diese Dachflächen vorrangig an die Muldenflächen angeschlossen werden können.

Weiter wurde geprüft, ob die wasserrechtlichen Anforderungen gemäß Wasserrahmenrichtlinie (WRRL<sup>1</sup>) eingehalten werden. Mit der partiellen Versickerung des Oberflächenwassers im Planbereich und der Reinigung des restlichen Oberflächenwassers zur Abgabe in den begleitenden Gräben sind qualitative Veränderungen der Oberflächengewässer und des Grundwassers der WRRL nicht zu erwarten. Quantitativ wird der Grundwasserkörper durch den Neubau nicht erheblich beeinträchtigt, da die Grundwasserneubildungsrate – wie oben dargelegt – im Rahmen der natürlichen Schwankungen verbleibt. Mit dem Verzicht auf die Verwendung von Streusalzen auf Verkehrs- und Betriebsflächen, der in den nachfolgenden Plan- und Genehmigungsverfahren verbindlich festgelegt wird, ist dafür Sorge getragen, dass die planungsrelevanten Parameter des Wasserhaushaltsgesetzes nicht beeinträchtigt werden. Da auch bauliche Veränderungen an Oberflächengewässern, die dem Verbesserungsgebot des Wasserhaushaltsgesetzes entgegen, nicht vorgenommen werden, ist ein vertiefender Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie nicht erforderlich.

Die dargestellten Maßnahmen zur Vorbehandlung des Niederschlagswassers von Verkehrsflächen, zur Festlegungen zur Größe des Drosselabflusses etc. sind – wie oben erläutert – Gegenstand der Plankonkretisierung, des Durchführungsvertrages sowie des Vorhaben- und Erschließungsplans. Der hydraulische Nachweis über die Leistungsfähigkeit der hier beschriebenen Systemelemente zur Regenwasserbewirtschaftung ist im Rahmen eines wasserrechtlichen Sammelantrages, hier Erlaubnis zur Einleitung nach § 10 WHG und Genehmigung zur Grabenumgestaltung nach § 57 NWG zu führen. Bei Planung, Antragstellung und Durchführung der dargestellten Maßnahmen werden die Bestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes und weiterer einschlägiger Regelwerke beachtet.

---

1 WRRL – Richtlinie des Rates zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik – RL 2000/60/EG

## **4.5 Grünflächen und naturschutzbezogene Maßnahmen**

### *Grünflächen*

Neben dem Sondergebiet für das Logistikzentrum und den Verkehrsflächen werden für den Teilgeltungsbereich A auch private Grünflächen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB festgesetzt und mit den nachfolgend genannten Zweckbestimmungen näher bezeichnet.

- 'Randeingrünung': Dabei handelt es sich zum einen um 10 bis 15 m breite Streifen am nördlichen Rand des Plangebietes. Diese dienen im Zusammenhang mit den hier festgesetzten Pflanz- und Erhaltungsbindungen (siehe unten) der räumlichen Abschirmung des geplanten Sondergebietes zur freien Landschaft und insbesondere in Blickrichtung der Ortslage Aligse. Zum anderen stellen die nur 3 bis 4 m schmalen Grünstreifen am östlichen und südlichen Rand des Plangebietes minimale Pufferzonen zu den hier jeweils angrenzenden Gehölzbeständen außerhalb des Geltungsbereiches dar.
- 'Obstwiese': Diese Festsetzung für eine Fläche wird im Westen des Planbereiches getroffen. Sie schließt an eine Gehölzreihe auf der Westseite an und stellt wie die o.g. Flächen einen Beitrag zur Eingrünung der Bau- und Erschließungsflächen dar.
- 'Ruderalgrün': Die Flächen im Süden des Gebiets liegen beiderseits der hier festgesetzten Verkehrsanlagen zur Gebietserschließung (siehe Kapitel 4.2). Sie werden als extensiv zu gestaltende und mit Gebüschinseln zu bepflanzende Ruderalflächen festgesetzt. Auf der Ostseite ist eine Fläche zur Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern vorgesehen.

Diese privaten Grünflächen haben große siedlungsgestalterische Bedeutung. Sie sind auch unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten zu entwickeln. Darüber hinaus können Teilflächen unter Beachtung der Vorgaben für ihre naturnahe Gestaltung zugleich als Flächen für die Versickerung / Rückhaltung des Niederschlagwassers genutzt werden (siehe Kapitel 4.4).

### *Naturschutzbezogene Maßnahmen*

Überlagernd zur Festsetzung von Bau- und Grünflächen werden Bindungen für die Durchführung von naturschutzbezogenen Maßnahmen getroffen. Dies gilt zum einen für die als Vermeidungsmaßnahmen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB zeichnerisch und textlich festgesetzte Baumerhaltung im Nordosten des Plangebietes sowie in der ehemaligen Wegeparzelle entlang des o.g. Grabens (siehe unten). Weitere Vermeidungsmaßnahmen sind die gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB festgesetzte Dachbegrünung und die Maßgaben für die Regenwasserbewirtschaftung. Zum anderen handelt es sich die Festsetzung von Pflanzbindungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB, namentlich zur landschaftsgerechten Eingrünung der Planflächen an deren Rändern. Schließlich gibt es weitere textliche Festsetzungen von Maßnahmen zur Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB, hier namentlich für die o.g. Obstwiese und die Ruderalflächen. Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen innerhalb des Plangebietes wird ein Beitrag zum naturschutzrechtlich erforderlichen Eingriffsausgleich geleistet. Sie werden ebenso wie diverse externe Kompensationsmaßnahmen, die zum überwiegenden Teil in den gemäß § 12 Abs. 4 BauGB einbezogenen Teilgeltungsbereichen B und C (Gemarkungen Arpke bzw. Rödensen) zeichnerisch und textlich festgesetzt sind, im Umweltbericht ausführlich erläutert (siehe Kapitel 8.2 und 8.4).

### *Fläche für die Wasserwirtschaft*

Wie in Kapitel 4.4 zum Konzept der Regenwasserbewirtschaftung erläutert, übernimmt der vorhandene Graben im Zuge der ehemaligen Wegeparzelle im Südosten des Plangebietes (Flurstück 72/1) wasserwirtschaftliche Funktionen. Er wird – abgesehen von den beiden Querungen für die Erschließungsstraßen – auch im Sinne naturschutzfachlicher Zielsetzungen erhalten und gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB als Fläche für die Wasserwirtschaft festgesetzt. Da sich die nördlichen Böschungskanten des Grabens in der Örtlichkeit auch jenseits der Wegeparzelle befinden, umfasst die festgesetzte Fläche die vollständige Breite des o.g. Flurstückes und einen 3 m breiten Geländestreifen auf dessen Nordseite. Der Erhalt der in der Fläche vorhandenen Gehölzreihe wird textlich gesichert. Am Südrand der Fläche verlaufen zwei Erdölleitungen mit ihren Schutzstreifen (nachrichtliche Übernahme, siehe Kapitel 4.7).

### **4.6 Exkurs: Auswirkungen auf planfestgestellte Ausgleichsflächen und auf Wald**

Wie bereits in den Erläuterungen zur Verkehrskonzeption erwähnt, berührt die vorliegende Planung Kompensationflächen und -maßnahmen, die im Rahmen der Planfeststellung zum sechsstreifigen Ausbau der Autobahn A2 festgelegt wurden.

#### *Flächeninanspruchnahme für die geplante Verkehrsanbindung*

Zum einen sind hier planfestgestellte Ausgleichsflächen durch die Festsetzung der Verkehrsflächen betroffen. Dabei handelt es sich um Teile der Flurstücke 24/4 und 25/4 sowie einige kleinere Geländestreifen im südlichen Seitenraum der Westtangente (siehe Kapitel 4.2). Es ist im Wesentlichen die festgelegte Maßnahme A 11 – hier Saumzone unter einer vorhandenen Elt-Freileitung – berührt. Daneben sind Teilflächen des Flurstückes 72/1 betroffen, nämlich dort, wo Teile der als Maßnahme A 6 festgelegten Gehölzanpflanzungen durch die privaten Erschließungsstraßen überplant werden.

Demgegenüber ist die Einbeziehung der Teilfläche D für diese Betrachtung nicht relevant, da mit den hier durchzuführenden straßentechnischen Maßnahmen keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme einhergeht.

In Abstimmung mit der NLStBV (Schreiben vom 08.09.2015) wird auf eine Änderung der damaligen Planfeststellung verzichtet, da die seinerzeit festgelegten Ausgleichsmaßnahmen vollständig umgesetzt sind und da sonstige öffentliche Belange nicht berührt sind. Statt dessen wird die für die Flächeninanspruchnahme erforderliche Kompensation im Rahmen der Bauleitplanung als eigenständige Maßnahme verbindlich festgelegt, und zwar losgelöst von dem Ausgleichskonzept für die geplanten gewerblichen Bauflächen (siehe Kapitel 8.4).

#### *Heranrücken an Wald*

Zum anderen rückt die vorliegende Planung mit der Festsetzung des Sondergebiets für das Logistikzentrum bis fast an den südlichen Rand des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplanes heran, wo sich laut Stellungnahme der Forstbehörden zur frühzeitigen Behördenbeteiligung Gehölzstrukturen entlang der Autobahn A2 befinden. Diese werden aufgrund des Alters, der Baumartenzusammensetzung (Roterlen, Birken, einzelne Eichen und Kirschen, ca. 20-jährig), der Flächenausformung und des somit vorhandenen eigenen Waldbinnenklimas als Wald gemäß § 2 des NWaldLG eingestuft. Die fragliche Fläche (Flurstück 14/2) war im Rahmen der Planfeststellung zum Autobahnausbau ebenfalls als Teil der Maß-

nahme A 11, hier: Waldgürtel, festgelegt worden. Anlässlich eines Ortstermines am 13.09.2016 wurde festgestellt, dass hier bislang nur ein Pionierwald vorhanden ist (vgl. auch Biotopkartierung Kapitel 7.1).

Auch wenn die Fläche im RROP 2016 nicht als Vorbehaltsgebiet Wald festgelegt ist, handelt es sich – wie oben dargestellt – im rechtlichen Sinne um Wald, und zwar um eine Fläche, die sich nach dem planfestgestellten Ausgleichskonzept zu einem naturnahen Hochwald entwickeln soll. Nach dem unter Ziff. 3.2.2 - 04 des RROP 2016 formulierten Grundsatz sollen Waldränder und ihre Übergangszonen aufgrund ihrer ökologischen Funktion, ihrer Erlebnisqualität sowie zur Gefahrenabwehr grundsätzlich von Bebauung und sonstigen störenden Nutzungen freigehalten werden. Als Richtwert gilt ein Abstand von 100 m. Bei Unterschreitungen sollen die Belange der Forstwirtschaft und des Naturschutzes besondere Berücksichtigung finden. Hierbei sind auch die für die Gefahrenabwehr (Brandschutz, Windwurf etc.) notwendigen Abstände zu berücksichtigen.

Nach eingehender planerischer Auseinandersetzung mit den o.g. Planungsvorgaben und mit den örtlichen Rahmenbedingungen wird an der vorliegenden Planung grundsätzlich festgehalten. Dies erscheint möglich, da der o.g. regionalplanerische Grundsatz im Rahmen der Bauleitplanung der Abwägung zugänglich ist. Im konkreten Fall werden folgende Argumente in die Abwägung eingestellt:

- Wie in Kapitel 3.1 ausführlich begründet wurde, kommt den Belangen der wirtschaftlichen und sozialverträglichen Entwicklung von Gewerbeflächen eine besondere Bedeutung zu, die das Zurückstellen der Waldbelange rechtfertigt. Alternative Planungsmöglichkeiten (grundsätzlich andere Standortwahl, Reduzierung und Umstrukturierung des Vorhabens o.Ä.) wurden erörtert und mussten nach Prüfung verworfen werden.
- Die hier in Rede stehende Waldfläche – angelegt in einer Tiefe von nur ca. 35 m zur landschaftlichen Einbindung der Autobahn – unterliegt aufgrund der Lage an der extrem hoch belasteten Verkehrsstraße starken Beeinträchtigungen, so dass ein Teil der Waldfunktionen i.S.d. § 8 Abs. 3 NWaldLG auch ohne die Realisierung des Planvorhabens nicht oder nur in stark eingeschränktem Maße zum Tragen kommt und sich auch im Zuge der künftigen Entwicklung nicht einstellen wird. Namentlich hat die Fläche aufgrund von Lage, Größe und Zuschnitt keine Bedeutung für die Erholungsfunktion und nur eine geringe Bedeutung für die forstliche Erzeugung. Sie weist reduzierte Habitat- und Biotopstrukturen mit allenfalls mittlerer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz auf. Die hier insbesondere relevante Schutzfunktion des Waldes (Pufferzone zur Autobahn) wird auch unter Berücksichtigung der unten beschriebenen Veränderung seiner Bewirtschaftung gewahrt.
- Aus Sicht der Bauordnungsbehörde bestehen hier keine Bedenken, auch den in vergleichbaren Planfällen wegen der Anforderungen des Brandschutzes auf 30 m reduzierten Waldabstand zu unterschreiten, da von dem geplanten Vorhaben keine besondere Gefahr ausgeht.
- Auch mit Blick auf die gebotene Berücksichtigung der Gefahrenabwehr (hier: Baumwurfgefahr) kann der reduzierte Waldabstand hingenommen werden, wenn sichergestellt wird, dass sich am Rande des Plangebietes bzw. in unmittelbarer Nähe schutzwürdiger Nutzungen kein höherer Gehölzaufwuchs einstellt. Diese Anforderung lässt durch die neu festzulegende Art der forstlichen Bewirtschaftung erfüllen, indem die Fläche analog zu dem Areal unter der querenden Elt-Freileitung mit niedrig wachsenden Gehölzen (z.B. Saum, mehrstufiger Waldrand o.Ä.) bewirtschaftet wird. Eine derartige Vorgabe für die



Waldbewirtschaftung wurde im Zuge der Planung mit den Forstbehörden abgestimmt und wird in die landschaftspflegerische Begleitplanung aufgenommen. Der damit einhergehende partielle Verlust ökologischer Funktionen auf diesen Flächen wird auf externen Flächen durch geeignete naturschutzfachliche und waldbauliche Maßnahmen ausgeglichen (siehe Kapitel 8.4).

- Darüber hinaus wird mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan im Süden des Plangebietes, unmittelbar der hier betroffenen Pflanzfläche vorgelagert, ein Grünstreifen festgesetzt (siehe Kapitel 4.5). Auch wenn dieser in der geringen Breite von 3 m keine umfangreiche Schutzwirkung für den Gehölzbestand entfaltet, dient er doch zusammen mit dem Seitenraum der Erschließungsstraße als minimale Pufferzone, in der die Befestigung von Oberflächen zum Schutz des Wurzelraumes der vorhandenen Bäume und Sträucher nicht zulässig ist.

Unter Würdigung der genannten Argumente bestehen zwar die grundsätzlichen walddrechtlichen Vorbehalte von Seiten der Forstbehörden und der unteren Waldbehörde bei der Region Hannover fort. Diese werden aber von den o.g. Behörden im vorliegenden Fall ausdrücklich zurückgestellt, da die aufgrund des geringen Waldabstands zu erwartenden ökologischen Wertverluste durch die externen Kompensationsmaßnahmen kompensiert werden.

#### **4.7 Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise**

##### *Hauptversorgungsleitungen*

In dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden für den Teilgeltungsbereich A vier Hauptversorgungsleitungen als nachrichtliche Übernahmen i.S.d § 9 Abs. 6 BauGB dargestellt. Hier handelt es sich um Regelungsinhalte nach den einschlägigen fachrechtlichen Vorschriften und nach den Vorgaben der Leitungsträger.

Im Einzelnen sind folgende Leitungen betroffen:

- Im Verlauf der das Plangebiet im Süden querenden Graben- und Wegeparzelle 72/1 liegen zwei Erdölleitungen der ENGIE E&P Deutschland GDF (Lingen, vormals Suez E&P GmbH), nämlich die HEG-Leitungen Nr. 45 und Nr. 31. Diese Leitungen liegen im Mittel 1,3 m tief und verlaufen in einem Abstand von 1,0 m zueinander. Nach Angaben des Leitungsträgers zur Behördenbeteiligung ist eine Inanspruchnahme der Flächen in dem insgesamt 7,0 m breiten Schutzstreifen möglich, wenn die Leitungen in stark belasteten Bereich eingesandet und mit Betonplatten überdeckt werden (Bodendeckung bis OK Pflaster mind. 1,0 m) und wenn die Oberflächenbefestigung im Schutzstreifen mit Verbundsteinpflaster erfolgt.
- Weiter südlich, das Plangebiet nur am Rande von Südwest nach Nordost querend, verlaufen zwei oberirdische Elt-Leitungen. Bei der nördlichen der beiden Trassen handelt es sich um die planfestgestellte 110 kV-Bahnstromleitung Nr. 0459 Lehrte – Uelzen, die von der DB Energie GmbH betrieben wird. Aus den vorliegenden Stellungnahmen zur Behördenbeteiligung geht hervor, dass keine grundsätzlichen Einwände gegen die Planung bestehen, wenn der je bis zu 19 m breite Schutzstreifen<sup>1</sup> beiderseits der Leitungsachse von

---

<sup>1</sup> Die Angaben zur Breite der Schutzstreifen wurden auf der Grundlage der jüngsten Stellungnahmen der Leitungsträger zur 2. erneuten Auslegung nachrichtlich angepasst.

Bebauung, von der Lagerung gefährlicher Stoffe und von Anpflanzungen freigehalten wird und wenn die einschlägigen Hinweise im Rahmen der Bauausführung beachtet werden.

- Die zweite Elt-Leitung verläuft in ca. 40 m Abstand südlich der vorgenannten Leitung. Es handelt sich um die 110kV-Hochspannungsfreileitung LH-10-1075 Lehrte – Hänigsen der Avacon AG. Der Leitungsträger hat vorab und erneut in seinen Stellungnahme zur Behördenbeteiligung mitgeteilt, dass der Leitungsschutzbereich, der in Abhängigkeit von den Mastenstandorten eine Breite von 20 bis 32 m aufweist<sup>1</sup>, nicht bebaut und nicht mit hoch wachsenden Gehölzen bepflanzt werden darf und dass die Grenzwerte der 26. BImSchV bezüglich elektrischer und magnetischer Felder eingehalten werden. Die von der Avacon AG genannte Vorgabe, dass Abgrabungen an den Mastenstandorten einen Sicherheitsabstand von mindestens 10 m einhalten müssen, wurde bei der Abstimmung des Straßenentwurfes im Einmündungsbereich der geplanten Gebietszufahrt in die Westtangente berücksichtigt (siehe Kapitel 4.2).

Die Leitungsträger weisen darauf hin, dass die geplanten Bauarbeiten rechtzeitig abzustimmen sind und dass auch während der Bauzeit und nach Fertigstellung der Zugang zu den Leitungstrassen gewährleistet sein muss. Für die Hochspannungsleitungen gelten zudem besondere Sicherheitsbestimmungen. Die einschlägigen Normen, Vorschriften und Merkblätter sind zu beachten. Die Leitungstrassen mit ihren Schutzbereichen sowie ein Hinweis zu den Vorgaben der Leitungsträger werden in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen. Hinsichtlich der grundbuchrechtlichen Sicherung der Leitungstrassen müssen die auf dem Flurstück 24/3 eingetragenen Dienstbarkeiten bestehen bleiben.

### *Hinweise*

In den Hinweisen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans werden die Rechtsgrundlagen der Planung benannt: Baugesetzbuch gemäß Überleitungsvorschrift § 245c BauGB in der alten Fassung vom 20.10.2015 sowie Baunutzungsverordnung gemäß Neubekanntmachung vom 21.11.2017.

Daneben werden fachrechtliche Hinweise zu folgenden Aspekten in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen:

- Hinweis auf die straßenrechtlichen Bestimmungen zu Bauverbots- und Baubeschränkungszone entlang der Bundesautobahn
- Hinweis auf die zu berücksichtigenden Bestimmungen und Vorgaben der Leitungsträger zur Bebauung, Befestigung und Bepflanzung im Bereich der Leitungsschutzbereiche
- Hinweis auf die einschlägigen Berechnungsgrundlagen für die immissionsschutzrechtliche Beurteilung von Bauvorhaben
- Hinweis auf die Kostenerstattungssatzung der Stadt Lehrte bezüglich der Anpflanzung von Gehölzen bzw. bei der Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet
- Hinweis auf die Artenschutzbestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes samt Verbot von der Baufeldräumung und von Fällarbeiten in der Brut- und Setzzeit
- Hinweis auf die denkmalrechtliche Genehmigungs- und Anzeigepflicht von Erdarbeiten bzw. von etwaigen ur- oder frühgeschichtlichen Bodenfunden
- Hinweis darauf, dass die in Plan und Begründung verwendeten Gesetze, Verordnungen und sonstigen Regelwerke bei der Stadt Lehrte eingesehen werden können.

## 5 Durchführung der Planung

### 5.1 Ver- und Entsorgung

Die technische Ver- und Entsorgung des Plangebietes (Teilgeltungsbereich A) ist gesichert:

- Für den Anschluss an Strom, Wasser, Gas und Telekommunikation liegen die Leitungen der Versorgungsträger betriebsbereit in dem Rudolf-Petzold-Ring und in der Straße 'Zum Meersefeld', beide in dem vorhandenen Gewerbegebiet östlich des Planbereiches. Von hier aus können die erforderlichen Anschlussleitungen in das Plangebiet über die festgesetzte Verkehrsfläche im Süden und eine gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB festgesetzte Fläche für Leitungsrechte im Norden verlegt werden.

Die Erschließungsbaumaßnahmen sind rechtzeitig vor Baubeginn mit den Versorgungsträgern, namentlich der Deutschen Telekom AG und der Stadtwerke Lehrte GmbH, abzustimmen. Soweit erforderlich können weitere technische Einrichtungen, z.B. Transformatorstationen für die Elt-Versorgung, im Planverfahren bzw. bei der Umsetzung auf den Betriebsflächen berücksichtigt werden.

- Die schadlose Schmutzwasserbeseitigung erfolgt über die in den o.g. Straßen liegenden Schmutzwasserkanäle der Stadt Lehrte. Von hier aus wird das anfallende Schmutzwasser über eine Pumpstation im benachbarten Gewerbegebiet und eine Druckrohrleitung zur Zentralkläranlage abgeführt.
- Wie in Kapitel 4.4 ausführlich dargelegt wurde, wird mit der vorgelegten Entwässerungskonzeption ein qualifiziertes System zur Regenwasserbewirtschaftung vorgeschlagen, das eine Kombination von Versickerung und Rückhaltung/Einleitung des anfallenden Oberflächenwassers beinhaltet. Nähere Einzelheiten werden in dem wasserrechtlichen Antrag zu dem Vorhaben festgelegt, dessen grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit die Wasserbehörde der Region Hannover bereits im Bauleitplanverfahren in Aussicht gestellt hat (siehe Kapitel 4.4).
- Träger der öffentlichen Müllabfuhr ist der Zweckverband Abfallwirtschaft der Region Hannover (aha). Die Anfahrt der Müllfahrzeuge kann über die geplante Erschließungsstraße im Süden des Geltungsbereiches erfolgen. Im Übrigen wird der gewerblich bedingte Abfall in entsprechend geeigneten Anlagen der Betriebe gesammelt und durch private Entsorgungsfirmen beseitigt. Der Zweckverband aha weist in seiner Stellungnahme zum Vorentwurf darauf hin, dass eine entsprechende Genehmigung zum Befahren des Privatgeländes zu erteilen ist, sofern die privaten Erschließungsflächen zum Zwecke der Entsorgung befahren werden müssen (Haftungsausschluss).
- Die Stadt Lehrte hat den Grundschutz für die Löschwasserversorgung zu gewährleisten. Dieser beträgt gemäß Arbeitsblatt W 405 des DVWG 3.200 l/min für eine Löschzeit von mindestens zwei Stunden. Diese Wassermenge kann nach Angaben der Stadtwerke Lehrte nur zu ca. einem Drittel aus dem Trinkwassernetz bezogen werden. Deswegen werden für das Plangebiet zusätzliche unabhängige Löschwasserentnahmestellen zur Verfügung gestellt, so dass der Grundschutz gewährleistet ist. Hierfür kommt insbesondere der Bau einer Löschwasserzisterne mit einem Gesamtfassungsvermögen von mindestens 260 m<sup>3</sup> in Betracht. Diese wird im Bereich des geplanten Wendehammers als unterirdischen Anlage erstellt.

Die für den Objektschutz auf dem Grundstück erforderlichen Maßnahmen lassen sich im Zuge der Vorhabenplanung realisieren. Technische Details und die erforderliche Dimensionierung werden im Genehmigungsverfahren mit der Bauordnungsbehörde und der örtlichen Brandschutzdienststelle abgestimmt. Dies gilt ebenso – wie die Region Hannover in ihrer Stellungnahme zum Brandschutz ausgeführt hat – für die Beachtung der Anforderungen gemäß § 4 NBauO in Verbindung mit dem § 1 und § 2 der DVO-NBauO bezüglich der Zugänglichkeit der Gebäude zur Sicherstellung der Rettungswege: Während die Dimensionierung der öffentlichen Verkehrsflächen durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan gesichert wird, werden die Belange der Feuerwehr durch die Festlegung von Rettungswegen, Aufstellflächen etc. im Rahmen der Vorhabenplanung berücksichtigt.

## **5.2 Kampfmittelbelastung**

Im Rahmen einer ersten Beteiligung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes (LGLN) war bereits im Jahr 2015 festgestellt worden, dass aufgrund der Auswertung alliierter Luftbilder für weite Teile des Plangebietes keine Belastung durch Bombardierungen oder Kriegseinwirkungen erkennbar ist. Für kleine Teilflächen wurden jedoch aus Sicherheitsgründen ergänzende Maßnahmen der Gefahrenerforschung empfohlen. Diese wurden mittlerweile mittels einer EDV-gestützten Flächensondierung durchgeführt. Dabei wurden in geringem Umfang Anomalien festgestellt, so dass eine abschließende Räumung des Gebietes vor Baubeginn vorgeschlagen wird. Im Rahmen der Baumaßnahme ist eine kampfmitteltechnische Begleitung der Arbeiten vorgesehen, so dass sich etwaige Kampfmittelbelastungen nach Aussage der beauftragten Fachfirma ordnungsgemäß und ohne unverhältnismäßigen Aufwand beseitigen lassen. Die Kosten hierfür gehen zulasten der Vorhabenträgerin.

Für die im Bebauungsplan festgesetzten Kompensationsflächen in den Teilgeltungsbereich B und C sind keine weiteren Maßnahmen der Gefahrenerforschung erforderlich, da hier im Rahmen der geplanten Naturschutzmaßnahmen keine Erdarbeiten durchgeführt werden.

## **5.3 Bodenrecht und Durchführungsvertrag**

Die Grundflächen im Plangebiet befinden sich weitgehend im privaten Eigentum und sollen nach Rechtskraft des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes durch die Vorhabenträgerin erschlossen werden. Der Grunderwerb ist durch Auflassungsvormerkungen zugunsten der Vorhabenträgerin gesichert. Bodenordnende Maßnahmen im Sinne des Vierten Teiles des BauGB werden nicht erforderlich.

Als Teil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wird vor Beschluss über die Plansatzung ein Durchführungsvertrag zwischen der Stadt Lehrte und der Fa. ALDI als Vorhabenträgerin geschlossen. In diesem verpflichtet sich die Vorhabenträgerin, das Projekt gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan innerhalb der vertraglich vereinbarten Durchführungsfrist zu realisieren. Neben dem Bau des Logistikzentrums übernimmt sie die Verpflichtung zur Herstellung (bzw. Kostenübernahme) der öffentlichen Erschließungsanlagen, die nach ihrer Fertigstellung an die Stadt Lehrte übertragen werden. Darüber hinaus verpflichtet sich die Vorhabenträgerin in dem Vertrag zur Durchführung und grundbuchlichen Sicherung der naturschutzrechtlich erforderlichen Kompensationsmaßnahmen innerhalb des Plangebietes und auf den festgelegten externen Flächen sowie zur Erstattung der Kosten für die Durchführung der planbedingt erforderlichen Lärmsanierung.

## 5.4 Flächenübersicht

Aufgrund der Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ergibt sich die nachstehende Flächenübersicht für die vier Teilgeltungsbereiche.

### Teilgeltungsbereich A in der Gemarkung Aligse

(zugleich Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplans, siehe Kapitel 2.2)

Sondergebiet 'SO-Logistikzentrum'		129.879 m <sup>2</sup>	= 76,47 %
maximale bauliche Ausnutzung (GRZ=0,8)	103.903 m <sup>2</sup>		
zulässige Überschreitung (GRZ= +0,1)	12.988 m <sup>2</sup>		
zulässige Versiegelung insgesamt	116.891 m <sup>2</sup>		
Private Grünflächen			
• 'Randeingrünung'	10.560 m <sup>2</sup>		
davon Pflanzbindung	7.360 m <sup>2</sup>		
Erhaltungsbindung	859 m <sup>2</sup>		
Leitungsrecht	163 m <sup>2</sup>		
• 'Ruderalgrün'	9.258 m <sup>2</sup>		
davon Pflanzbindung	1.708 m <sup>2</sup>		
• 'Obstwiese'	8.375 m <sup>2</sup>		
davon Pflanzbindung	1.388 m <sup>2</sup>		
in der Summe		28.193 m <sup>2</sup>	= 16,60 %
Verkehrsflächen			
• Straßenverkehrsfläche	7.224 m <sup>2</sup>		
• Verkehrsfläche 'Private Erschließung'	1.364 m <sup>2</sup>		
• Verkehrsfläche 'Fuß-/Radweg'	412 m <sup>2</sup>		
in der Summe		9.000 m <sup>2</sup>	= 5,30 %
Fläche für die Wasserwirtschaft		2.762 m <sup>2</sup>	= 1,63 %
Größe des räumlichen Geltungsbereiches (Teil A)		<b>169.834 m<sup>2</sup></b>	<b>= 100,00 %</b>

### Teilgeltungsbereich B in der Gemarkung Arpke

(einbezogene Fläche gemäß § 12 Abs. 4 BauGB, siehe Kapitel 8.4):

Kompensationsfläche B-1 'Sandheide'	20.000 m <sup>2</sup>		
Kompensationsfläche B-2 'Eichenmischwald'	15.616 m <sup>2</sup>		
Kompensationsfläche B-3 'Steuobstwiese'	7.340 m <sup>2</sup>		
in der Summe		<b>42.956 m<sup>2</sup></b>	

### Teilgeltungsbereich C in der Gemarkung Röddensen

(einbezogene Fläche gemäß § 12 Abs. 4 BauGB, siehe Kapitel 8.4):

Kompensationsfläche C-1 'Eichenmischwald'	8.671 m <sup>2</sup>		
Kompensationsfläche C-2 'Extensivgrünland'	15.728 m <sup>2</sup>		
in der Summe		<b>24.399 m<sup>2</sup></b>	

### Teilgeltungsbereich D in der Gemarkung Aligse

(einbezogene Fläche gemäß § 12 Abs. 4 BauGB, siehe Kapitel 4.2):

Straßenverkehrsfläche		<b>2.819 m<sup>2</sup></b>	
-----------------------	--	----------------------------	--

## **Teil B Umweltbericht**

### *Vorbemerkung*

Im Zuge des Bauleitplanverfahrens ist gemäß § 2 Nr. 4 BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umwelteinwirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben werden. Seine wesentlichen Inhalte sind die Beurteilung der Planung nach Maßgabe der naturschutzrechtlichen Eingriffsregel sowie die immissionsschutzrechtliche Betrachtung ihrer Auswirkungen. Der Umweltbericht wird als Teil der Begründung in Anlehnung an die Anlage zu § 2 Abs. 4 BauGB gegliedert.

## **6 Vorhabenbezogene und umweltrechtliche Grundlagen**

### **6.1 Das Vorhaben im Bebauungsplan**

Die Ziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes sind in Kapitel 3.1 dargelegt. Mit dem Plan werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erschließung und Entwicklung eines Sondergebietes in verkehrsgünstiger Lage an der Autobahn A2 geschaffen, um damit die Errichtung eines neuen Logistikzentrums der Fa. ALDI zu ermöglichen. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan trifft die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die Zulässigkeit von Lagerhallen und sonstigen Logistikeinrichtungen, für die Sicherung der erforderlichen Erschließung sowie für die Durchführung der naturschutzrechtlich erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen.

Wie in Kapitel 1 ausgeführt wurde, ist zwar zunächst nur ein erster Teilabschnitt des Gesamtprojektes Gegenstand des Vorhaben- und Erschließungsplans samt Durchführungsvertrag. Die Umweltprüfung mit den fachplanerischen Beurteilungen der Belange von Natur und Landschaft sowie des Immissionsschutz bezieht sich aber auf den mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgelegten Gesamtumfang der Planung. Als Grundlage für die Berücksichtigung der umweltschützenden Belange und die Durchführung der Umweltprüfung sind insbesondere die folgenden Merkmale der Planung hervorzuheben:

- Das ca. 17 ha große Plangebiet (Teilgeltungsbereich A), das im Wesentlichen dem Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes entspricht, umfasst im Bestand – abgesehen von einer landschaftsprägenden Baum-/Strauchhecke – überwiegend Ackerflächen südwestlich eines vorhandenen Gewerbegebietes in der Gemarkung Aligse. Zur Realisierung der geplanten Straßenanbindung werden Teile der ausgebauten Westtangente und kleinere angrenzende Flächen in diesen Teil des Geltungsbereichs einbezogen.
- Der Planbereich wird überwiegend als Sondergebiet 'SO-Logistikzentrum' festgesetzt (ca. 13 ha). Aufgrund der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung können bis zu 90 % dieser Flächen bebaut oder versiegelt werden (ca. 11,6 ha). Die zulässige Höhe der baulichen Anlagen wird in Höhe über N.N. festgesetzt und beträgt ca. 17,5 m über Gelände.
- Zur Erschließung des Areals werden eine öffentliche Straße mit Anschluss an die Westtangente, inkl. Wendehammer, und private Erschließungsstraßen angelegt (in der Summe ca. 0,9 ha). Stellplätze für den ruhenden Verkehr und die Erschließungsflächen für die Belieferung der Lagerhallen sind in den o.g. Logistikflächen berücksichtigt.

- In den Randbereichen des Plangebiets werden private Grünflächen festgesetzt. Dabei handelt es sich um Randeingrünungen im Norden sowie in den südlichen und östlichen Randbereichen, um eine Fläche Ruderalgrün im Süden und um eine Obstwiese im Westen sowie um den als Fläche für die Wasserwirtschaft gesicherten Graben samt Böschungsruderalgrün. Diese in der Summe ca. 3,1 ha großen Flächen sind zum Teil mit standortgerechten Gehölzen zu bepflanzen und werden zugleich für die oberflächennahe Versickerung bzw. Rückhaltung des Regenwassers genutzt. Sie übernehmen Ausgleichsfunktionen gemäß der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und dienen der landschaftsgerechten Eingrünung des Plangebiets.
- Für die Durchführung externer Kompensationsmaßnahmen werden Ausgleichsflächen in zwei zusätzlichen Teilgeltungsbereichen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes festgesetzt, und zwar jeweils ehemals landwirtschaftlich genutzte Teilflächen mit insgesamt 4,3 ha in der Gemarkung Arpke sowie ca. 2,4 ha in der Gemarkung Röddensen.
- Aufgrund der Einbeziehung des Teilgeltungsbereiches D ergeben sich keine Änderungen der naturschutzfachlichen Bewertung, da die Festsetzung als Verkehrsfläche dem Stand der wirksamen Planfeststellung entspricht. Die geplante Erweiterung der Fahrbahnfläche (Befestigung des Innenradius) liegt mit max. 2 m<sup>2</sup> zusätzlicher Versiegelung unterhalb der naturschutzrechtlich relevanten Erheblichkeitsschwelle.

## 6.2 Ziele des Umweltschutzes

**Baugesetzbuch:** Hier sind die planungsrechtlichen Anforderungen an die Berücksichtigung der Umweltbelange bei der Aufstellung von Bauleitplänen geregelt. Aus der diesbezüglichen Auflistung des § 1 Abs. 6 BauGB sind insbesondere Nr. 1: Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie Nr. 7: Belange des Umweltschutzes, einschließlich Naturschutz und Landschaftspflege, zu nennen. Weiter ist der Grundsatz zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB zu berücksichtigen. Schließlich schreibt § 1a Abs. 3 BauGB die Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung im Bauleitplanverfahren vor.

**Fachgesetze:** Im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und in dem zugehörigen Niedersächsischen Ausführungsgesetz werden die Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege formuliert und es werden die Modalitäten der Eingriffsregelung festgelegt (Vermeidung, Kompensation). Weitere Anforderungen des Umweltschutzes sind in den Bodenschutz- und Wassergesetzen des Bundes und des Landes Niedersachsen enthalten. Nach Maßgabe des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) sind schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden. Für die Beurteilung maßgeblich sind die einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Verordnungen und Normen, für die Beurteilung im Rahmen der Bauleitplanung insbesondere die DIN 18 005 *Schallschutz im Städtebau*.

**Fachpläne:** Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden im Landschaftsrahmenplan der Region Hannover (LRP 2013) ausführlich dargestellt. Dieser enthält für den Planbereich keine grundsätzlich relevanten Aussagen. Er ist wie auch im Landschaftsplan der Stadt Lehrte als Nutzungsgebiet für den Ackerbau dargestellt.

**Schutzgebiete und -objekte nach BNatSchG und NWG:** Naturschutzrechtliche Schutzgebiete oder -objekte sowie geschützte Biotop nach den §§ 23 – 30 BNatSchG i.V.m. den Bestimmungen des NABNatSchG sind im Plangebiet nicht vorhanden. Das Landschafts-

schutzgebiet LSG H-019 „Altwarmbüchener Moor – Ahltener Wald“ liegt ca. 400 m westlich des Plangebietes. Innerhalb dieses Gebietskomplexes befinden sich das Naturschutzgebiet NSG HA-44 „Altwarmbüchener Moor“, für das die neue Schutzgebietsverordnung am 12.07.2019 in Kraft getreten ist, sowie das gleichnamige FFH-Gebiet<sup>1</sup> Nr. 328. Beide liegen nordwestlich des Plangebiets in einem Abstand von mindestens ca. 3 km. Aufgrund dieser Entfernung ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich. Daneben gibt es in der näheren Umgebung des Plangebietes keine weiteren FFH-Gebiete oder Schutzgebiete nach der EU-Vogelschutzrichtlinie. Ebenso wenig sind wasserrechtliche Schutzgebiete betroffen.

## 7 Bestandsaufnahme und Bewertung der Schutzgüter

### *Vorbemerkung*

Im Folgenden werden die umweltrelevanten Schutzgüter gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB beschrieben und gebietsbezogen angesprochen. Grundlage dieser Ausführungen ist insbesondere der landschaftspflegerische Fachbeitrag<sup>2</sup>. Dieser wurde in seinen Grundzügen mit der Erfassung und Bewertung des Umweltzustandes in den Jahren 2015/16 erstellt und nach Fortgang der Planung mit der Erweiterung des Kompensationskonzeptes mehrfach fortgeschrieben sowie nach Durchführung einer Plausibilitätsprüfung der Ergebnisse als aktualisiertes Gesamtwerk vorgelegt. Seine Inhalte werden hier mit Blick auf ihre Relevanz für die naturschutzfachliche Beurteilung des Projektes zusammengefasst. Wegen der besonderen Bedeutung der immissionsschutzrechtlichen Fragen, die sich im Zusammenhang mit der Erschließung und Entwicklung des Sondergebiets für das geplante Logistikzentrum stellen, wird die Betrachtung zum Schutzgut Mensch in einen gesonderten Abschnitt ausführlich behandelt (siehe Kapitel 9).

### 7.1 Schutzgut Pflanzen und Tiere

#### *Biotoptypen / Flora*

In der landschaftsplanerischen Untersuchung wurde die Erfassung der Biotoptypen auf Grundlage des Kartierschlüssels des Niedersächsischen Landesamtes für Ökologie<sup>3</sup> durchgeführt. Das Plangebiet besteht im Wesentlichen aus zwei großen Schlägen und einer weiteren Teilfläche aus basenarmen Lehmackerflächen. Die Flächen werden gegliedert durch eine von Nord nach Süd verlaufende Baumreihe, die aus alten, großkronigen Stiel-Eichen besteht und die eine hohe naturschutzfachliche Wertigkeit aufweist (siehe Kapitel 8.3), sowie durch eine Strauch-Baumhecke entlang eines nährstoffreichen Grabens im Süden Abschnitt des Gebietes. Teilweise sind die Gehölze hier mit Lianengewächsen überwachsen oder von halbruderalen Gras- und Staudenflur feuchter Standorte durchsetzt.

Am Ostrand wird das Plangebiet von einer weiteren Baumreihe gefasst. Während westlich, nördlich und südöstlich weitere Ackerflächen angrenzen, verlaufen im Süden die Verkehrsflächen von Autobahn und Westtangente. Diese werden – außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches – begleitet von randlichen Gehölzpflanzungen mit Ruderalstrukturen, die im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der Autobahn als Ausgleichsmaßnahmen angelegt wurden. Bei

---

1 FFH = Flora-Fauna-Habitat, spezielle europäische Schutzgebiete des Natur- und Landschaftsschutzes

2 Verfasser: Arbeitsgemeinschaft Landschaftsökologie (M.Sc. Johannes Stegemann), Hannover 2020

3 Olaf von Drachenfels: Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen; Hannover 2011



der Überplanung oder Beeinträchtigung dieser planfestgestellten Flächen ist eine entsprechende Ersatzmaßnahme durchzuführen. Diese wird im Rahmen der naturschutzfachlichen Bewertung gesondert dargestellt (siehe Kapitel 4.6 und 8.4).

### *Fauna / Artenschutz*

Laut Bundesnaturschutzgesetz wird der Anwendungsbereich der artenschutzrechtlichen Regelungen für Vorhaben im Rahmen der Bauleitplanung (zulässige Eingriffe i.S.d. § 15 BNatSchG) auf die europäisch geschützten Arten eingrenzt. Aufgrund der räumlichen Situation, die zwar überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen, aber auch differenzierte Gehölzbestände aufweist, sind als relevante Artengruppen hier gehölzbewohnende Brutvögel, bodenbrütende Feldvögel sowie Fledermäuse zu betrachten. In dem landschaftsplanerischen Gutachten werden die Ergebnisse der hierzu durchgeführten faunistischen Kartierungen dargestellt.

- **Fledermäuse:** Für das Untersuchungsgebiet konnten mittels Detektoreinsatz sieben Fledermausarten festgestellt werden. Dominant ist dabei das Auftreten der Zwergfledermaus, sie ist für den größten Teil der registrierten akustischen Aktivität verantwortlich. Weniger häufig konnten der Große Abendsegler, die Breitflügelfledermaus, die Bartfledermaus und die Rauhaufledermaus erfasst werden. Jeweils nur einmal wurden der Kleinabendsegler und die Fransenfledermaus registriert. Die Aktivität der Fledermäuse konzentriert sich räumlich auf den Bereich um die Baumreihen. Diese Gehölzstrukturen werden zur Jagd genutzt, außerdem finden hier individuelle Flüge zwischen den Teillebensräumen statt. Hinweise auf eine Nutzung dieser Leitstrukturen als Flugrouten mehrerer Individuen konnten nicht erbracht werden. Auch eine Quartierfunktion konnte nicht festgestellt werden.

Die naturschutzfachliche Bewertung im Hinblick auf die Eingriffsregelung ergibt aufgrund des vorhandenen Artenspektrums und des regelmäßigen Auftretens der meisten festgestellten Arten eine **mittlere Bedeutung** des Lebensraumes.

- **Brutvögel:** Im Rahmen der vorliegenden Kartierung wurden im Untersuchungsgebiet insgesamt 33 Vogelarten nachgewiesen. Als Rote-Liste-Arten wurden die Quartiere von Gartengrasmücke, Goldammer und Nachtigall erfasst, während Feldlerche und Kuckuck nur als potenzielle Brutvogelarten ohne Quartiersnachweis im Plangebiet benannt wurden. Daneben ist potenziell auch das stark gefährdete Rebhuhn zu erwarten, das zwar im Rahmen der Kartierung im Jahr 2016 nicht erfasst wurde, das aber – so die Ausführungen der örtlichen Jagdpächter in der Öffentlichkeitsbeteiligung – dort regelmäßig anzutreffen ist. Als Nahrungsgäste im Gebiet sind zudem Haussperling, Schwarzspecht und Turmfalke sowie – ebenfalls gemäß der Angaben der Jagdpächter – Rotmilan zu nennen.

Da im Plangebiet keine ausreichend gesicherten Brutvorkommen von landesweit gefährdeten Vogelarten nachgewiesen werden konnten und ein solches Vorkommen nach der durchgeführten Plausibilitätsprüfung nicht zu erwarten bzw. nicht beurteilungsrelevant ist, besitzt das Untersuchungsgebiet aus landesweiter Sicht **keine besondere Bedeutung**. Die zitierte Plausibilitätsprüfung wurde durch den Landschaftsplaner im Sommer 2020 als Übersichtsbegehung ohne erneute Kartierung durchgeführt. Es wurde festgestellt, dass die Biotopstrukturen im Vergleich zu den Kartierungen 2015/16 flächenhaft unverändert geblieben sind. Insoweit sind auch die Habitatfunktionen im Plangebiet – abgesehen von kleinen interannuellen Abweichungen – nicht von einer Veränderung betroffen.

Vor diesem Hintergrund kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass die dargestellten Kartierungsergebnisse und deren Bewertungen aus dem Jahren 2015/16 weiterhin belastbar sind. Die zu berücksichtigenden Erfordernisse des BNatSchG (Eingriffsregelung, artenschutzrechtliche Prüfungen) können auf dieser Grundlage vollumfänglich durchgeführt werden. Zudem werden mit den geplanten Kompensationsmaßnahmen auch die erforderlichen Habitatfunktionen etwaiger betroffene Artengruppen (z.B. Wiesenbrüter) in ausreichendem Maße abgebildet, sofern sich in der Zwischenzeit (seit 2016) andere Besiedlungsstrukturen für diese Arten ergeben haben sollten (siehe Kapitel 8.4).

Auf eine spezielle Kartierung von Amphibien wurde verzichtet, da die wenigen wasserführenden Biotope im Gebiet nach der Potenzialabschätzung nur geringe Bedeutung haben.

## **7.2 Abiotische Schutzgüter**

### *Schutzgut Boden*

Das Plangebiet befindet sich im Bereich der Geestplatten und Endmoränen (Bodengroßlandschaft), im Verbreitungsgebiet fluviatiler und glazifluviatiler Sedimente (Bodenlandschaft). Im Plangebiet sind ausschließlich Podsol-Braunerden zu finden. Das Plangebiet weist keine naturnahen Bodenstrukturen oder besonderen Standorteigenschaften auf und es kommen keine seltenen Bodentypen vor. Die Böden im Plangebiet sind durch die intensive ackerbauliche Nutzung beeinträchtigt. Sie weisen außerhalb der Gehölzbestände keine Dauervegetation auf und gelten als winderosionsgefährdet. Das ackerbauliche Ertragspotenzial im Plangebiet ist gering, es liegt keine hohe natürliche Bodenfruchtbarkeit vor.

### *Schutzgut Wasser*

**Grundwasser:** Das Plangebiet befindet sich im hydrologischen Raum Nord- und mitteldeutsches Lockergesteinsgebiet, in den hydrologischen Teilräumen der Burgdorfer Geest. Die Durchlässigkeit der oberflächennahen Gesteine ist hoch. Der natürliche Grundwasserstand liegt nach dem Bodengutachten zwischen ca. 1,5 und 2,2 m unter Geländeoberkante. Der Wasserhaushalt in der Umgebung ist aufgrund vorhandenen Oberflächenversiegelungen vorbelastet (Autobahn, Gewerbegebiet). Die natürliche Grundwasserneubildungsrate beträgt ca. 200 – 250 mm/a und ist damit von hoher Bedeutung.

**Oberflächengewässer:** Im südöstlichen Bereich des Plangebiets verläuft ein zum Zeitpunkt der Begehung wassergefüllter Graben ohne nähere Bezeichnung. Aufgrund der angrenzenden Verkehrswege und intensiv landwirtschaftlich genutzten Ackerflächen besteht die Gefahr von Schadstoffeinträgen in das Gewässer. Weitere Oberflächengewässer gibt es nicht.

### *Schutzgut Klima/Luft*

Das Plangebiet weist eine mittlere Jahrestemperatur von 9 °C auf und eine mittlere Jahresniederschlagssumme von 646 mm. Das Meso- und Mikroklima wird durch Relief, Exposition, Vegetation, Nutzung und Boden, hier durch die Ackerflächen bestimmt. Das vorherrschende Klimatop ist das Freilandklima. Aufgrund der nahen Autobahn A2 und des angrenzenden Gewerbegebietes unterliegt das Gebiet lufthygienischen und bioklimatischen Belastungen.

### **7.3 Schutzgüter Landschaft und Kultur**

#### *Schutzgut Landschaftsbild / Erholung*

Das Plangebiet gehört der naturräumlichen Region des Weser-Aller-Flachlandes an und liegt am Übergang der Naturräume der Hannoverschen Moorgeest und der Burgdorfer/Peiner Geestplatte. Es wird durch die landwirtschaftliche Nutzung mit großflächigen Ackerschlägen geprägt. Nur die randlichen Gehölzbestände weisen raumwirksame Strukturen auf. Insgesamt entsteht der Eindruck einer „ausgeräumten“ Ackerlandschaft. Der anthropogene Einfluss auf das Landschaftsbild wird deutlich sichtbar. Die umgebenden Nutzungen zeigen eine hohe Vorbelastung an (Gewerbegebiet, Autobahn, Hochspannungsleitung). Im Landschaftsrahmenplan der Region Hannover wird dem Areal eine mittlerer Bedeutung beigemessen.

Hinsichtlich der Erholungsfunktion ist festzustellen, dass der Landschaftsraum westlich des Ortsteils Aligse trotz der o.g. Vorbelastungen lokale Bedeutung für ihre Bewohner hat. Insbesondere der Eickersweg und der am Nordrand des Plangebiets verlaufende Feldweg 'Zur Kreuzeiche' werden von Spaziergängern, Joggern, Radfahrern und Hundehaltern im Rahmen der Alltagserholung genutzt. Sie stellen die Verbindung zum Ahltener Wald und zum Blauen See dar (Landschaftsschutzgebiet).

#### *Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter*

Baudenkmale liegen im Plangebiet und seiner näheren Umgebung nicht vor. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde gemacht werden. Deswegen wird ein Hinweis auf das Denkmalrecht in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen, nach dem etwaige archäologische Funde gemäß § 14 Abs. 1 NDSchG meldepflichtig sind und der Unteren Denkmalenschutzbehörde der Stadt Lehrte sowie dem Nds. Landesamt für Denkmalpflege angezeigt werden müssen.

### **7.4 Schutzgut Mensch**

Neben den allgemeinen Zielen der Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt sowie des Schutzes und der Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen (vgl. § 1 Abs. 5 BauGB) und der oben angesprochenen Erholungsfunktion sind hier die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB zu berücksichtigen. Die hier zu betrachtenden Belange des Immissionsschutzes werden in Kapitel 9 ausführlich behandelt.

### **7.5 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern bestehen regelmäßig sowohl durch die Abhängigkeit der biotischen Schutzgüter (Pflanzen und Tiere) von den abiotischen Standortfaktoren (Boden, Wasser, Klima, Luft) als auch zwischen den verschiedenen abiotischen Schutzgütern (z.B. Boden-Wasserhaushalt). So führt z.B. die Versiegelung des Bodens zu vermehrtem Oberflächenwasserabfluss bei gleichzeitig verminderter Grundwasseranreicherung. Ferner wird der Lebensraum von Tieren und Pflanzen eingeschränkt bzw. überbaut. Erkennbare Wechselwirkungen zwischen den zuvor gesondert betrachteten Schutzgütern sind insgesamt als weniger erheblich einzustufen, da nicht zu erwarten ist, dass sich aus den in den vorhergehenden Abschnitten beschriebenen Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter schwerwiegende Folgen auf die anderen Schutzgüter bzw. Summenkonflikte ergeben.

## 8 Naturschutzrechtliche Eingriffsbeurteilung

### *Vorbemerkung*

Gemäß § 1a Abs. 3 BauGB in Verbindung mit § 13 ff BNatSchG sind die Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung abschließend in der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Eingriffe in Natur und Landschaft sind gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, das Landschaftsbild oder den Wert der Landschaft für die naturnahe Erholung erheblich beeinträchtigen können. Grundlage der nachfolgenden Ausführungen ist der bereits zitierte landschaftspflegerische Fachbeitrag, in dem sich die naturschutzfachliche Beurteilung auf das Gesamtvorhaben gemäß den Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans im Teilgeltungsbereich A bezieht und in dem Kompensationsmaßnahmen abgeleitet werden, die durch die Einbeziehung externer Flächen gemäß § 12 Abs. 4 BauGB verbindlich festgelegt werden.

### **8.1 Ermittlung von Bestandwert und Kompensationslast**

Die naturschutzfachliche Bewertung der Biotoptypen erfolgt auf Grundlage des Kompensationsmodells des Landkreises Osnabrück<sup>1</sup>, nach dem die Wertigkeiten des Naturhaushaltes im Rahmen einer rechnerischen Operationalisierung der Biotopwerte lediglich quantifiziert angegeben werden. Dazu wird jedem Biotoptyp ein Wert beigemessen, in den alle Schutzgutwertigkeiten des Naturhaushaltes integriert sind, sofern keine besonderen standörtlichen oder pflanzen- und tiersoziologischen Bedeutungen auftreten. Das Modell sieht Wertigkeitsstufen von 0,0 bis 5,0 für die unterschiedlichen Biotope vor. Die jeweilige Wertzuweisung erfolgt nach einer Reihe von unterschiedlichen Bewertungsparametern (z.B. Vielfalt, Alter, Regenerationsfähigkeit etc.), aber ausdrücklich auch unter der Berücksichtigung ihrer Bedeutung für das Landschaftsbild. Nach diesem Bewertungsmodell, das die Stadt Lehrte seit Anfang der 1990er Jahre nutzt und das von der Naturschutzbehörde der Region Hannover anerkannt ist, werden die beschriebenen Biotoptypen im Plangebiet erfasst und deren Größe wird ermittelt. Durch die Multiplikation der Flächengröße mit dem Wertfaktor wird der Flächengesamtwert im Bestand ermittelt.

In dem landschaftsplanerischen Fachgutachten wird die Kompensationslast für das Plangebiet nach dem o.g. Bewertungsmodell anhand der dargestellten Konfliktbereiche ermittelt. Diese Betrachtung berücksichtigt die in der Stellungnahme der Region Hannover zum Plannentwurf vorgetragenen und mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmten Wertigkeiten. Insbesondere wurde der Bestandwert für die Ackerflächen (Biotoptyp AL) auf den Durchschnittswert von 1,0 angehoben, da es keine Anhaltspunkte für die Annahme eines geringeren Wertes gibt. Weiter wurde der Biotopwert für die betroffenen Flächen an der Westtangente einheitlich auf 2,0 reduziert, da hier die Zielwert der Ausgleichsmaßnahme initialisierten Gehölzpflanzungen aufgrund ihrer Lage unter den Hochspannungsleitungen nicht erreicht werden kann.

---

<sup>1</sup> Landkreis Osnabrück: Das Osnabrücker Kompensationsmodell. Arbeitshilfe zur Vorbereitung und Umsetzung der Eingriffsregelung (2016, unveröffentlicht)

Neben den Eingriffen im Plangebiet umfasst die Kompensationslast auch einen zusätzlichen Ansatz für die Beeinträchtigung von Biotopwerten, die durch das Heranrücken von Bau- und Verkehrsflächen an planfestgestellte Waldflächen südlich des Geltungsbereiches entstehen (siehe Kapitel 4.6). Dieser wird in Abstimmung mit den Forstbehörden als Flächenwert von 10.000 m<sup>2</sup>, entsprechend einem Biotopwert von 11.111 Wertpunkten<sup>1</sup>, angesetzt. Innerhalb des Plangebietes entfallen die als Konflikt K07 genannten 6.356 Punkte auf die ebenfalls planfestgestellten Ausgleichsflächen im Süden des Plangebietes.

Insgesamt ergibt sich unter Berücksichtigung dieser veränderten Bewertungsansätze die in der nachstehenden Tabelle dokumentierte Zusammenstellung für die Kompensationslast:

Nr.	Konflikt (gemäß Bezeichnung im landschaftspflegerischen Begleitplan)	Bio-top-typ	Fläche (m <sup>2</sup> )	Wertfaktor	Wertpunkte
K03	Verlust einer Baumreihe aus Eichen	HBA	3.331	2,5	8.328
K04	Verlust von Teilen einer Strauch-/Baumhecke	HFM	732	2,5	1.830
K05	Verlust von Teilen einer Baumreihe	HBA	120	2,5	300
K06	Erhebliche Beeinträchtigung eines Waldes		10.000	( <sup>1</sup> )	11.111
K07	Verlust von Teilen einer Kompensationsfläche	HPS	3.178	2,0	6.356
K08	Verlust eines nährstoffreichen Grabens	FRG	283	1,3	368
K09	Verlust von Acker	AL	157.896	1,0	157.896
<b>Summe</b>					<b>186.189</b>

Die ermittelte Kompensationslast – in der Summe 186.189 Wertpunkte – ist im Zuge der Planung auszugleichen. Wie dies durch naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen im Plangebiet und auf externen Flächen sowie durch forstfachliche Waldumbaumaßnahmen erfolgt, wird in den Kapitel 8.4 und 8.5 ausführlich dargelegt.

## 8.2 Vermeidungsmaßnahmen

Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind nach § 15 Abs. 1 BNatSchG vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Im vorliegenden Fall kommt der städtebaulichen Entwicklung des Plangebietes jedoch der Vorrang vor naturschutzfachlichen Erwägungen zu. Dabei wird der o.g. Grundsatz mit der vorliegenden Planung insoweit berücksichtigt, als es sich bei dem Standort für das geplante Logistikcenter um ein Gebiet handelt, das – abgesehen von den Gehölzstrukturen – keine besonderen Werte und Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsschutzes aufweist. Daher kann auch den grundsätzlichen Bedenken, die die Landwirtschaftskammer Niedersachsen und das Niedersächsische Forstamt Fuhrberg in der Beteiligung zum Vorentwurf geäußert haben, nicht Rechnung getragen werden. Die Inanspruchnahme der wertvollen landwirtschaftlichen Fläche ist zur Erreichung der Planungsziele unerlässlich. Dies war auch das Ergebnis der Abwägungen zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahr 2007, der hier bereits gewerbliche Bauflächen ausweist.

Innerhalb des Gebietes kommt der o.g. Gehölzreihe in der Mitte des Areals besondere naturschutzfachliche Bedeutung zu (siehe Kapitel 7.1 und 8.3). Diese weist – wie die Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme zum Planentwurf ausführt – neben dem quantitativen Biotopwert auch besondere qualitative Werte auf (z.B. Funktion als Teillebensraum für Fledermäuse und Brutvögel sowie landschaftsbildprägende Struktur).

<sup>1</sup> Die Umrechnung ergibt sich unter Berücksichtigung des für die in Aussicht genommene Kompensationsfläche erzielbaren Aufwertungsfaktors von 0,9 / m<sup>2</sup>.

Deswegen wurden diesbezüglich auch andere Planungsoptionen geprüft. Dabei wurde festgestellt, dass die Erhaltung dieser Gehölzstrukturen nicht möglich ist, wenn – wie hier ausdrücklich beabsichtigt – die Planungsvoraussetzungen für ein zeitgemäßes Logistikzentrum geschaffen werden sollen. Die Anforderungen an Ausdehnung und Erschließung dieser Flächen verhindern eine kleinteiligere Gliederung des Gebietes und stehen der Vermeidung eines Eingriffes entgegen. Vor diesem Hintergrund bleibt es dabei, dass die flächenhafte Entwicklung des Baugebietes und der Erschließungsflächen verfolgt wird.

Dennoch sind im Rahmen der Bauleitplanung zahlreiche Maßnahmen zur Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft vorgesehen, und zwar wie folgt:

- Für zwei Teilflächen im Plangebiet werden Erhaltungsbindungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB zeichnerisch bzw. textlich festgesetzt:
  - Zum einen handelt es sich um eine vorhandene Baum-Strauch-Reihe im Nordosten des Plangebietes (Teile von Flurstück 73), die außerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Vorhaben- und Erschließungsplan liegt. Während der südlich anschließende Teil dieser Anpflanzung bereits Gegenstand des Bebauungsplanes Nr. 02/7 ist, wird die o.g. Fläche jetzt neu gesichert, und zwar sowohl wegen ihrer Bedeutung für den Biotopschutz als auch wegen der abschirmenden Funktion, die die hochgewachsene Gehölzreihe für die weiter östlich gelegenen Wohngebiete des Ortsteils Alise entfaltet.
  - Zum anderen ist die vorhandene Baum-Strauchhecke entlang einer ehemaligen Wegparzelle auf dem Flurstück 72/1 zu erhalten. Da diese als Fläche für die Wasserwirtschaft festgesetzt ist (siehe Kapitel 4.5), wird die Erhaltungsbindung hier textlich formuliert. Die planbedingte Durchschneidung dieser Baum-Strauchhecke durch zwei Verkehrsstrassen wird an anderer Stelle ausgeglichen (siehe Kapitel 8.4).
- In dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden u.a. private Grünflächen für die 'Randeingrünung' festgesetzt (siehe Kapitel 4.5). Dabei handelt es sich neben zu bepflanzenden Flächen auch um schmale Grünstreifen an den Rändern des Baugebietes, die dauerhaft zu begrünen sind. Durch die Festsetzung als Grünfläche wird hier eine Bebauung oder Oberflächenbefestigung ausgeschlossen. So dienen diese Flächen dem Schutz des Wurzelraumes angrenzender, zum Teil außerhalb des Plangebietes liegender Gehölzbestände, nämlich der Baum-Strauchhecken im Osten sowie der Wald- und Gehölzflächen im Süden (siehe hierzu Kapitel 4.6 und 8.4).
- Um die wasserwirtschaftlichen und kleinklimatischen Folgewirkungen der zulässigen großflächigen Gewerbebauten zu begrenzen, sind die Dächer von Gebäuden mit einer Größe von mehr als 100 m<sup>2</sup> mindestens zur Hälfte extensiv zu begrünen (Festsetzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB). Dabei bemisst sich die Substratstärke der Dachbegrünungen nach den einschlägigen technischen Regelwerken, damit eine Verlangsamung des Regenwasserabflusses erreicht wird. Verbleibende Dachflächen können und sollen zur Installation von Anlagen für die Nutzung solarer Strahlungsenergie genutzt werden.

Die Möglichkeit, auch die Anlage von Fassadenbegrünungen vorzugeben, wurde geprüft, musste aber aus statischen und lebensmittelhygienischen Gründen verworfen werden. Gleichwohl wird mit der festgesetzten Dachbegrünung und mit der im Vorhaben- und Erschließungsplan vereinbarten Installation von Photovoltaikanlagen ein Beitrag zur Minimierung der klimatischen und ökologischen Auswirkungen des Vorhabens geleistet.

- Wie in Kapitel 4.4 ausgeführt wurde, wird mit dem Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung eine Kombination von Versickerung und Rückhaltung/Einleitung des Regenwassers im Plangebiet festgesetzt (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB). Darüber hinaus wird der vorhandene Graben – abgesehen von zwei Querungen der Gebietszufahrt – als Fläche für die Wasserwirtschaft gesichert. Die wasserwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und Genehmigungsvorgaben sind in dem o.g. Abschnitt ausführlich erläutert worden.
- Zur Vermeidung negativer Effekte auf die Fauna wird eine weitere Festsetzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB getroffen, die Höhe und Lichtart von Beleuchtungselementen im Bereich des geplanten Sondergebietes beschränken. Danach sind nur Beleuchtungselemente mit warm-weißer Lichtfarbe und mit einer Lichtpunkthöhe von maximal 72,5 m üNN, entsprechend einer Höhe von ca. 12,5 m über Geländeneiveau, zulässig. Die Leuchten sind so auszurichten, dass eine Abstrahlung nach oben vermieden wird. Auf diese Weise wird die 'Lichtverschmutzung' der das Plangebiet umgebenden Landschaft minimiert. Neben der Vermeidung von Störungen der Tierwelt wird damit zugleich ein Beitrag zur Minderung etwaiger Lichtimmissionen im Bereich nahe gelegener Wohnsiedlungen geleistet (siehe Kapitel 9.6).
- In Kapitel 4.1 war die Aufnahme von örtlichen Bauvorschriften in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan erläutert worden. Mit den baugestalterischen Bestimmungen zur Material- und Farbwahl für Dach- und Fassadenflächen sowie zu Größe und Beschaffenheit von Werbeanlagen, insbesondere auch durch den Verzicht auf hoch aufragende Bauwerke (Werbepylon) werden die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes minimiert.

Über diese in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten Erhaltungs- oder Vermeidungsmaßnahmen hinaus sind im Zuge der Durchführung von Baumaßnahmen allgemeine Maßgaben zum Boden- und Gehölzschutz zu beachten. In dem landschaftsplanerischen Fachbeitrag werden hierzu insbesondere Vorgaben für den Abtrag und die Lagerung von Oberboden (z.B. DIN 18 300) und für den Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen (z.B. DIN 18 920) genannt.

Grundsätzlich gelten auch unabhängig von der städtebaulichen Planung und der Bewertung etwaiger Eingriffe in die Lebensräume der genannten Tierarten die artenschutzrechtlichen Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes, die der jeweilige Vorhabenträger in eigener Verantwortung zu beachten hat. Ein diesbezüglicher Hinweis wird in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen (siehe Kapitel 4.7). Laut Maßnahmenblatt des naturschutzfachlichen Gutachtens sind insbesondere folgende Vorgaben zu beachten.

- Die Beseitigung von Gehölzen darf nur in der Zeit vom 1. Oktober bis Ende Februar durchgeführt werden. Zu beseitigende Bäume sind unmittelbar vor Fällung durch einen Sachverständigen zu untersuchen, um das Vorkommen von Gehölzbrütern und deren Bruthöhlen sowie von Fledermausindividuen oder -quartieren sicher auszuschließen oder ggf. geeignete Maßnahmen in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde einzuleiten.
- Die Baufeldräumung darf in der Zeit vom 15. August bis 15. März nur erfolgen, wenn ein Sachverständiger das Vorkommen von Vogelnestern und/oder Fortpflanzungsstätten von gefährdeten Säugetieren ausgeschlossen hat. Sollten Brutreviere oder Fortpflanzungsstätten von gesetzlich geschützten und gefährdeten Säugetieren unmittelbar vor Baubeginn vorhanden sein, ist das weitere Vorgehen bezüglich des Schutzes und der etwaigen Kompensation mit der Naturschutzbehörde abzustimmen.

### 8.3 Naturschutzfachliche Konfliktanalyse

Um die Auswirkungen auf alle Schutzgüter des BNatSchG zu berücksichtigen bzw. nachvollziehbar darzustellen, werden die bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen in dem landschaftspflegerischen Beitrag schutzgutbezogen verbal dargestellt und hinsichtlich ihrer Intensität bewertet. Für das Schutzgut Pflanzen und Tiere wird darüber hinaus eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt.

#### *Schutzgut Pflanzen und Tiere*

- Großflächige Überbauung und Befestigung von Ackerflächen
- Beseitigung hochwertiger Biotopstrukturen (Baum-Strauchhecken)
- Beseitigung mittlerer Biotopstrukturen (Graben, Ruderalflächen)
- Beseitigung weiterer Ruderal- und Gehölzstrukturen im Bereich der Gebietszufahrt
- Beeinträchtigung von Wald außerhalb des Geltungsbereiches (siehe Kapitel 4.6)

Der Stellungnahme der Naturschutzbehörde (Region Hannover) folgend, wird hier die besondere funktionale Bedeutung der o.g. Baum-Strauchhecken, namentlich der das Plangebiet in Nord-Südrichtung querenden Baumreihe, herausgestellt. Auch wenn diese nach dem hier angewandten Bewertungsmodell nur mit 2,5 Wertpunkten angesetzt wird (siehe Kapitel 8.1), hat sie eine mehrfache Bedeutung für verschiedene Naturgüter des BNatSchG. Ihr Biotopwert ist im Bestand von überwiegend alten Eichen, zum Teil ausgeprägter Kraut- und Strauchschicht sowie Totholzbeständen, begründet. Aufgrund der faunistischen Kartierung wird ihr eine mittlere Lebensraumbedeutung für Fledermäuse zugeordnet (siehe Kapitel 7.1) und nicht zuletzt stellt die Gehölzreihe eine landschaftsbildprägende Struktur dar.

Diese Funktionen sind in dem landschaftspflegerischen Begleitplan ausführlich dargestellt. Gleichwohl ist die Beseitigung der Gehölzreihe nach Abwägung mit den städtebaulichen Zielen der Planung nicht vermeidbar (siehe Kapitel 8.2). Die Eingriffe können aber nach der landschaftsplanerischen Einschätzung durch eine Reihe der im Folgenden dargestellten Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden.

#### *Exkurs: Artenschutzrechtliche Prüfung*

Da im Untersuchungsraum – wie in Kapitel 7.1 dargestellt – Fledermäuse und diverse Brutvögel vorkommen, ist für diese Tierarten(gruppen) zu prüfen, ob die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten.

**Brutvögel:** Entsprechend der Lebensraumausstattung des Planungsraumes dominieren Vogelarten der halboffenen Kulturlandschaft mit Schwerpunkt auf den Gehölzbrütern. Im Einzelnen kommt die Untersuchung zu folgenden Ergebnissen:

- Das Eintreten des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Fang, Verletzung, Tötung) kann durch die Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden. Namentlich sind zum Schutz von möglichen Bodenbrütern und Fledermäusen die oben genannten Zeiträume zu beachten, in deren die Baufeldräumung und die Beseitigung von Gehölzen nicht oder nur nach Überprüfung und in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde zulässig sind.
- Erhebliche Störungen nach Nr. 2 sind aufgrund der Vorbelastung (Kfz-Verkehr BAB 2, Siedlungsbereich) und der relativ geringen Störempfindlichkeit der potenziell betroffenen Brutvogelarten für die im Planbereich brütenden Arten nicht zu erwarten. Dies gilt ausdrü-



cklich auch für die bodenbrütenden Vogelarten Feldlerche und Kuckuck. Insbesondere aufgrund der vorhandenen geringen Bestandsdichte im Untersuchungsraum und wegen ausreichend vorhandenen Ackerflächen im näheren Umfeld ist ein Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht ersichtlich. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätte der betroffenen Vogelarten bleibt im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

- Schließlich sind auch Verbotstatbestände gemäß Nr. 3 (Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) nicht absehbar: Die Zerstörung der Fortpflanzungsstätten von Arten mit Brutstatus (Gartengrasmücke, Goldammer und Nachtigall) kann ausgeschlossen werden, wenn die Gehölzstrukturen außerhalb der Brutzeit entfernt werden. Darüber hinaus wird der Verlust geeigneter Lebensräume dieser Arten durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert, so dass kein Potentialverlust von Nist- und Brutmöglichkeiten eintritt.

Aufgrund der potenziellen Lebensraumbedeutung weiterer Vogelarten sowie wegen der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Hinweise wurde die artenschutzrechtliche Prüfung speziell im Hinblick auf das Vorkommen des Rebhuhns überprüft und ergänzt. Danach ist das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht zu erwarten, da die o.g. Kriterien der dort genannten bodenbrütenden Vogelarten auch für diese Vogelarten gelten. Darüber hinaus wurde das Kartierergebnis nachträglich im Hinblick auf seine Plausibilität überprüft (siehe Kapitel 7.1). Insgesamt ist der Erhaltungszustand der Population nicht gefährdet, zumal ausreichend Ersatzlebensraum im Umfeld vorhanden ist. Großflächig betrachtet werden zudem mit den geplanten externen Kompensationsmaßnahmen die Lebensraumstrukturen für das Rebhuhn verbessert. Gleiches gilt auch für diverse bodenbrütende Vogelarten (z.B. Feldlerche) und den allenfalls als Nahrungsgast in der Umgebung des Plangebiets anzutreffenden Rotmilan (siehe Kapitel 8.5).

**Fledermäuse:** Nach den vorliegenden Untersuchungsergebnissen (siehe Kapitel 7.1) beschränkt sich die Nutzung des Untersuchungsgebietes durch die erfassten Fledermäuse auf die Jagdgebietenutzung und den individuellen Flug zwischen Teillebensräumen. Der Untersuchungsraum weist eine mittlere Bedeutung für die lokal bedeutsamen Fledermauspopulationen auf. Die artenschutzrechtliche Prüfung kommt zu folgendem Schluss:

- Das Eintreten des Verbotstatbestandes nach Nr. 1 (Fang, Verletzung, Tötung) kann im Wesentlichen durch die Kontrolle potenzieller Quartierbäume vor Beginn der Baumaßnahme bzw. vor Baumfällung ausgeschlossen werden. Hier sind zum Schutz etwaiger Vorkommen von Fledermausindividuen oder -quartieren die o.g. artenschutzrechtlichen Maßgaben bezüglich der Gehölzbeseitigung zu beachten. Die Gefahr der Tötung oder Verletzung von Individuen der Fledermausarten durch Kollisionen (Lkw- und Pkw-Verkehr im Betrieb) übersteigt nicht das normale Lebensrisiko der Art.
- Die vorrangig aktiven, wertgebenden Arten im Untersuchungsraum zeigen nur eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Licht- und Lärmemissionen an, so dass es nicht zu Störungen durch den Bau oder Betrieb der Anlage kommt. Die erheblichen Beeinträchtigungen von Leitlinien/Flugrouten durch den Verlust von Baum- und Strauchhecken können einen Störungstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG darstellen, dies wird jedoch vermieden bzw. ausgeglichen durch die Etablierung neuer, fast durchgängiger Gehölzstrukturen am östlichen Rand des Plangebietes.

- Die Zerstörung von Quartieren im Baum (Verbotstatbestand Nr. 3 – Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) kann nicht völlig ausgeschlossen werden. Sollten im Rahmen der Kontrolle vor der Fällung genutzte Quartiere erfasst werden, sind in räumlicher Nähe Ersatzquartiere (Fledermauskästen) zu schaffen, damit die ökologische Funktionalität im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt.

Unter Berücksichtigung der festgesetzten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen treten die Verbotstatbestände der § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG für die betrachteten Arten nicht ein, so dass keine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich ist. Auch hinsichtlich anderer geschützter Arten ist kein Verstoß gegen § 44 BNatSchG ermittelt worden.

#### *Abiotische Schutzgüter*

- Großflächige Versiegelung von Böden allgemeiner Bedeutung (in der Summe ca. 12,5 ha)
- Vermeidung der Eingriffe in den Wasserhaushalt durch Regenwasserbewirtschaftung
- kleinräumige, nicht erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima

Entgegen der zur Öffentlichkeitsbeteiligung vorgetragenen Befürchtung ist aufgrund des Vorhabens nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen des Grundwasserstandes im Plangebiet und seiner Umgebung zu rechnen. Auch nach einer erneuten Prüfung sind keine relevanten hydrologischen Veränderungen oder gar Beeinträchtigungen des Grundwasserhaushalts zu erwarten. Durch das festgesetzte und im wasserrechtlichen Verfahren mit der Region Hannover abgestimmte Konzept der Regenwasserbewirtschaftung wird sichergestellt, dass es nicht zu einer relevanten Minderung der Grundwasserneubildung kommt. Das in Kapitel 4.4 erläuterte Konzept von Rückhaltung und gedrosselter Ableitung einerseits und Muldenversickerung andererseits sichert eine weitgehend ausgleichende Wirkung. Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass die natürlichen (bzw. vorhandenen) Grundwasserschwankungen eine höhere Amplitude aufweisen als mögliche Änderungen des Grundwasserstandes, die durch die Bebauung bei dem geplanten Entwässerungssystem auftreten.

Daher können auch die ebenfalls in der Öffentlichkeitsbeteiligung befürchteten negativen Auswirkungen auf den sogenannten Müllersee und das in Kapitel 6.2 angeführte Naturschutzgebiet „Altwarmbüchener Moor“ (NSG-HA 44) ausgeschlossen werden. Letzteres liegt nordwestlich des Plangebiets in ca. 3 km Entfernung. Der Fachplaner führt in seiner ergänzenden Stellungnahme anhand der LBEG-Karten zur Lage der Grundwasseroberfläche dazu aus, dass das Naturschutzgebiet nicht im Abstrombereich des Grundwassers, der nach Süden/Südosten gerichtet ist, liegt und zudem hydrologisch durch den Bruchgraben vom Plangebiet getrennt ist. Für eine mögliche unterirdische Zusp eisung zwischen Plangebiet und Flächen nördlich des Bruchgrabens durch dichtende Schichten geben die vorliegenden Bodenkarten keine Hinweise. Eine zusätzliche gutachterliche Untersuchung zur Frage der hydrologischen Verträglichkeit wird nicht für erforderlich gehalten.

#### *Schutzgüter Landschaft und Kultur*

- Erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Beseitigung landschaftsprägender Strukturen und die Errichtung großmaßstäblicher Gewerbebauten
- Die Störungen der Erholungsfunktion werden wegen der Vorbelastungen des Gebiets als nicht erheblich eingestuft, zumal sie nur von lokaler Bedeutung ist und da wesentliche Wegebeziehungen erhalten werden.

Insgesamt sind erhebliche Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild, also Eingriffe im Sinne der zitierten Legaldefinition, zu erwarten. Dabei ist – wie oben begründet – davon auszugehen, dass diese Eingriffe nicht vermieden werden können, da hier der städtebaulichen Planung der Vorrang vor naturschutzfachlichen Erwägungen eingeräumt wird.

#### **8.4 Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet**

Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu kompensieren. Gemäß den abgestimmten Vorschlägen des landschaftsplanerischen Fachbeitrages sind Kompensationsmaßnahmen in verschiedenen Bereichen vorgesehen. Dabei handelt es sich um die hier nachfolgend zunächst dargestellten Maßnahmen im Plangebiet (Teilgeltungsbereich A) selbst. Basierend auf der Ausgleichsbilanz werden im darauffolgenden Abschnitt externe Kompensationsmaßnahmen beschrieben, und zwar Maßnahmen in der unmittelbaren Umgebung des Plangebietes, in den Gemarkungen Arpke und Röddensen sowie auf externen Ökopool-Flächen im Landkreis Celle. Diese werden zum Teil gemäß § 12 Abs. 4 BauGB als Teilgeltungsbereiche B und C in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einbezogen.

##### *Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet*

Als Ausgleich der zu erwartenden Bodenversiegelung ist aus fachlicher Sicht die Entsiegelung bebauter oder befestigter Flächen zu favorisieren. Hierfür stehen jedoch im Plangebiet keine Flächen zur Verfügung. Mit Blick auf die zu erwartenden Biotopwertverluste und die absehbaren Veränderungen des Landschaftsbildes werden aber eine Reihe von Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt. Dabei werden die textlichen Festsetzungen, die in der zunächst ausgelegten Planfassung nur rahmensetzende Formulierungen und den Hinweis auf den Umweltbericht enthielten, entsprechend dem Bestimmtheitsgebot des Planungsrechtes und unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Naturschutzbehörde konkretisiert und nach Regelungen aus der landschaftspflegerischen Begleitplanung verbindlich übernommen:

- **Entwicklung von Ruderalflächen:** Die im Süden des Plangebietes festgesetzte private Grünfläche 'Ruderalgrün' gestaltet den Übergang zu den vorhandenen und geplanten Verkehrsanlagen sowie zu den bereits im Rahmen des Autobahnausbaus angelegten Gehölzpflanzungen entlang der Westtangente. Es ist eine Ruderalflur mit Gebüschinseln aus gebietsheimischen Sträuchern anzulegen und zu unterhalten (siehe Maßnahmenblatt A5 des landschaftspflegerischen Begleitplanes).

Die Fläche ist mit einer Regiosaatgutmischung des Ursprungsgebietes 1 'Nordwestdeutsches Tiefland' mit mindestens 30 % Kräuteranteil einzusäen und in drei bis vier Trupps von je vier bis sechs Gehölzen zu bepflanzen (Pflanzqualität: 2 x verpflanzte Sträucher ohne Ballen, Sortierung 80-120 cm). Als Gehölzarten sind in Anlehnung an die Pflanzliste heimischer Gehölze<sup>1</sup> der Region Hannover vorzugsweise Heckenkirsche (*Lonicera xylosterum*), Schlehe (*Prunus spinosa*), Hundsrose (*Rosa canina*), Traubenholunder (*Sambucus racemosa*) und Schneeball (*Viburnum opulus*) oder vergleichbare Arten zu verwenden. Die Fläche ist zweimal jährlich zu mähen; das Mähgut ist zu entfernen. Der Einsatz von Dünger und Pflanzenschutzmittel ist nicht zulässig.

---

<sup>1</sup> Region Hannover: Neue Chancen für die Natur, Info 2 – Heimische Gehölze, Hannover 2008

Auf der Ostseite des Areals ist zudem ein Streifen für die Anpflanzung einer Baum-Strauchhecke vorgesehen (siehe unten). Im Schutzbereich der hier verlaufenden Hochspannungsleitungen dürfen die Gehölze nicht auf eine Größe von mehr als 8 m heranwachsen.

Diese Maßnahmen sind ebenso wie die nachfolgend aufgeführten Anpflanzungen nach den Grundsätzen für die Ausgestaltung von Ausgleichsmaßnahmen der Stadt Lehrte über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen nach § 135c BauGB durchzuführen. Es gelten insbesondere die dort genannten Anforderungen an die Herrichtung der Pflanzflächen und die Qualität des Pflanzmaterials. Die Anpflanzungen sind dauerhaft im Sinne der o.g. naturschutzfachlichen Zielsetzungen zu unterhalten, Abgänge von Gehölzen sind zu ersetzen. Auf Anregung der Naturschutzbehörde der Region Hannover ist gebietseigenes Pflanzgut gesicherter Herkunft aus dem Vorkommensgebiet 1: 'Norddeutsches Tiefland' nach dem vom Bundesumweltministerium herausgegebenen Leitfaden zur Verwendung gebietseigener Gehölze<sup>1</sup> zu verwenden.

- **Anlage einer Obstwiese:** Die Fläche im Nordwesten des Plangebietes ist mit einer Regiosaatgutmischung des Ursprungsgebiets 1 'Nordwestdeutsches Tiefland' mit mindestens 30 % Kräuteranteil einzusäen und als halbruderale Gras- und Staudenflur zu entwickeln (siehe Maßnahmenblatt A3). Sie ist mit insgesamt 20 regionaltypischen Obstgehölzen zu bepflanzen (Pflanzqualität: 3 x verpflanzte Hochstämme, Stammumfang 10-12 cm; Gehölzarten: gebietsheimische Apfel- und Birnensorten, z.B. Boskoop, Celler Dickstiel u.a. bzw. Gute Luise, Gellerts Butterbirne u.a.; Pflanzgut aus regionalen Baumschulen). Für die Durchführung und dauerhafte Unterhaltung der Maßnahme gelten die o.g. Anforderungen an Pflanzgut, Pflege etc.

Diese extensive Flächennutzung stellt im Zusammenhang mit einer weiteren Baum-Strauchhecke (siehe unten) eine landschaftsgerechte Eingrünung der Logistikflächen dar.

- **Anlage von Baum-Strauchhecken und Baumreihen:** In dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden Pflanzstreifen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB innerhalb der privaten Grünflächen an verschiedenen Stellen zeichnerisch festgesetzt. Hier sind Anpflanzungen ebenfalls nach den o.g. Grundsätzen für die Ausgestaltung von Ausgleichsmaßnahmen aus gebietsheimischen Gehölzen mit mehrstufigem Aufbau anzulegen und zu unterhalten. Die Anpflanzstreifen werden im Einzelnen wie folgt festgesetzt:
  - am Nordrand des Sondergebiets innerhalb der Grünfläche 'Randeingrünung' in einer Breite von 15 m, in Teilen von nur 10 m (siehe Maßnahmenblatt A1),
  - am östlichen Rand der Grünfläche 'Obstwiese' im Südwesten des Geltungsbereiches, ebenfalls in einer Breite von 10 m (siehe Maßnahmenblatt A2), sowie
  - im Südosten des Plangebietes als Teil der Grünfläche 'Ruderalgrün', ebenfalls in 10 m Breite (siehe Maßnahmenblatt A6).

Dabei sind als Hochstämme Bäume I. oder II. Ordnung mit Stammumfang 18-20 cm sowie 2 x verpflanzte Heister und Sträucher ohne Ballen (150-175 cm bzw. 80-120 cm hoch) zu verwenden. Als Gehölzarten für Hochstämme/Heister kommen Hainbuche (*Carpinus betulus*), Rotbuche (*Fagus sylvatica*), Vogelkirsche (*Prunus avium*), Eberesche (*Sorbus aucuparia*) und Stieleiche (*Quercus robur*) sowie als Sträucher Heckenkirsche (*Lonicera*

---

1 Hrsg.: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Berlin 2012

*xylosterum*), Schlehe (*Prunus spinosa*), Hundsrose (*Rosa canina*), Traubenholunder (*Sambucus racemosa*) und Schneeball (*Viburnum opulus*) oder jeweils vergleichbare Arten zum Einsatz. Es ist gebietsheimisches Pflanzgut gesicherter Herkunft aus dem Vorkommensgebiet 1 'Norddeutsches Tiefland' zu verwenden.

Je 100 qm Pflanzfläche sind ein Baum I. Ordnung, zwei Bäume II. Ordnung, fünf Heister und vierzig Sträucher anzupflanzen. Die zwei- bis dreireihigen Anpflanzungen sind so vorzunehmen, dass geschlossene, lineare Bestände entstehen. Im Rahmen der dauerhaften Pflege sind Teilabschnitte der Gehölzpflanzungen – mit Ausnahme der anzupflanzenden Bäume – im Abstand von mehr als 10 Jahren auf-den-Stock-zu-setzen. Im Schutzbereich der in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan nachrichtlich dargestellten Hochspannungsleitungen ist das Höhenwachstum der Gehölze auf max. 8 m zu begrenzen.

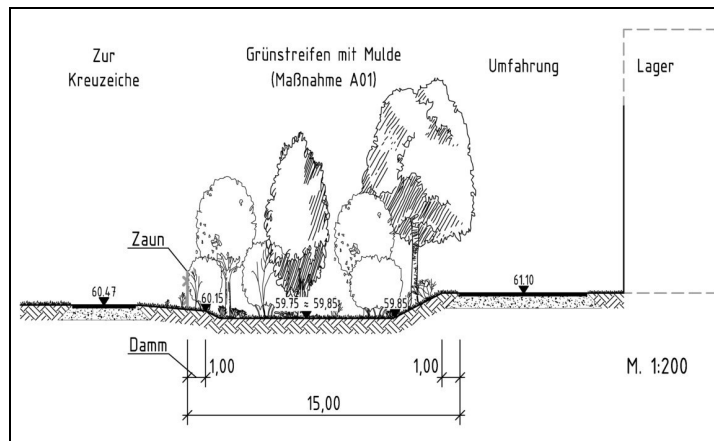
Ziel dieser Anpflanzungen ist insbesondere, das Offenland durch raumwirksame Gehölzstrukturen zu gliedern sowie die Bauflächen und -volumina des geplanten Logistikzentrums landschaftsgerecht einzugrünen. Dies erfolgt im Norden vor allem zur räumlichen Abschirmung des Ortsteils Aligse sowie im Südwesten und Südosten als Ergänzung vorhandener Baum-Strauchreihen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Entwicklung und Pflege von linearen Gehölzstrukturen dazu beitragen, die Verbundfunktion für Fledermäuse im Plangebiet und seiner Umgebung zu verbessern und/oder wiederherzustellen (siehe Kapitel 8.3).

- **Naturnahe Gestaltung von Entwässerungsanlagen:** Der vorhabenbezogene Bebauungsplan sieht die oberflächennahe Versickerung und Rückhaltung des Oberflächenwassers vor (siehe Kapitel 4.4). Um neben der Vermeidung von Eingriffen in den Wasserhaushalt auch eine positive Wirkung im Hinblick auf die Biotopqualität zu sichern, sind die Entwässerungsanlagen als Mulden mit flachen Böschungen herzurichten und dauerhaft zu begrünen (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB). Die Entwässerungsanlagen sind nach Maßgabe der o.g. Grundsätze für die Ausgestaltung von Ausgleichsmaßnahmen mit standortgerechten Gehölzen zu bepflanzen. Hierfür kommen neben den o.g. Arten z.B. Grauweide (*Salix cinera*), Salweide (*Salix caprea*) und Schwarzerle (*Alnus glutinosa*) in Betracht, die hier auch mit geringeren Pflanzqualitäten verwendet werden können. Die Versickerungsfähigkeit des Bodens ist im Rahmen der dauerhaften Unterhaltung der Entwässerungsanlagen zu gewährleisten.

Mit den textlichen Festsetzungen wird die Anlage von oberflächennahen Entwässerungsanlagen zur Weiterleitung und Versickerung von Niederschlagswasser auch in den o.g. Pflanz- und Entwicklungsflächen zugelassen, wie dies das Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung ausdrücklich empfohlen hat (siehe Kapitel 4.4). Im Rahmen der Beteiligung zum Vorentwurf waren seitens der Naturschutz- und Wasserbehörde der Region Hannover Bedenken gegen die hier angestrebte Doppelfunktion dieser Flächen angeführt worden. Nach nochmaliger fachplanerischer Prüfung wird jedoch an dem Konzept festgehalten, da sich die naturschutzfachlich gewünschte Bepflanzung und die wasserwirtschaftlich erforderlichen Funktionen keineswegs ausschließen.

Vielmehr kann nach den Berechnungen zum Konzept der Regenwasserbewirtschaftung davon ausgegangen werden, dass die fraglichen Flächen nur zum Teil und nur temporär für die Weiterleitung und Versickerung von Niederschlagswasser genutzt werden. Es verbleibt hinreichend Raum für die Anpflanzungen (siehe nachstehende exemplarische Schnittzeichnung). Bei geeigneter Pflanzenauswahl sind weder Beeinträchtigungen der

Reinigungsleistung des Oberbodens noch negative Auswirkungen auf die Lebensfähigkeit der Gehölze zu erwarten. Gleichwohl werden die Biotopwerte der hier als Ausgleichsmaßnahmen geplanten Anpflanzungen im Rahmen der Eingriffsbilanzierung mit einem im Vergleich zu Freilandflächen reduzierten Ansatz bewertet (siehe Kapitel 8.5).



Baum-/Strauchhecke und Graben am Nordrand des Plangebietes

Schematische Darstellung  
M 1 : 200 im Original  
Quelle: ALAND 2017

Negative Auswirkungen dieser Entwässerungskonzeption sind auch nicht für die vorhandene Baum-Strauchreihe im Osten des Plangebietes zu befürchten, da sich die Versickerungsmulden – wie in Kapitel 4.4 ausgeführt – nur durch eine Aufhöhung des Geländeneiveaus realisieren lassen. Auf diese Weise ist der Wurzelraum der Gehölze auch über den Abstandsstreifen am Ostrand des Flurstückes 15 ausreichend geschützt (2 m gemäß Festsetzung des Bebauungsplanes Nr. 02/7 zzgl. 4 m innerhalb des Geltungsbereiches).

Zur Reinigungsleistung ist nach den gemäß DWA Merkblatt M 153 durchgeführten Berechnungen festzustellen, dass die Durchsickerung des ca. 30 cm starken, bewachsenen Bodens zur Vorreinigung ausreichend ist. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass in die betroffenen Mulden überwiegend Dachwasser oder die Abwässer gering befahrener Straßen eingeleitet wird. Alle weiteren technischen Details, ggf. auch das Erfordernis vorgeschalteter unterirdischer Reinigungsanlagen, sind im Rahmen des Entwässerungsantrages zu klären.

Die genannten Maßnahmen – Baum-/Strauchhecken und Baumreihen, Obstwiese und Ruderalgebüsch – werden auf den genannten Maßnahmenblättern des landschaftspflegerischen Fachbeitrages detailliert beschrieben. Sie dienen dem Ausgleich der planbedingt erforderlichen Beseitigung von Gehölzstrukturen (Schutzgut Biotope) und tragen zur landschaftsgerechten Gestaltung des Plangebietes bei (Schutzgut Landschaftsbild, siehe auch Zusammenfassung Kapitel 8.5). Sie sind spätestens in der auf die Fertigstellung des 1. Bauabschnittes folgenden Pflanzperiode durchzuführen. Ihre Realisierung wird in dem Durchführungsvertrag zwischen der Fa. ALDI und der Stadt Lehrte vereinbart sowie durch die Eintragung von Baulasten bzw. Grunddienstbarkeiten dauerhaft gesichert.

## 8.5 Eingriffs-/Ausgleichsbilanz und externe Maßnahmen

### *Ermittlung des Ausgleichswertes im Plangebiet*

Zur Bilanzierung Bestand/Planung werden die im Plangebiet durch die genannten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen erzielbaren Biotopwerte der in Kapitel 8.1 ermittelten Kompensationslast gegenübergestellt.

Nr.	Maßnahmen (gemäß Bezeichnung im landschaftspflegerischen Begleitplan)	Bio-top-typ	Fläche (m <sup>2</sup> )	Wertfaktor	Wertpunkte
Innerhalb der festgesetzten privaten Grünflächen					
A01	Baum-Strauchhecke am Nordrand des Plangebietes	HBA	7.360	1,8	13.248
A02	Baumreihe am Rande der Obstwiese	HBA	1.388	2,2	3.054
A03	Obstwiese		6.987	2,2	15.371
A04	Baumreihe 'Zur Kreuzeiche'	Externe Maßnahme, siehe unten			
A05	Ruderalflur mit Gebüschinseln		7.550	1,8	13.590
A06	Baum-Strauchhecke am Rande der Ruderalflur	HBA	1.708	2,0	3.416
A07	Randeingrünung (Beete, Rabatten etc.)		2.341	1,0	2.341
Integriert in den technischen Entwurf					
	Beete/Rabatten (10 % des festgesetzten GI-Gebietes)		12.988	1,0	12.988
	Dachbegrünung (50 % der Dachflächen)		40.000	0,2	8.000
	Straßenbegleitgrün (25 % der Straßenflächen)		2.250	1,0	2.250
<b>Kompensation im Plangebiet</b>					<b>74.258</b>

Die jeweiligen Flächenwerte und -anteile werden in dem landschaftsplanerischen Gutachten unter Berücksichtigung der auf den Maßnahmenblättern dargelegten Vorgaben für die Herstellung und Unterhaltung der Flächen/Maßnahmen erläutert und hier auf der Grundlage in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen bilanziert. Neben den diversen Ausgleichsmaßnahmen in den festgesetzten privaten Grünflächen werden in der Tabelle die Flächenwerte für die Dachbegrünung<sup>1</sup> sowie für die Gestaltung von nicht überbaubaren Flächen und Straßenseitenräumen innerhalb des Sondergebietes und der Verkehrsflächen angesetzt.

In der Summe lässt sich damit im räumlichen Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans (Teilgebiet A) eine Kompensationsleistung von 74.258 Wertpunkten erreichen. Die ermittelte Kompensationslast im Bestand, inkl. Verlust und Beeinträchtigung planfestgestellter Ausgleichs- und Waldflächen, beträgt insgesamt 186.189 Wertpunkte, so dass sich aus der Bewertung nach dem hier verwendeten Osnabrücker Modell ein Kompensationsdefizit von 111.931 Wertpunkten ergibt. Um eine Vollkompensation der planbedingten Eingriffe zu erreichen, ist mithin über die bereits genannten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Plangebietes hinaus die Durchführung von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen „an anderer Stelle als am Ort des Eingriffes“ (vgl. § 1a Abs. 3 BauGB) erforderlich.

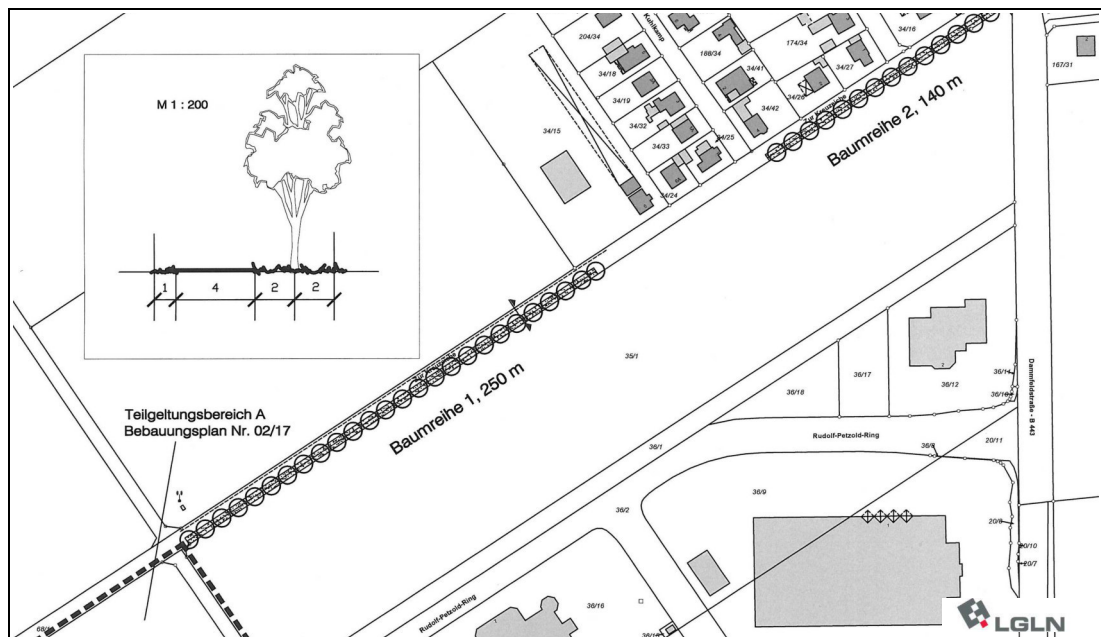
Die im Folgenden dargelegte Kompensationskonzeption beinhaltet eine Reihe von externen Ausgleichsflächen und -maßnahmen, die auf unterschiedliche Weise zugeordnet und gesichert werden. Zum überwiegenden Teil erfolgt die Kompensation auf Flächen, die als Teilgeltungsbereich B und C gemäß § 12 Abs. 4 BauGB in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen werden. Das Kompensationsdefizit für die Flächen aus der Planfeststellung (17.467 Punkte) wird als gesonderte Maßnahme behandelt.

<sup>1</sup> Auch wenn formal nach der Festsetzung der Grundflächenzahl eine Ausdehnung der Bebauung in der Größe von mehr als 10 ha zulässig ist, wird hier für die Dachbegrünung entsprechend der Vorhabenplanung von ALDI samt Erweiterungsbauten eine maximale Hallengröße von nur 8 ha angenommen.

### Baumreihe 'Zur Kreuzeiche'

In unmittelbarem Anschluss an den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans (Teilfläche A) soll eine insbesondere landschaftsbildrelevante Kompensationsmaßnahme durchgeführt werden. Die kommunale Straße 'Zur Kreuzeiche' (Flurstück 68/1 in der Flur 6 der Gemarkung Aligse) verläuft nördlich des Plangebietes und erstreckt sich bis zu ihrer Einmündung in die Dammfeldstraße (Bundesstraße B 443) am südlichen Rand des Ortsteils Aligse.

Für die geplante Maßnahme, die nachfolgend schematisch dargestellt wird, wird der südliche, ca. 4 m breiten Seitenraum des vorhandenen Feldwirtschaftsweges auf eine Länge von insgesamt ca. 390 m in Anspruch genommen. Die Maßnahme unterteilt sich unter Berücksichtigung vorhandener Leitungen in zwei Abschnitte, nämlich eine ca. 140 m lange Strecke im Anschluss an Einmündung in die Bundesstraße. Hier handelt es sich um einen mit Schotter befestigten und mit Betonringen gegen das Überfahren gesicherten Streifen. Daneben wird ein ca. 250 m langer begrünter Randstreifen im unmittelbaren Anschluss an die nordöstliche Ecke des Teilgeltungsbereiches A einbezogen.



Lageplan und Maßnahmenübersicht 'Zur Kreuzeiche' (M 1 : 1.000 im Original)

Nach Maßgabe der landschaftsplanerischen Begleitplanung soll hier eine Baumreihe angepflanzt werden. Dazu wird der Seitenstreifen soweit erforderlich entsiegelt und als ruderale Gras- und Staudenflur hergestellt bzw. belassen sowie mit insgesamt 40 Stieleichen (*Quercus robur*) im Abstand von ca. 10 m bepflanzt. Pflanzqualität: 3 x verpfl. Hochstämme, Stammumfang mind. 16/18 cm im westlichen und 2 x verpfl. Hochstämme, Stammumfang mind 12/14 im östlichen Abschnitt; Pflanzgut gemäß o.g. Leitfaden zur Verwendung gebiets-eigener Gehölze. Die Bäume müssen unter Berücksichtigung des landwirtschaftlichen Verkehrs auf der Straße 'Zur Kreuzeiche' einen Abstand von mind. 2 m zur Fahrbahn einhalten.



Die zunächst geplante vollständige Anlage der Baumreihe musste nach Prüfung verworfen werden, da sich hier Versorgungsstrassen diverser Leitungsträger befinden. In dem in Rede stehenden Straßenabschnitt wurde am 13.03.2017 eine Suchschachtung durchgeführt. Weitere Leitungen wurden nicht gefunden, so dass die geplante Maßnahme umsetzbar ist.

Da die geplante Maßnahme auf einer städtischen Fläche realisiert werden soll, ist die zeichnerische Festsetzung in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan nicht erforderlich. Vielmehr wird die Durchführung der Maßnahme in dem Durchführungsvertrag gesichert, den der Vorhabenträger mit der Stadt Lehrte abschließt. Darin verpflichtet sich die Fa. ALDI, die Anpflanzung fachgerecht spätestens in der auf das Inkrafttreten des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes folgenden Pflanzperiode vorzunehmen und die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege während der ersten drei Jahre durchzuführen. Zudem verpflichtet sich die Stadt Lehrte gegenüber der Naturschutzbehörde zur Durchführung der Maßnahme. Die Verkehrsicherungs- und Haftungspflichten der Stadt für die Straße bleibt von diesen Regelungen unberührt. Im Anschluss an den o.g. Zeitraum übernimmt die Stadt Lehrte auch die dauerhafte Unterhaltung der Bäume und die regelmäßige Mahd der Ruderalflächen im Seitenraum (alle 3 bis 5 Jahre, jeweils im Herbst ab dem 30.09., inkl. Abtransport des Mähgutes).

Der flächenhafte Gesamtumfang der Maßnahme beträgt ca. 1.560 m<sup>2</sup>. Die durchschnittliche Erhöhung des Biotopwertes wird in dem landschaftspflegerischem Begleitplan unter Berücksichtigung unterschiedlicher Ausgangswerte für den geschotterten bzw. den unbefestigten Seitenstreifen mit 1,3 angesetzt. In der Summe ergibt sich damit eine Kompensationsleistung von 2.028 Wertpunkten. Darüber hinaus – und das ist für diese Maßnahme das vorrangige Ziel – trägt sie zur Aufwertung des Landschaftsbildes und insbesondere zu einer landschaftsgerechten Abschirmung zwischen dem Plangebiet und dem Ortsteil Aligse bei. Daneben wurde im Planverfahren auch die Verfügbarkeit weiteren Flächen überprüft, die im Beteiligungsverfahren für die Durchführung weiterer landschaftsbildrelevanter Maßnahmen vorgeschlagen worden waren (z.B. am Eickersweg). Aber weder von städtischer Seite noch von Erschließungsträgern oder Privateigentümern konnten geeignete Flächen zur Verfügung gestellt werden. Insoweit muss eine ortsnahe Kompensation im Wesentlichen verworfen werden. Dies Ergebnis trägt jedoch umgekehrt der von den Landwirtschaftsbehörden vorgetragenen Forderung Rechnung, dass keine wertvollen Böden für Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch genommen werden sollen.

#### *Externe Kompensation 'Grafhorn'*

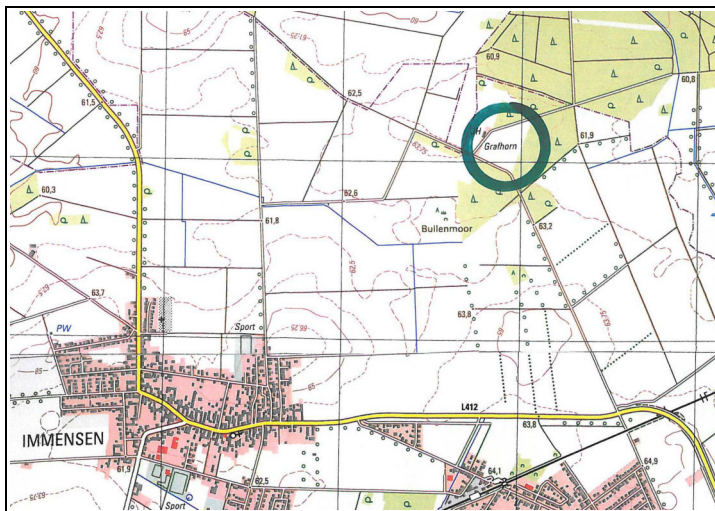
Die Suche nach geeigneten Kompensationsflächen – sowohl hinsichtlich Eingriffe in den Naturhaushalt wie der Störungen des Landschaftsbildes – war von dem Bemühen geleitet, den erforderlichen Eingriffsausgleich in der Gemarkung Aligse zu realisieren. Jedoch konnten hier wegen der Bedeutung anderer Nutzungsansprüche keine weiteren Flächen für das Planverfahren generiert werden. Deswegen wurde der Suchraum auf naturräumlich geeignete Flächen im gesamten Stadtgebiet Lehrte ausgedehnt.

Vor diesem Hintergrund werden insgesamt ca. 4,3 ha vormalig landwirtschaftlich genutzte Flächen nördlich und östlich des Naturfreundehauses Grafhorn<sup>1</sup> in die Planung einbezogen. Das Areal liegt am südwestlichen Rand des Landschaftsschutzgebietes „Burgdorfer Holz – Untere Aue“. Die Flächen wurden nach Aufgabe ihrer Bewirtschaftung veräußert und werden jetzt von der Nds. Landgesellschaft mbH (NLG) zur Verfügung gestellt.

---

1 Natur- und kulturhistorische Bildungsstätte Naturfreundehaus Grafhorn

Im Einzelnen handelt es sich um drei Teilflächen, nämlich um das Flurstück 9/4 und Teile von 9/6, um das Flurstück 14 sowie um Teile des Flurstückes 1075/1, alle Flur 3 in der Gemarkung Arpke. Diese Flächen liegen in ca. 12,5 km Entfernung zu dem Plangebiet in Aligse sowie ca. 2,5 km nördlich von Arpke und ca. 3 km nordöstlich von Immensen. Das Areal ist auf drei Seiten von Wald umgeben



Lage der Kompensationsflächen  
'Grafhorn'

Quelle: TK25, Blattnrn. 3526/3626  
M 1 : 25.000, verkleinert

Das naturschutzfachliche Entwicklungskonzept für die o.g. Flächen wurde mit dem Träger der Bildungsstätte, der auch ein Freilichtmuseum (Eisenzeithaus) betreibt, und mit der NLG abgestimmt. Die Naturschutzbehörde der Region Hannover hat im Rahmen der Behördenbeteiligung keine Einwände erhoben. Das Konzept wird in der landschaftspflegerischen Begleitplanung ausführlich erläutert und auf den zugehörigen Maßnahmenblättern beschrieben:

- Im Bereich der beiden erstgenannten Flurstücke (in der Summe 20.000 m<sup>2</sup>; Maßnahme A08 im Fachbeitrag, festgesetzt als Kompensationsfläche B-1) werden Sandheideflächen initialisiert und dauerhaft unterhalten. Dazu ist eine weitgehend gehölzfreie oder nur vereinzelt von lockerem Gehölzbestand durchsetzte Sandheide zu entwickeln, der humose Oberboden ist in einer Tiefe von 20 bis 30 cm abzuschleppen und fachgerecht zu entsorgen. Auf partiell humoseren Teilflächen können sich Sandtrockenrasen entwickeln. Aufgrund der Lage im Landschaftsschutzgebiet war eine Befreiung oder auch eine Erlaubnis nach § 4 Abs. 1 Nr. 5 der LSG-Verordnung erforderlich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die vorgeschlagene Maßnahme gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG Rücksicht auf die agrarstrukturellen Belange nimmt (hier: geringes ackerbauliches Ertragspotenzial) und dass andere geeignete Flächen nicht zur Verfügung stehen. Da die Maßnahme im Sinne der landschaftspflegerischen Begleitplanung ausdrücklich der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes dient, kann davon ausgegangen werden, dass ihre Durchführung keinen Eingriff im Sinne des Naturschutzrechtes darstellt.

Als dauerhafte Pflegemaßnahme sind die Heideflächen nach Entwicklung einer trittfesten Narbe (2 bis 3 Jahre) ganzjährig mit Heidschnucken und/oder anderen genügsamen Schafrassen, ggf. auch mit Ziegen in geringem Umfang, zu beweiden. Alternativ kann in mehrjährigen Abständen eine Mahd unter Abfuhr des Mähguts oder das Abbrennen von kleinen Teilflächen zwischen Oktober und Februar erfolgen. Vereinzelt hochkommende Strauchgruppen oder Einzelbäume können dagegen zur Strukturanreicherung stehen gelassen werden.

- Auf dem Flurstück 14 (15.616 m<sup>2</sup>, Maßnahme A09, festgesetzt als Kompensationsfläche B-2) ist die Entwicklung und dauerhafte Unterhaltung eines Buchen-Eichenmischwaldes geplant. Im Rahmen der Bildungsarbeit des Naturfreundehauses soll dieser in der für die Eisenzeit typischen Waldbauform als zweischichtiger Mittelwald genutzt werden. Die Bestandsbegründung erfolgt durch Aufforstung von Stieleiche (*Quercus robur*, 3-jährig verpflanzte Sämlinge, 50-80 cm) und Hainbuchen (*Carpinus betulus*, vorgenannte Pflanzqualität) im Verband 2 x 1 m. Es wird Pflanzgut verwendet, das aus dem jeweiligen artspezifischen Herkunftsgebiet gemäß Forstvermehrungsgutgesetz stammt.

Im Westen der Ausgleichsfläche wird zur Ausbildung des Waldrandes ein 3 m breiter Saumstreifen und eine etwa 8 m breite, locker bepflanzte Übergangszone aus Sträuchern (Hasel, *Corylus avellana*, 4 Triebe, 60–100 cm) und Bäumen 2. Ordnung (Vogelkirsche, *Prunus avium*, Heister 100-150 cm) angelegt. Der Anteil der Bäume 2. Ordnung an der Pflanzzahl sollte bei etwa 10 % liegen. Zur benachbarten landwirtschaftlichen Nutzfläche werden die Grenzabstände für Waldungen gemäß § 58 Niedersächsisches Nachbarrechtsgesetz (NNachbG) eingehalten. Die Pflanzfläche wird durch Zäunung gegen Wildverbiss gesichert.

Im Rahmen der dauerhaften Pflege und Entwicklung der Fläche wird aufkommender Konkurrenz (Birke, Pappel und Kiefer etc.) in den ersten Standjahren durch jährliches Mähen der Pflanzfläche zurückgedrängt. Später erfolgt die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung nach Maßgabe der naturgemäßen Waldwirtschaft, wobei der Unterwuchs zu kulturhistorischen Bildungszwecken (Wiederbelebung von Mittelwald als alte Waldbewirtschaftungsform) jeweils kleinflächig auf Stock gesetzt werden darf, während im Rahmen von Durchforstungen gleichzeitig einzelne Eichen als Überständler erzogen werden. Der gebuchtete Waldrandsaum bietet als ungenutzte Saumstruktur eine Habitatfunktion für das potentielle im Planungsraum bei Aligie vorkommende Rebhuhn.

- Die 7.340 m<sup>2</sup> große Teilfläche des Flurstückes 1075/1 (Maßnahme A10, festgesetzt als Kompensationsfläche B-3) ist als Streuobstwiese anzulegen und mit hochstämmigen Obstgehölzen zu bepflanzen. Über die für die Anlage der Obstwiese im Plangebiet genannten Anforderungen hinaus (siehe Kapitel 8.4) sind hier nach Maßgabe des landchaftspflegerischen Beitrages die besonderen Standortverhältnisse im Außenbereich zu berücksichtigen. Die Anpflanzung der Obstgehölze wird mit regionaltypischen alten Lokalsorten und in bester Pflanzqualität durchgeführt und die genannten Pflegemaßnahmen sorgen für die Entwicklung einer extensiven Grünlandfläche mit randlicher Ruderalflur, die als Kontaktzone zum Offenland auch die Habitatpotentiale für z.B. Bodenbrüter (u.a. Rebhuhn, Feldlerche) erhöht.

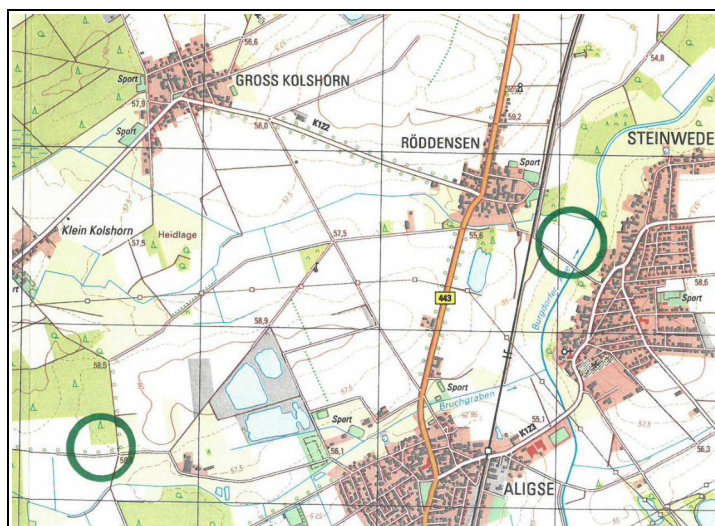
Da die vorgenannten Flächen nicht im städtischen Eigentum stehen, werden sie als Teilgeltungsbereich B in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen (einbezogene Flächen gemäß § 12 Abs. 4 BauGB) und als Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB festgesetzt sowie mit einer Zuordnungsfestsetzung gemäß § 1a Abs. 3 BauGB den innerhalb des Plangebietes (Teilgeltungsbereich A) nicht ausgleichbaren Eingriffen in Natur und Landschaft als Kompensationsmaßnahmen zugeordnet. Die beschriebenen Vorgaben für die Durchführung der landchaftspflegerischen Maßnahmen fließen in die textlichen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ein.

Die Umsetzung und dauerhafte Unterhaltung der geplanten Maßnahmen wird in einem vertraglichen Dreiecksverhältnis zwischen Vorhabenträger, NLG und Stadt Lehrte sowie durch grundbuchliche Eintragung der naturschutzfachlichen Zweckbindung gesichert. In dem Vertragswerk verpflichtet sich die NLG, die o.g. Flächen zur Verfügung zu stellen und spätestens in der auf das Inkrafttreten des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes folgenden Pflanzperiode nach den genannten naturschutzfachlichen Vorgaben herzurichten. Dies umfasst ausdrücklich die Fertigstellungspflege und Anwuchskontrolle, ggf. den Ersatz ausgefallener Pflanzen. Darüber hinaus wird die dauerhafte Unterhaltung und Entwicklungspflege der Maßnahmen übernommen. Die Fa. ALDI verpflichtet sich zur Refinanzierung des Aufwandes der NLG.

Die naturschutzfachliche Bewertung nach dem Osnabrücker Modell ergibt für die Kompensationsflächen eine erhebliche Aufwertung der Biotopwerte. Diese wurden auf der Grundlage der naturschutzfachlichen Stellungnahme der Region Hannover zu dem ausgelegten Planentwurf erneut abgestimmt. Danach wird der Ausgangswert für den vorhandenen Acker mit 1,0 angesetzt. Die Zielwerte betragen für die Sandheidefläche und den Eichenmischwald je 2,5 sowie für die Streuobstwiese 2,3, so dass Aufwertungen von 1,5 bzw. 1,3 erreicht werden. In der Summe lassen sich mit dem beschriebenen Konzept 62.966 Wertpunkte erreichen. Abweichend von den ursprünglichen Empfehlungen des landschaftspflegerischen Fachplanes wird ein zusätzlicher Bonus für die ganzheitliche, in die umweltpädagogische Arbeit des Naturfreundehauses eingebundene Konzeption der landschaftspflegerischen Maßnahmen im Bereich Grafhorn nicht angesetzt.

#### *Externe Kompensation 'Röddensen'*

Nachdem die Region Hannover in der Behördenbeteiligung Vorbehalte zu dem ausgelegten Planentwurf vorgetragen hatte, wurde das naturschutzfachliche Kompensationskonzept überarbeitet. Ergänzend werden jetzt weitere Kompensationsflächen im Bereich der Gemarkung Röddensen einbezogen, als Teilgeltungsbereich C in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen und mit den nachfolgend erläuterten Maßgaben verbindlich festgesetzt. Bei diesen Flächen, die jeweils in ca. 2 km Entfernung zum Plangebiet liegen, handelt es sich, wie in Kapitel 2.1 erläutert, um die Flurstücke 49 in der Flur 1 (ca. 0,9 ha) und 11 in der Flur 5 (ca. 1,5 ha).



Lage der Kompensationsflächen  
'Röddensen'

Quelle: TK25, Blattnr. 3525  
M 1 : 25.000, verkleinert

Die Planung für die Kompensation in beiden Bereichen wurden mit der NLG, die auch diese Flächen zur Verfügung stellt und die als Träger der Maßnahmen auftritt, abgestimmt. Sie werden auf den Maßnahmenblättern der landschaftspflegerischen Begleitplanung detailliert beschrieben, und zwar im Einzelnen wie folgt:

- Zum einen wird das 15.728 m<sup>2</sup> große Flurstück 11, Flur 5, als extensives Grünland angelegt und entwickelt (Maßnahme A12, festgesetzt als Kompensationsfläche C-1). Hier handelt es sich um eine Fläche östlich von Röddensen, die unmittelbar an der Burgdorfer Aue und mithin in dem gleichnamigen Landschaftsschutzgebiet H-017 gelegen ist. Auch dies bislang als Acker bewirtschaftete Areal ist im Flächennutzungsplan der Stadt Lehrte als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt.

Die vorhandene Ackerfläche ist nach Umbruch mit einer Regiosaatgutmischung des Ursprungsgebietes 1 'Nordwestdeutsches Tiefland' mit mindestens 30 % Kräuteranteil einzusäen und als extensiv genutztes Grünland zu bewirtschaften. In den ersten drei Jahren sind je mindestens drei Mähgänge durchzuführen, das Mähgut ist zu entfernen. In der Folge ist die Fläche jährlich zweimal zu mähen oder nur extensiv zu beweiden (max. 2 Großvieheinheiten je ha). Zur Anreicherung der landschaftlichen Struktur ist auf der Westseite der Ausgleichsfläche eine 3 m breite Hecke aus gebietsheimischen Laubsträuchern anzulegen. Veränderungen der Bodenoberfläche und zusätzliche Entwässerungsmaßnahmen sowie der Einsatz von Dünger und Pflanzenschutzmittel sind nicht zulässig. Durch angepasste Mahdzeitpunkte können die Habitatpotentiale der Fläche für Brutvögel (Feldlerche) erhöht und es wird der Verbuschung/Waldsukzession entgegengewirkt. Eine vollständige Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzung ist ausdrücklich nicht Ziel dieser Maßnahme.

- Zum anderen ist das 8.671 m<sup>2</sup> große Flurstück 49, Flur 1, als Eichenmischwald herzurichten und zu entwickeln (Maßnahme A11, festgesetzt als Kompensationsfläche C-2). Diese Fläche liegt südlich der Kolonie Kolshorn am Rande eines Waldbestandes. Sie ist Teil des Landschaftsschutzgebietes H-019 'Altwarmbüchener Moor – Ahltener Wald' und wird im Flächennutzungsplan der Stadt Lehrte entsprechend ihrer vormaligen Nutzung als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt.

Zur Bestandsbegründung sind unter Berücksichtigung des Standortes (Gleyböden und lehmige Sande) standortgerechte, gebietsheimische Baumarten, vorzugsweise Stieleichen (*Quercus robur*) und Hainbuchen (*Carpinus betulus*) anzupflanzen. Als Pflanzgut sind 2- bzw. 3-jährig verpflanzte Sämlinge der Sortierung 50-80 cm, aus dem artspezifischen Herkunftsgebiet gemäß Forstvermehrungsgutgesetz, zu verwenden und im Verband 2 x 1 m zu setzen (entsprechend ca. 5.000 Stck/ha). Aufkommender Konkurrenzauwuchs ist in den ersten Standjahren durch jährliches Mähen zurückzudrängen. Die dauerhafte Entwicklung der Fläche erfolgt durch die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung. Die Pflanzfläche ist für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren durch Zäunung gegen Wildverbiss zu sichern (Schutzzaun in Höhe von mindestens 1,60 m).

Die Entwicklung der Kompensationsflächen ist naturschutzfachlich zielführend. Sie korrespondiert mit den Erhaltungszielen und Schutzzwecken der Landschaftsschutzgebiete und geht konform mit der Darstellung von Vorbehaltsgebieten für Natur und Landschaft bzw. für Erholung im RROP 2016 sowie mit den Zielen des Landschaftsrahmenplans der Region Hannover. Dies gilt ausdrücklich auch für die Fläche C-2, gegen deren Aufwaldung Bedenken bezüglich etwaiger Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes vorgetragen worden wa-

ren. Die hier erzielbare Kompensationsleistung wird ebenfalls nach dem Osnabrücker Modell berechnet, wobei ein Ausgangswert von 1,0 für die vormaligen Ackerflächen angesetzt wird. Gemäß Landschaftsplanung beträgt der Zielwert des Eichenmischwaldes und des Extensivgrünlandes je 2,3, das entspricht einer Aufwertung von 1,3. Damit werden in der Summe insgesamt 31.718 Wertpunkte erreicht.

Für die rechtliche Sicherung der Flächen, die ebenfalls gemäß § 12 Abs. 4 BauGB in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einbezogen werden, und die dauerhafte Zweckbindung der Maßnahmen gelten die zu den Flächen in Graphorn dargelegten Ausführungen.

#### *Kompensation für Eingriffe in planfestgestellte Ausgleichsflächen und Wald*

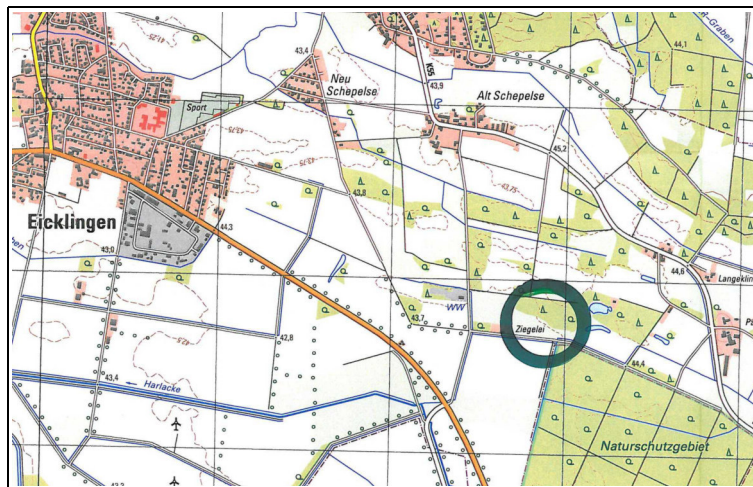
In Kapitel 4.6 ist dargelegt worden, dass für die Realisierung der geplanten Verkehrsanbindung Teile von Ausgleichsflächen in Anspruch genommen werden müssen, die im Rahmen des Ausbaus der Autobahn A2 planfestgestellt wurden. Darüber hinaus sind vorhabenbedingt Beeinträchtigungen von ebenfalls planfestgestellten Waldflächen zu erwarten. Vor diesem Hintergrund war in dem o.g. Kapitel das Zurückstellen der zum Vorentwurf vorgetragenen forstfachlichen Bedenken gegen das Heranrücken der Planflächen an Wald städtebaulich begründet worden. Zwar werden aufgrund der vorliegenden Planung keine Maßnahmen zum Waldersatz im Sinne des NWaldLG erforderlich, sehr wohl aber naturschutzrechtlich begründete Kompensationsmaßnahmen für die zu erwartenden ökologischen Beeinträchtigungen.

In dem Naturschutzgutachten werden die zu erwartenden Wertverluste in der Summe mit 17.467 Wertpunkten beziffert, und zwar mit einer Kompensationslast für die Flächeninanspruchnahme für den Bau der Erschließungsstraße (6.356 Punkte) und mit einem rechnerischen Ansatz für die Beeinträchtigung der Waldfunktionen in den planfestgestellten Flächen (11.111 Punkte).

Zum Ausgleich für diese Eingriffe und ökologischen Funktionsverluste sind in Abstimmung mit den Forstbehörden waldverbessernde Maßnahmen vorgesehen. Auch für diesen Kompensationsansatz ist das Bemühen gescheitert, eingriffsnahen Flächen im Gebiet der Stadt Lehrte zu nutzen. Stadt, Forstbehörden und Flächeneigentümer konnten keine für die Aufwertung geeigneten Waldbestände benennen. Statt dessen stellt die Forstbetriebsgemeinschaft Celler Land (FBG) private Forstflächen aus einem Ökopool zur Verfügung. Diese Flächen, deren Lage nachfolgend dargestellt ist, befinden sich zwar geografisch in gut 30 km Entfernung zum Plangebiet. Sie liegen aber wie der Eingriffsbereich im Naturraum des Weser-Aller-Flachlandes. Damit sind die naturschutzfachlichen Anforderungen hinsichtlich der räumlichen Bindung der Ersatzmaßnahmen im Sinne des 15 Abs. 2 und 6 BNatSchG erfüllt<sup>1</sup>.

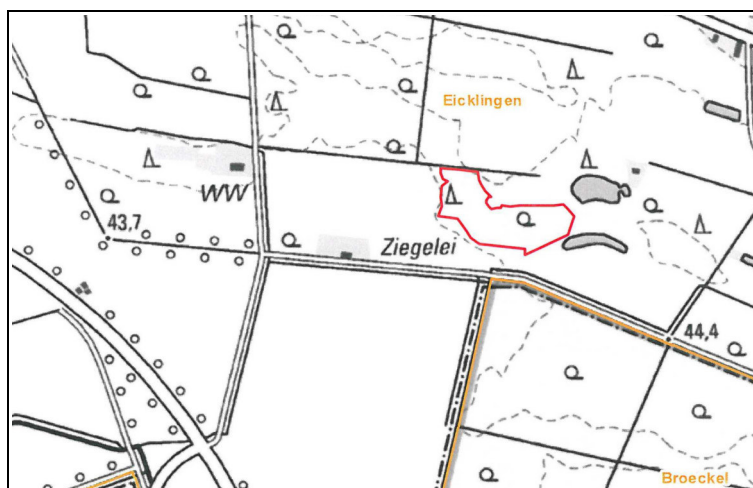
---

<sup>1</sup> „Als Naturraum ist die naturräumliche Haupteinheit zu verstehen; davon gibt es in Deutschland 69, in Niedersachsen 9. (...) In Niedersachsen entspricht der „Naturraum“ nach § 15 Abs. 2 und 6 Bundesnaturschutzgesetz der Naturräumlichen Region“ (Zitat NLWKN, Internet zur Eingriffsregelung).



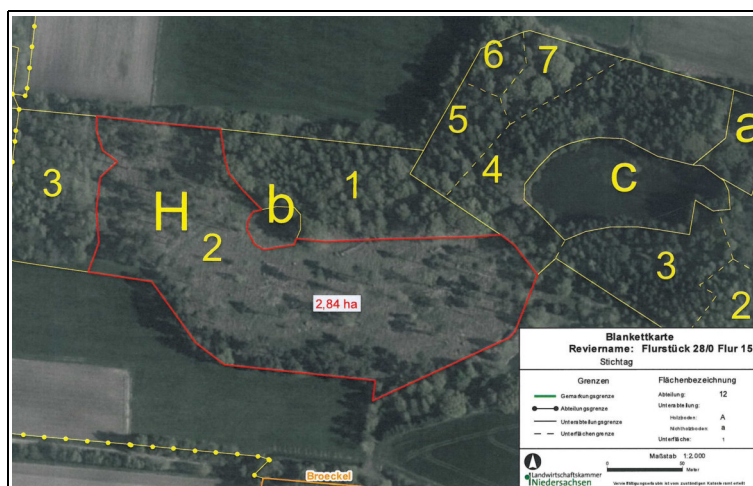
Lage der Waldkompensationsflächen in der Gemarkung Eicklingen

Quelle: TK25, Blattnr. 3427  
 M 1 : 25.000, verkleinert



Bei der in Rede stehenden Maßnahme handelt es sich um den Waldumbau auf einer insgesamt ca. 2,84 ha großen Teilfläche des Flurstückes 28 der Flur 15 in der Gemarkung Eicklingen, und zwar um das Areal 4H2 gemäß forstlicher Einteilung.

Forstliche Blankettkarte  
 Maßstab M 1 : 10.000 i.O.



Auf dem grundwasserbeeinflussten, meist nur mäßig nährstoffversorgten Standort steht ein ca. 120-jähriger, lockerer bis geschlossener Kiefernbestand mit einzelnen Birken und Eichen im Unterstand sowie mit einer fast flächendeckenden Bodenvegetation aus Adlerfarn.

Bankettkarte / Luftbild  
 Maßstab M 1 : 2.000 i.O.

Der Bestand wurde im Oktober 2014 zum überwiegenden Teil eingeschlagen und nach Bodenvorbereitung durch die Pflanzung von Buche, Eiche und Begleitbaumarten (Hainbuche, Winterlinde, Bergahorn) neu begründet. Naturverjüngungen aus Eberesche und Birke werden zugelassen. Durch die Konzentration der Buche auf die trockeneren und der Eiche auf die feuchten Bereiche entsteht eine einzelstamm- bis kleinflächige Mischung, zuzüglich einer stamm- bis gruppenweisen Einmischung der Begleitbaumarten. Die Fläche wurde mit einem Wildschutzzaun eingefriedet.

Im Rahmen der Bestandspflege werden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Beseitigung von Konkurrenzvegetation bis zur Kultursicherung (hier: Adlerfarn)
- Nachbesserung von ausgefallenen Pflanzen bei Ausfällen von mehr als 20%
- Kontrolle und Instandhaltung des Wildschutzzaunes

Mit den beschriebenen Maßnahmen erfolgt eine Aufwertung des Kiefernforstes zu Eichenmischwald feuchter Sandböden mit Übergängen zu Eichenmischwald lehmiger, frischer Sandböden des Tieflands. Nach dem von den Forstbehörden angelegten Bewertungsmodell des Nds. Städtetages handelt es sich hiermit um eine zweistufige Aufwertung.

Die in dem landschaftspflegerischen Fachplan dargelegte Umrechnung in das hier verwendete Osnabrücker Modell setzt analog zu der vorliegenden Bewertung einen niedrigen Bestandswert für den Kiefernforst (hier: 1,6) sowie den maximalen Zielwert für den Eichenwald von 2,5 an. So wird eine Aufwertung von 0,9 Punkten erreicht. Aus der o.g. Kompensationslast ergibt sich, dass insgesamt eine Fläche von 17.062 m<sup>2</sup> aus dem Ökopool der FBG Celler Land der Überplanung und Beeinträchtigung planfestgestellter Ausgleichs- und Waldflächen zuzuordnen ist.

Wesentliche Voraussetzung für die Einbeziehung der hier beschriebenen Kompensationsmaßnahmen ist die rechtliche Sicherung der Maßnahmen vor dem Satzungsbeschluss der Stadt Lehrte über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan. Dazu ist festzustellen, dass die in Rede stehende Fläche in dem Flächenpool der FBG Celler Land verwaltet und in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde zur Verfügung gestellt wird. Die diesbezüglichen Anerkennungen des Landkreises Celle und der Region Hannover liegen vor, nachdem die Waldumbaumaßnahmen durchgeführt wurden und der Eigentümer sich verpflichtet hat, die Flächen dauerhaft im Sinne der festgelegten naturschutzfachlichen Ziele zu bewirtschaften. Zur dauerhaften Sicherung der naturschutzfachlichen Ziele werden entsprechende Grunddienstbarkeiten auf den betroffenen Flächen eingetragen. Bezogen auf die aus dem vorliegenden Plan zu erwartenden Kompensationsverpflichtungen des Verursachers übernimmt die Fa. ALDI als Vorhabenträgerin im Rahmen einer vertraglichen Vereinbarung mit der FBG Celler Land die Kosten für die Durchführung der Maßnahmen und sichert diese Verpflichtung in dem Durchführungsvertrag mit der Stadt Lehrte.

### *Zusammenfassung*

In einer Gesamtschau der planbedingt zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft und der mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten bzw. vertraglich zu sichernden Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen ergibt sich folgende Übersicht: Durch das Vorhaben entsteht eine Kompensationslast von insgesamt 186.189 Punkten, dem Planwerte durch eine Vielzahl von naturschutzfachlichen Maßnahmen innerhalb und außerhalb des Plangebietes gegenüber stehen. Im Einzelnen sind dies nach der mit den erläuterten Festsetzungen und Regelungen aus der landschaftsplanerischen Begleitplanung übernommenen Ausgleichskonzeption folgende Flächen mit den oben begründeten Wertansätzen:

Kompensationsleistung im Plangebiet (diverse Maßnahmen, s.o.)	74.258 Wertpunkte
Baumreihe 'Zur Kreuzeiche' (Maßnahme A04)	2.028 Wertpunkte
Entwicklungsflächen 'Grafhorn' (Maßnahmen A08 – A10)	62.966 Wertpunkte
Entwicklungsflächen 'Röddensen' (Maßnahmen A11 – A12)	31.718 Wertpunkte
Waldkompensation FBG Celler Land (Ökopool)	<u>17.467 Wertpunkte</u>
in der Summe	188.437 Wertpunkte



Insgesamt kommt die naturschutzfachliche Bewertung in dem vorgelegten Fachgutachten unter Berücksichtigung sämtlicher Eingriffe und Kompensationsmaßnahmen zu dem Ergebnis, dass sich die aufgrund der Planung zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig ausgleichen lassen, wenn die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes und die Maßgaben für die Entwicklung und Zuordnung der externen Kompensationsflächen berücksichtigt werden. Dabei wird ausdrücklich gewürdigt, dass die Kompensation wegen fehlender Verfügbarkeit zum Teil nicht ortsnah realisiert werden kann. Die externen Flächen liegen jedoch überwiegend im Stadtgebiet Lehrte innerhalb einer Luftlinienentfernung von ca. 10 km zum Plangebiet und – für die Beurteilung ihrer naturschutzfachlichen Eignung maßgeblich – im gleichen Naturraum wie das Plangebiet, nämlich innerhalb der Hannoverschen Moorgeest / Burgdorfer Geestplatte.

Bei dieser Gesamteinschätzung ist weiter zu berücksichtigen, dass die baurechtliche Eingriffsregelung keinen funktionalen Ausgleich der beeinträchtigten Werte verlangt. Vielmehr stellt das hier angewandte Osnabrücker Modell darauf ab, dass sämtliche Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes durch die quantitative Punktwertberechnung ausgeglichen werden. Gleichwohl ist eine Auseinandersetzung mit möglichen funktionalen Defiziten geboten. Der Stellungnahme der Naturschutzbehörde und diversen Einwendungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zu dem ausgelegten Planentwurf folgend werden hierzu abschließend drei Aspekte hervorgehoben:

- **Versiegelung:** Nach der vorliegenden Eingriffsbeurteilung ist mit einer Versiegelung von Böden allgemeiner Bedeutung in der Größenordnung von ca. 12,5 ha zu rechnen. Als Ausgleich wird mit der Planung die Kompensation durch Extensivierung von intensiv genutzten Böden angestrebt. Hierfür werden im Plangebiet ca. 2,5 ha bereitgestellt (Maßnahmen A01, A02, A03, A05 und A06). Zudem kommt es in den Teilgeltungsbereichen B und C einer Extensivierung im Umfang von weiteren ca. 4,75 ha (Maßnahmen A09 bis A12). Der planbedingt zu erwartenden Neuversiegelung steht also eine Kompensationsleistung von ca. 7,25 ha entgegen, was einem Verhältnis von annähernd 1 : 0,6 entspricht und damit den naturschutzfachlichen Anforderungen genügt.
- **Verlust einer Baumreihe:** Die besondere Wertigkeit der zentral im Plangebiet liegenden Gehölzreihe ist mehrfach herausgestellt worden (siehe Kapitel 7.1 und 8.3). Obwohl ihre Beseitigung zur Erreichung der Planungsziele unvermeidbar ist, kann der Ausgleich von Biotopwerten, Habitatpotential und Landschaftsbildbedeutung mit den in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten Kompensationsmaßnahmen weitestgehend erreicht werden. Neben dem flächenmäßigen Ersatz von Biotopflächen dient insbesondere die Schaffung linearer Gehölzstrukturen (Maßnahmen A01, A02, A04, A06) der Wiederherstellung von Leitstrukturen für Fledermäuse und der Schaffung neuer landschaftsgliedernder Strukturen. Allerdings gelingt der funktionale Ausgleich für die alte Baumreihe aufgrund der erforderlichen Entwicklungsdauer und der eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten der festsetzbaren Maßnahmen nach Auffassung der Naturschutzbehörde nicht zeitnah und nicht vollständig.
- **Beeinträchtigung des Landschaftsbildes:** Zwar wird ein vollständiger Ausgleich dieser Raumfunktionen vor Ort nicht erreicht. Dennoch erfüllen die festgesetzten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen die Kriterien für eine Kompensation. Denn ein Ausgleich im Sinne des § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist nicht erst dann erreicht, wenn die mit dem Eingriff einhergehenden Veränderungen optisch nicht mehr wahrnehmbar sind; vielmehr

genügt es bereits, wenn eine der Landschaft gemäße Neugestaltung durchgeführt wurde (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 04.07.2017, 7 KS 7/15). Darüber hinaus werden mit den externen Maßnahmen Kompensationsleistungen erzielt, die nach der Systematik des hier angewandten Osnabrücker Modells auch auf das Schutzgut Landschaftsbild angerechnet werden können. Das Erfordernis einer gesonderten Bewertung des Landschaftsbildes, wie sie im Beteiligungsverfahren gefordert wurde, lässt sich aus den einschlägigen Vorgaben nicht ableiten.

Damit ist zusammenfassend festzustellen, dass mit der vorliegenden Planung der vollständige Punktwertausgleich für die planbedingt zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft erbracht wird und dass die Planung auch die funktionalen Aspekte des Naturhaushaltes im Sinne der o.g. Argumentation berücksichtigt. Im Wesentlichen gelingt dies durch die Realisierung von naturschutzbezogenen Maßnahmen auf externen Kompensationsflächen, die zum Teil als einbezogene Flächen gemäß § 12 Abs. 4 BauGB in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen werden. Diese stellen zugleich sicher, dass etwaige Habitatverluste gefährdeter Arten wie Rebhuhn und Feldlerche, für die eine potenzielle Betroffenheit festgestellt wurde (siehe Kapitel 7.1), funktional ausgeglichen werden können, da die für diese Arten bedeutsamen Saumstrukturen und Freilandareale geschaffen werden.

Mit dem Ausgleichskonzept sind nicht nur die in dem Vorhaben- und Erschließungsplan für den ersten Bauabschnitt absehbaren erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes kompensiert, sondern es wird der Gesamtumfang dessen berücksichtigt, was mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan an baulicher und sonstiger Entwicklung zur Realisierung des Logistikzentrums planungsrechtlich vorbereitet wird.

## 9 Immissionsschutzrechtliche Betrachtung

### *Vorbemerkung – Gegenstand und Abfolge der Immissionsberachtungen*

Die immissionsschutzrechtliche Ausgangslage und die zu erwartenden Auswirkungen der Planung sowie die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes und weitere Beiträge zur Bewältigung der Konfliktsituation wurden bereits in Kapitel 4.3 der Begründung ausführlich behandelt. Hier werden diese Inhalte als qualifizierter Teil der Umweltprüfung zum Schutzgut Mensch noch einmal wiedergegeben. Dabei bezieht sich die immissionsschutzrechtliche Betrachtung auf die langfristige Gebietsentwicklung mit allen zu erwartenden Umweltauswirkungen. Es wird also nicht nur ermittelt und beurteilt, was zunächst im Rahmen des Durchführungsvertrages und des Vorhaben- und Erschließungsplans konkret vereinbart wird, sondern der Gesamtumfang dessen, was mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan ermöglicht wird.

Grundsätzlich ist im vorliegenden Fall aufgrund der geplanten Nutzungen mit immissionsschutzrechtlich relevanten Auswirkungen des Planvorhabens zu rechnen, und zwar insbesondere hinsichtlich der Geräuschsituation. Dabei geht es aufgrund der geplanten Ausweisung eines Sondergebietes für logistische Nutzungen nur nachrangig um Immissionen, die auf das Plangebiet einwirken, z.B. solche, die im Hinblick auf den Schutzanspruch von Arbeitsplätzen im Plangebiet relevant sind. Vielmehr sind vor allem die Emissionen zu betrachten, die – auch unter Berücksichtigung etwaiger Verkehrslärmfernwirkungen und der Gesamtlärsituation – von der geplanten Nutzung ausgehen und auf schutzwürdige Nutzungen in der Umgebung des Plangebietes einwirken können.

Daher gab es eine Reihe von schalltechnischen Untersuchungen, in denen die Geräuschsituation ermittelt und bewertet wurde. In dem ersten Gutachten mit der 1. und 2. ergänzenden Stellungnahme<sup>1</sup>, die Gegenstand der Planfassung zur öffentlichen Auslegung waren, handelte es sich um folgende Bausteine:

- Emissionskontingentierung für die Geräuschsituation im Plangebiet samt exemplarischer Überprüfung eines konkreten Planfalls für den geplanten Betrieb des Logistikzentrums,
- Berechnung und Beurteilung der auf das Plangebiet von der Autobahn A2 einwirkenden Verkehrsgeräusche sowie
- Berechnung und Bewertung der Schallimmissionen, die durch den baulichen Eingriff in die Westtangente und den Neubau der Erschließungsstraße verursacht werden.

Für die beiden letztgenannten Aspekte wurde nach der Aktualisierung der Prognosen für das Verkehrsaufkommen auf der Autobahn A2 eine schalltechnische Überprüfung durchgeführt, deren Ergebnis in der 12. ergänzenden Stellungnahme zu dem o.g. Gutachten<sup>2</sup> dokumentiert ist. Eine Anpassung der Emissionskontingente wurde nicht erforderlich.

In einer weitergehenden Untersuchung – zunächst dokumentiert als 3. ergänzende Stellungnahme zu dem o.g. Gutachten<sup>3</sup>, die mit der Planfassung zur erneuten Auslegung in das Planverfahren eingeführt wurde, wurde mit Blick auf die Ortsteile Aligse und Röddensen sowie auf andere Immissionsorte in der Umgebung die Frage der sogenannten Verkehrslärmfernwirkung erörtert und es wurde ein Konzept zur Lärmsanierung besonders betroffener Gebäude an der Bundesstraße B 443 erarbeitet. Auf der Grundlage der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchungen und zuletzt der Prognosen für den Autobahnverkehr (siehe Kapitel 4.2) wurde diese Betrachtung der Verkehrslärmfernwirkungen ebenfalls überprüft und zuletzt mit der 13. ergänzenden Stellungnahme zu dem o.g. Gutachten auf den Stand gebracht<sup>4</sup>.

Schließlich wurde entsprechend einer aktuellen Rechtsprechung eine Gesamtlärbetrachtung<sup>5</sup> angestellt. Diese Untersuchung berücksichtigt die Vorbelastung des Ortsteils Aligse durch sonstige Lärmquellen (Autobahn A2, Eisenbahnstrecke etc.). Auch diese Untersuchung wurde nach Vorlage der neuen Verkehrsuntersuchungen und ebenfalls zuletzt unter Berücksichtigung der neuer Prognosen für den Eisenbahnverkehr und das Verkehrsaufkommen auf der Autobahn A2 überprüft und aktualisiert. Wie bei der Neubeurteilung zum Thema Verkehrslärmfernwirkungen werden die Ergebnisse dieser Untersuchungen mit Karten und Tabellen jeweils nur für den neuesten Planstand dokumentiert.

Neben den Schallimmissionen werden auch andere schädliche Umwelteinwirkungen betrachtet, nämlich insbesondere etwaige von der Beleuchtung der Logistikeinrichtungen ausgehende Blendwirkungen sowie mögliche Auswirkungen auf die Luftqualität.

---

1 Verfasser: T & H Ingenieure GmbH (Dipl.-Ing. Markus Tetens), Bremen 2017

2 Verfasser: T & H Ingenieure GmbH (Dipl.-Ing. Markus Tetens), Bremen 2021

3 Verfasser: T & H Ingenieure GmbH (Dipl.-Ing. Markus Tetens), Bremen 2018

4 Verfasser: T & H Ingenieure GmbH (Dipl.-Ing. Markus Tetens), Bremen 2021

Darüber hinaus wurden mit der 4. bis 6. ergänzenden Stellungnahme diverse Einzelfragen untersucht, die nach Prüfung der Ergebnisse nicht weiter in die Planung eingestellt werden (z.B. die möglichen Auswirkung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den betroffenen Straßen). Mit der 7. ergänzenden Stellungnahme bestätigt der Gutachter, dass die zitierten Untersuchungsergebnisse nach Umstellung des Planverfahrens auch für die Beurteilung des jetzt geplanten Sondergebiets 'SO-Logistikzentrum' gelten. Die 8. Ergänzung ist mit der neuen 13. Stellungnahme überholt. Die 9. bis 11. ergänzende Stellungnahmen stellen nur Zwischenschritte der Berechnungen dar, die nunmehr abschließend mit der 12. und 13. Stellungnahme dokumentiert werden.

5 Verfasser: Gesellschaft für technische Akustik GTA (Dipl.-Phys. Kai Schirmer), Hannover 2019 / 20 / 21

---

## 9.1 Schalltechnische Grundlagen

### Beurteilungsgrundlagen

Der schalltechnischen Beurteilung der Geräuschsituation werden in den o.g. Untersuchungen folgende immissionsschutzrechtliche Regelwerke und Immissionswerte zugrunde gelegt:

- **TA-Lärm:** Die Einwirkung des zu beurteilenden Geräusches wird anhand eines Beurteilungspegels bewertet, der unter Berücksichtigung der Einwirkdauer, der Tageszeit des Auftretens und besonderen Zuschlägen z.B. für Töne, Impulse oder den Informationsgehalt gebildet wird.

Die Immissionsrichtwerte für den Beurteilungspegel sind für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden im Einzelnen wie folgt festgelegt:

in Industriegebieten (GI)	generell 70 dB(A)	
in Gewerbegebieten (GE)	tags 65 dB(A)	nachts 50 dB(A)
in Mischgebieten (MI)	tags 60 dB(A)	nachts 45 dB(A)
in Allgemeinen Wohngebieten WA	tags 55 dB(A)	nachts 40 dB(A)

- Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Darüber hinaus werden Vorgaben für sogenannte 'seltene Ereignisse' formuliert (i.d.R. Überschreitungen an maximal zehn Tagen im Jahr). Die Immissionsrichtwerte 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 Nachtzeit beträgt acht Stunden, sie beginnt im Allgemeinen um 22.00 Uhr und endet um 06.00 Uhr.
- **DIN 18 005:** Die DIN 18 005 „Schallschutz im Städtebau“ wird im Rahmen der städtebaulichen Planung herangezogen und gibt als Grundlage für die schalltechnische Beurteilung Orientierungswerte vor, deren Einhaltung oder Unterschreitung wünschenswert ist, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen. Die Orientierungswerte sind keine Grenzwerte, haben aber vorrangig Bedeutung für die Planung von Neubaugebieten mit schutzbedürftigen Nutzungen und für Neuplanung von Flächen, von denen Schallemissionen ausgehen.

Die Orientierungswerte sind im Beiblatt 1 der DIN 18 005 für die o.g. Zeiträume normiert, und zwar für die Gebietskategorien der BauNVO im Einzelnen wie folgt:

für Allgemeine Wohngebiete (WA)	tags 55 dB(A)	nachts 45 / 40 dB(A)
für Mischgebiete (MI)	tags 60 dB(A)	nachts 50 / 45 dB(A)
für Gewerbegebiete (GE)	tags 65 dB(A)	nachts 55 / 50 dB(A)
für Sonder- und Industriegebiete	soweit schutzwürdig und je nach Gliederung	

Dabei ist der höhere Nachtwert für den Einfluss von Verkehrslärm zu beachten, während der niedrigere Wert – auch analog zu den Richtwerten der TA-Lärm – für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm gilt.

- **16. BImSchV:** Mit der sogenannten Verkehrslärmschutzverordnung wurden rechtsverbindliche Grenzwerte in Bezug auf Verkehrslärm durch Straßen- und Schienenverkehr vorgegeben. Generell sind diese heranzuziehen, wenn Straßen oder Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Um eine wesentliche Änderung handelt es sich

laut 16. BImSchV insbesondere, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen erweitert oder wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des Verkehrslärm um mindestens 3 dB erhöht wird. Ansprüche auf aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen sind hier in der Regel gegeben, wenn die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, die jeweils um 4 dB(A) höher liegen als die o.g. Richt- und Orientierungswerte, überschritten werden.

Im Zusammenhang mit städtebaulichen Planungen ist die Anwendung dieser Grenzwerte nicht zwingend vorgeschrieben, sie werden jedoch in der Praxis regelmäßig zur Abgrenzung eines Ermessensbereiches und als weitere Abwägungsgrundlage herangezogen.

### *Immissionsorte*

Nach den Ausführungen des Schallgutachters sind für die vorliegende Planung insbesondere folgende Immissionsorte zu berücksichtigen:

- Östlich des Plangebietes befindet sich das Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3. Laut Bebauungsplan Nr. 02/7 der Stadt Lehrte ist hier das betriebsbezogene Wohnen gemäß § 8 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässig. Bei den Immissionsorten IO 1 und IO 2 unmittelbar östlich des Plangebietes handelt es sich nach dem derzeitigen Stand um Büro- oder andere gewerbliche Nutzungen, für die nachts derselbe Schutzanspruch wie tagsüber angesetzt werden kann, nach den einschlägigen Vorgaben 65 dB(A). Mit Blick auf die hier zulässigen Betriebsleiterwohnungen wird jedoch angestrebt, hier wie am Immissionsort IO 3, wo sich bereits eine Betriebsleiterwohnung auf dem Gelände des benachbarten Gewerbebetriebes befindet, zumindest im Erdgeschoss (Immissionsort in 2 m Höhe) einen nächtlichen Immissionsrichtwert von 50 dB(A) einzuhalten, während in den Obergeschossen der o.g. nächtliche Immissionsrichtwert angesetzt wird. Dies ist zulässig und zumutbar, da es für ausreichend angesehen wird, wenn die nur ausnahmsweise zulässige Nutzung einer Betriebsleiterwohnung nur im Erdgeschoss ermöglicht wird. Im Übrigen gibt es derzeit in den betroffenen Gebäuden nach der aktuellen Genehmigungslage keine derartige Wohnnutzung, die beeinträchtigt werden könnte.
- Für die Immissionsorte IO 4 bis IO 6 existieren keine rechtskräftigen Bebauungspläne. Die Einstufung der Schutzbedürftigkeiten erfolgt nach der Darstellung im Flächennutzungsplan und tatsächlicher Nutzung. Am Immissionsort IO 4, weiter nordöstlich an der Straße 'Zur Kreuzeiche' gelegen, befindet sich ein Wohngebiet in ca. 300 m Entfernung zum Planbereich. Dieses wird als Allgemeines Wohngebiet mit dem Schutzanspruch 55 / 40 dB(A) in der Beurteilung betrachtet. Die diesem vorgelagerte, im Flächennutzungsplan dargestellte Wohnbaufläche ist noch nicht bebaut und bleibt vor dem Hintergrund städtebaulicher Entwicklungsvorstellungen der Stadt Lehrte für die Betrachtung außer Belang. Südlich der Autobahn sind die Immissionsorte IO 5 und 6, beide ebenfalls in der Gemarkung Aligse zu berücksichtigen. Dabei handelt es sich um ein Gewerbegebiet an der Straße 'Zum Blauen See' mit dem Schutzanspruch 65 / 50 dB(A) sowie ein Mischgebiet im Bereich 'Ulmenallee' mit dem Schutzanspruch 60 / 45 dB(A).

## **9.2 Beurteilung der Geräuschsituation**

### *Gewerbe- und Anlagenlärm<sup>1</sup>*

Bereits zum Bebauungsplanvorentwurf waren schalltechnische Untersuchungen durchgeführt worden. Daraus ging hervor, dass ein uneingeschränkter Betrieb gewerblicher Nutzungen aufgrund der standortbedingten Rahmenbedingungen nicht möglich ist. Vor allem für die Immissionsorte im benachbarten Gewerbegebiet ist für die Nachtzeit mit zum Teil signifikanten Überschreitungen zu rechnen, wenn hier der gemäß TA-Lärm geltende Richtwert von 50 dB(A) angehalten wird, während der – wie oben erläutert – maximal zulässige Nachtwert von 65 dB(A) eingehalten werden kann. Zudem sind bei uneingeschränkten Nutzungen während der Nachtzeit auch Richtwertüberschreitungen am Rande der Ortslage Aligse zu erwarten.

Aufgrund der seinerzeit durchgeführten Berechnungen war aber auch absehbar, dass sich die Immissionswerte an den Immissionsorten in der weiteren Umgebung unter bestimmten Bedingungen und bei Beachtung geeigneter Vorkehrungen auch in der Nacht einhalten lassen, da die Immissionssituation in unmittelbarer Nachbarschaft durch bauliche Maßnahmen (z.B. Errichtung von Lärmschutzwänden) entschärft werden kann. Diese Ergebnisse werden durch die in dem vorliegenden Gutachten aktualisierten Berechnungen bestätigt. Auch die Vorgaben für die o.g. kritischen Immissionsorte lassen sich erreichen. In dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden hierzu mit den Emissionskontingenten geeignete Maßnahmen festgesetzt, die im Vollzug gesunde Wohnverhältnisse sichern (siehe Kapitel 9.3). Insoweit ist die grundsätzliche Machbarkeit des Vorhabens auch unter immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten gewährleistet. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die im Südosten des Plangebietes im Anschluss an die Straße 'Zur Meersefeld' festgesetzte Verkehrsfläche 'Fuß- /Radweg' (siehe Kapitel 4.2) schalltechnisch nicht relevant ist, da diese nur für den nicht motorisierten Verkehr und allenfalls im Notfall (Feuerwehrezufahrt) genutzt wird.

Im Zusammenhang mit dem hier betrachteten Gewerbelärm und den auf schutzwürdige Nutzungen im Umfeld einwirkenden Immissionen, insbesondere in den Wohngebieten des Ortsteils Aligse, war entsprechend der bisherigen Gesetzgebung und Rechtsprechung zunächst keine Addition von Gewerbe- und Verkehrslärm vorgesehen (vgl. DIN 18 005). Aufgrund des o.g. aktuellen Urteils wurden die Planungsgrundlagen jedoch um eine Gesamtlärmbetrachtung ergänzt, die auch die Vorbelastung im Ortsteil Aligse durch unterschiedliche Quellen der Lärmeinwirkungen berücksichtigt (siehe Kapitel 9.5).

### *Einwirkender Straßenverkehrslärm*

Für die Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind auch die einwirkenden Straßengeräusche zu beurteilen. Hier wird es sich nach Lage der Dinge im Wesentlichen um den Lärm von der nahen Autobahn A2 handeln. Den Berechnungen der Geräuschimmissionen innerhalb des Plangebietes wurden für die Ursprungsfassung des Schallgutachtens die von der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hannover, zur Verfügung gestellten Verkehrszahlen zugrunde gelegt (Straßenverkehrszählung 2015). Danach handelt es sich um Verkehrsstärken von ca. 4.500 bis 4.800 Kfz/h je Richtung sowie einen Lkw-Anteil von ca. 20 % auf der Autobahn und deutlich geringere Werte auf der Westtangente. Daneben wurde ein zusätzlicher Verkehrsanteil für die neu geplante Erschließungsstraße angesetzt. Die diesbezüglichen Verkehrsmengen werden aus den Prognosen der verkehrsplanerischen Machbarkeitsstudie übernommen.

---

<sup>1</sup> Die in dem Gutachten benannten Parameter der Geräuschentwicklung in Industrie- und Gewerbegebieten gilt ausdrücklich gleichermaßen für die Beurteilung schalltechnisch relevanter Nutzungen in dem Sondergebiet.

Auf Anregung aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden diese Ansätze für den Prognosewert 2030 aktualisiert und die Schallberechnungen überprüft. Hierfür liegen jetzt Zahlen der Autobahn GmbH, ebenfalls zur Verfügung gestellt von der o.g. Straßenbaubehörde, vor. Danach wird eine Belastung von ca. 5.400 Kfz/h tags, bei einem Lkw-Anteil von 20 % und von ca. 1.800 Kfz/h nachts, bei einem Lkw-Anteil von 43 % zugrunde gelegt<sup>1</sup>.

Da die DIN 18 005 für Sondergebiete keine Orientierungswerte vorsieht und die Rahmenbildung in der DIN 18005 aufgrund der Art des Sondergebiets (Logistik) hier kaum als Maßstab geeignet erscheint, wurden der Beurteilung des Straßenverkehrslärms im Plangebiet in Anlehnung an die TA Lärm die Industriegebietswerte von 70 dB(A) tags und nachts zugrunde gelegt. Dies erscheint plausibel, da in dem geplanten Sondergebiet logistische Nutzungen vorgesehen sind, die teilweise über eine klassische gewerbegebietstypische Nutzung hinausgehende Schallemissionen erzeugen. Die ursprünglichen Berechnungen ergaben, dass dieser Orientierungswert im gesamten Plangebiet um bis zu 4 bzw. 8 dB(A) unterschritten wird. An der südlichen Plangebietsgrenze ergeben sich Beurteilungspegel von bis zu 66 bzw. 62 dB(A), was im Wesentlichen dem Schutzanspruch von Gewerbegebieten genügt. Durch die aktualisierten Verkehrszahlen können sich diese Werte um bis zu 1 dB erhöhen. Der o.g. Orientierungswert wird dann noch immer deutlich unterschritten. Die Lärmeinwirkungen von der Bahntrasse Lehrte – Celle, die ca. 500 m östlich des Plangebietes verläuft, können gegenüber dem Lärm der Autobahn vernachlässigt werden.

Eine Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen ist mithin nicht erforderlich, zumal schutzbedürftige Räume im Sinne von Wohnnutzungen mit dem Ausschluss von Betriebswohnungen durch die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung nicht betroffen sind (siehe Kapitel 4.1). Die in dem Schallgutachten diskutierte Möglichkeit, Lärmpegelbereiche und Lüftungselemente für Büroräume festzusetzen, wird verworfen, da die angestrebte Schutzwirkung schon mit heutzutage marktüblichen Fenstern erreicht wird und da eine ausreichende Belüftung der Räume auch ohne technische Ausstattung möglich ist. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass passive Schallschutzmaßnahmen für Räume mit gewerblicher Nutzung auch noch im Baugenehmigungsverfahren aufgegeben werden könnten, sofern dies im Einzelfall erforderlich ist.

#### *Neubau der Erschließungsstraße*

Wie in Kapitel 4.2 ausführlich erläutert wurde, soll die verkehrliche Anbindung der Logistikflächen über die südlich des Plangebietes verlaufende Westtangente und den Neubau einer kommunalen Erschließungsstraße erfolgen. Die Berechnung des Straßenverkehrslärms erfolgt für den Neubau dieser Straße sowie den Teilabschnitt der Westtangente, der aufgrund der Planung geändert wird (Abbiegespuren), nach den Vorgaben der 16. BImSchV. Dabei wird auch der anlagenbezogene Verkehr auf den öffentlichen Verkehrsflächen berücksichtigt, soweit dies nach Maßgabe der TA Lärm erforderlich ist. Als zu erwartende Verkehrsmengen werden die Prognosewerte der verkehrsplanerischen Machbarkeitsstudie angesetzt.

In dem Gutachten werden die Auswirkung der Planung als Beurteilungspegel für die betrachteten Immissionsorte berechnet. Daraus ergibt sich, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV an allen Immissionsorten signifikant unterschritten werden. Auch unter Berücksichtigung des anlagenbezogenen Verkehrs ist eine Erhöhung des Beurteilungspegels um 3 dB bei einer

---

<sup>1</sup> Diese Angaben berücksichtigen einen vergleichsweise höheren Lkw-Anteil, da nach neuerer Rechtsprechung die Lkw zwischen 2,8t und 3,5t mitzurechnen sind.

erstmaligen oder weitergehenden Überschreitung der Immissionsgrenzwerte ausgeschlossen. Dies gilt in gleicher Weise, wenn die aktualisierten Verkehrszahlen zugrunde gelegt werden, da die Grenzwerte der 16 BImSchV an den maßgeblichen Immissionsorten um mehr als 10 dB unterschritten werden. Weitere Schallschutzmaßnahmen in Verbindung mit dem Neubau der Erschließungsstraße sind vor diesem Hintergrund nicht erforderlich.

#### *Verkehrslärmfernwirkungen*

Entsprechend der aktuellen Rechtsprechung des OVG Lüneburg vom 24.06.2015 (Az.: 1 KN 138/13) müssen in einem Bebauungsplan bei der Neuplanung einer verkehrserzeugenden Nutzung deren Folgen abgeschätzt und ggf. Maßnahmen zur Reduzierung etwaiger schädlicher Auswirkungen getroffen werden, auch wenn diese außerhalb des Plangebietes liegen. Daher wurden die schalltechnischen Untersuchungen um Berechnungen und Beurteilungen der Verkehrslärmfernwirkungen ergänzt. Die Ergebnisse dieser Prüfung und die daraus abgeleiteten Maßnahmen zur Konfliktbewältigung werden in Kapitel 9.4 ausführlich dargelegt.

#### *Sonstige Schallimmissionen*

Sonstige Schalleinwirkungen sind nicht relevant für das Planvorhaben. Die Emissionen aus dem benachbarten Gewerbegebiet beeinträchtigen nicht die geplanten Logistiknutzungen im Plangebiet; umgekehrt werden sie – wie oben dargelegt – bei der Beurteilung der Geräuscheinwirkungen an den kritischen Immissionsorten als Vorbelastung berücksichtigt. Freizeitlärm und Lärmimmissionen aus der landwirtschaftlichen Nutzung im Umfeld spielen keine Rolle.

### **9.3 Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans**

#### *Emissionskontingente*

Wie oben dargelegt, zeigen die durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen, dass eine immissionschutzrechtlich uneingeschränkte Nutzung des Sondergebietes für das geplante Logistikzentrum nicht möglich ist. Zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in der Umgebung des Plangebietes schlägt der Gutachter die Festsetzung von Emissionskontingenten gemäß DIN 45 691 vor. Das Ziel der Geräuschkontingentierung ist es, zu gewährleisten, dass durch die Summe der Schallabstrahlung aller gewerblich und logistisch genutzten Flächen an den umliegenden schutzbedürftigen Bebauungen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen werden. Gleichzeitig soll für das geplante Sondergebiet die beabsichtigte Nutzung aus schalltechnischer Sicht gewährleistet werden.

Entsprechend der städtebaulichen Konzeption, die insbesondere nur eine öffentliche Verkehrsanbindung des Plangebiets beinhaltet, und ausdrücklich mit dem Durchführungsvertrag und dem Vorhaben- und Erschließungsplan ist die Ansiedlung eines Logistikzentrums nur für einen Betreiber vorgesehen. Vor diesem Hintergrund wird auf eine für die Emissionskontingentierung in der Regel übliche Unterteilung in Teilflächen verzichtet. Unter Berücksichtigung der im Gutachten dargelegten schalltechnischen Rahmenbedingungen wurde das Emissionskontingente für den Gesamtbereich, differenziert für den Tag- und den Nachtwert, ermittelt und in dem Sondergebiet jeweils pro m<sup>2</sup> Fläche festgesetzt. Dieses berücksichtigt neben den geplanten Nutzungen – ausschließlich gewerbliche bzw. logistische Aktivitäten, kein Wohnen (siehe Kapitel 3.1) – auch die Vorbelastungen durch vorhandene gewerbliche Nut-



zungen im Umfeld des Plangebietes, namentlich die Immissionen aus dem östlich angrenzenden Gewerbegebiet, für das mit dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 02/7 flächenbezogene Schalleistungspegel von 60 dB(A)/m<sup>2</sup> tags und 45 dB(A)/m<sup>2</sup> nachts festgesetzt sind. Entsprechend der gutachterlichen Empfehlung wird die Emissionskontingentierung in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan als Vorkehrung gegen schädliche Umwelteinwirkungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB festgesetzt: Im Plangebiet sind Vorhaben (Betriebe und Anlagen) nur dann zulässig, wenn deren Geräusche die festgesetzten Emissionskontingente nach DIN 45 691 von L<sub>EK</sub>=64,0 dB(A)/m<sup>2</sup> tags (6.00 – 22.00 Uhr) und L<sub>EK</sub>=54,0 dB(A)/m<sup>2</sup> nachts (22.00 – 6.00 Uhr) nicht überschreiten.

#### *Zusatzkontingent in Richtungssektoren*

Gemäß DIN 45 691, Anhang A2, können die Emissionskontingente für einzelne Richtungssektoren erhöht werden, wenn die Planwerte beispielsweise für einen kritischen Immissionsort ausgeschöpft und für andere Immissionsorte nicht ausgeschöpft werden. Mit einer solchen Festsetzung kann das Gebiet besser genutzt werden. Hier sind die Immissionsorte in dem nordöstlich des Plangebietes vorhandenen Allgemeinen Wohngebiet und dem östlich des Plangebietes vorhandenen Gewerbegebiet deutlich kritischer als die restlichen Immissionsorte in südlicher und westlicher Richtung. Daher werden die im Gutachten ermittelten Bezugspunkte und Richtungssektoren zeichnerisch festgesetzt und mit Zusatzkontingenten ausgestattet.

Konkret erhöht sich das Emissionskontingent L<sub>EK</sub> für die in der Planzeichnung festgesetzten Richtungssektoren A bis D um die in der folgenden Tabelle angegebenen Zusatzkontingente:

Richtungssektor	Zusatzkontingent
A	0,4 dB
B	4,5 dB*
C	5,5 dB
D	10,5 dB

Mit Blick auf den besonderen Schutzbedarf des betriebsbezogenen Wohnens auf den östlich direkt an das geplante Betriebsgelände angrenzenden Grundstücken (Flurstücke 20/19, 20/20 und 36/13) wird für den Richtungssektor B eine Ausnahmeregelungen getroffen. Hier gelten nachts abweichend von den o.g. Tabellenwerten Zusatzkontingente von -1,0 dB in der Immissionshöhe von h = 2 m sowie von +14,0 dB in der Immissionshöhe h ≥ 5 m. So wird sichergestellt, dass der angestrebte Schutzanspruch zumindest im Erdgeschoss gewährleistet ist. Für den Tagwert ist die Festsetzung eines Zusatzkontingentes nicht erforderlich.

#### *Anwendung im Baugenehmigungsverfahren*

Die hier begründete Emissionskontingentierung beinhaltet mithin nicht die Festsetzung konkreter immissionsschutzrechtlich relevanter Maßnahmen und Vorkehrungen. Vielmehr dienen die getroffenen Festsetzungen als rechtssichere Grundlage für die Beurteilung von Einzelvorhaben. Im Rahmen künftiger Bauanträge ist nachzuweisen, dass die festgesetzten Emissionskontingente bei Bau und Betrieb der Anlagen eingehalten werden. Dazu wird ausdrücklich in die Festsetzungen aufgenommen, dass die Prüfung der planungsrechtlichen Zulässigkeit von Vorhaben nach DIN 45 961 (2006-12, Abschnitt 5) erfolgt und dass bei der Anwendung des Zusatzkontingentes in den Gleichungen (6) und (7) für Immissionsorte j im

Richtungssektor  $k$   $L_{EK,i}$  durch  $L_{EK,i} + L_{EK,zus,k}$  zu ersetzen ist. Schließlich wird auf der Grundlage der gutachterlichen Prüfung der Relevanzgrenze auch festgesetzt, dass ein Vorhaben auch dann die schalltechnischen Anforderungen des Bebauungsplanes erfüllt, wenn der Beurteilungspegel  $L_r$  den Immissionsrichtwert nach TA Lärm um mindestens 10 dB(A) unterschreitet.

Hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Begriffe und Verfahren wird auf die DIN 45 691 („Geräuschkontingentierung“, Hrsg. Deutsches Institut für Normung e.V., Beuth Verlag Berlin, Dezember 2006) verwiesen. Diese Norm kann wie weitere in den textlichen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes und in der Begründung genannten Gesetze, Verordnungen und sonstige Regelwerke im Planungsamt der Stadt Lehrte, Rathausplatz 1, 31275 Lehrte eingesehen werden. Ein entsprechender Hinweis wird in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen.

#### *Überprüfung der festgesetzten Emissionskontingente*

Wesentlicher Bestandteil des schalltechnischen Gutachtens ist die Überprüfung der festgesetzten Emissionskontingente im Hinblick darauf, ob der geplante Logistikbetrieb unter Beachtung der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen grundsätzlich bzw. unter welchen Voraussetzungen realisierbar ist. Dazu wird die zu erwartende Geräuschsituation anhand der aktuellen Vorhabenplanung (siehe Kapitel 3.2) sowie einer differenzierten Bau- und Betriebsbeschreibung von ALDI nach einschlägigen Regelwerken ermittelt.

Die für eine Vielzahl von Schallquellen durchgeführten Berechnungen ergaben, dass die festgesetzten Emissionskontingente und die sich hieraus ergebenden Immissionskontingente die durch den geplanten Betrieb des Zentrallagers verursachten Geräuschimmissionen tags und nachts an allen Immissionsorten abdecken. Die Berechnungen zeigen auch, dass einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen, die zu einer Überschreitung des Spitzenpegelkriteriums nach TA Lärm führen, in der Tages- und Nachtzeit nicht zu erwarten sind.

Insoweit wird bestätigt, dass mit den o.g. Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes in ausreichendem Maße Sorge dafür getragen ist, dass die immissionsschutzrechtlichen Schutzansprüche in der Umgebung des Plangebietes eingehalten werden können, wenn im Zuge der Vorhabenrealisierung geeignete Maßnahmen ergriffen werden (z.B. Anordnung und Ausrichtung der Logistikhallen, Beachtung technischer Vorgaben für die verminderte Schallabstrahlung des Kühlhauses und diverser technischer Außenanlagen o.a.). Während es sich damit im Wesentlichen um bauliche Maßnahmen an den Gebäuden handelt, sind Lärmschutzwände auf der Ostseite des Grundstückes zum Teil auch außerhalb der überbaubaren Flächen erforderlich, um den Schutz des in dem angrenzenden Gewerbegebiet zulässigen Betriebsleiterwohnens zu gewährleisten. Deswegen wird hier eine 100 m lange und 3 m breite Fläche für Anlagen gegen schädliche Umwelteinwirkungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB festgesetzt. Es ist eine 5,0 m hohe Lärmschutzwand zu errichten, die mit einer geschlossenen, schallabsorbierenden Oberfläche zur Westseite sowie mit einer Wandbegrünung auf der Ostseite auszustatten ist<sup>1</sup>. Neben den Festsetzungen in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden nähere Einzelheiten zur Beschaffenheit der Lärmschutzanlage in dem Durchführungsvertrag festgelegt.

---

<sup>1</sup> Für den 1. Bauabschnitt ist gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan eine Länge von 70 m ausreichend, da die gemäß Bebauungsplan zulässigen Nutzungsoptionen nicht in vollem Umfang ausgeschöpft werden.

### *Zusammenfassung*

Auf der Grundlage des vorhabenbezogenen Bebauungsplans in Verbindung mit dem Durchführungsvertrag samt Vorhaben- und Erschließungsplan ist nur die dargestellte Nutzung als Logistikzentrum zulässig, so dass die im Verfahren vorgetragene Einwände gegen etwaige industrielle (Nach-)Nutzungen gegenstandslos sind. Da auch weitere Lärmschutzmaßnahmen aufgrund sonstiger Schalleinwirkungen (z.B. Verkehr, siehe oben) nicht erforderlich sind, kann insgesamt davon ausgegangen werden, dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Gleichzeitig wird mit der immissionsschutzrechtlichen Betrachtung für den konkreten Einzelfall nachgewiesen, dass die Zweckbestimmung des geplanten Sondergebietes aufgrund der erforderlichen schalltechnischen Einschränkungen der gewerblichen und logistischen Nutzung nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird. Die Festsetzung von räumlich differenzierten Emissionskontingenten ist auch für Sondergebiete zulässig.

Abschließend ist noch darauf hinzuweisen, dass die Festsetzung des relativ hohen Emissionskontingentes im Planbereich auch für die im Flächennutzungsplan der Stadt Lehrte ebenfalls als Gewerbe dargestellten Entwicklungsflächen südöstlich des Plangebietes zu gewissen Betriebseinschränkungen in der Nachtzeit führen muss. Und auch die Entwicklung der ebenfalls im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächen an der Straße 'Zur Kreuzeiche' wird nur möglich sein, wenn hier aktive Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt werden. Dies wird vor dem Hintergrund der städtebaulichen Entwicklungsvorstellungen für den Gesamtbereich akzeptiert.

## **9.4 Verkehrslärmfernwirkungen**

### *Schalltechnische und rechtliche Anforderungen*

Wie oben bereits angeführt, sind in dem Bebauungsplanverfahren nach der aktuellen Rechtsprechung, insbesondere unter Berücksichtigung eines Urteils des OVG Lüneburg vom 24.06. 2015 (Az.: 1 KN 138/13), die planbedingt zu erwartenden Verkehrslärmfernwirkungen zu betrachten und es sind ggf. Maßnahmen zur Konfliktbewältigung zu treffen. Insoweit sind die Geräuschverhältnisse entlang von Straßen in die Betrachtung einzustellen, auf denen die Verwirklichung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes absehbarerweise zu einer Erhöhung der Verkehrsmengen führen wird, auch wenn diese außerhalb des Plangebietes liegen.

Deshalb wurden die schalltechnischen Untersuchungen um die Betrachtung und Beurteilung der Verkehrslärmfernwirkungen erweitert. Dazu wurden detaillierte Berechnungen für den gesamten Bereich von Lehrte-Nord bis hinauf nach Burgdorf gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) zur Ermittlung des Beurteilungspegels an den Bestandsgebäuden beiderseits der Bundesstraße B 443 durchgeführt. Grundlage der Ermittlung der verkehrsbedingten Veränderung der Geräuschsituation in den o.g. Bereichen sind die bezüglich der Einrichtung eines Linksabbiegers an der Anschlussrampe der Autobahn A2 erweiterten und abschließend noch einmal aktualisierten Verkehrsuntersuchungen (siehe Kapitel 4.2). Es wurden die maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärken und die prozentualen Lkw-Anteile herangezogen, und zwar neben dem status-quo auch die zu erwartenden Verkehrsmengenbelastungen jeweils mit einem Prognose-Nullfall (allgemeine Verkehrsentwicklung) und einem Prognose-Planfall (inkl. der Zusatzbelastung durch die geplante Logistiknutzung) für das Jahr 2030. Da in diesen Berechnungen die Verkehrsbelastung der Autobahn A2 zunächst nur

mit den Werten der Verkehrszählung 2015 eingegangen waren, wurden diese ebenfalls anhand der in Kapitel 9.2 dargelegten Prognoseansätze aktualisiert.

Für die Verkehrserzeugung aus dem geplanten Sondergebiet wurden auf der Grundlage der verkehrsplanerischen Untersuchungen 1.500 Fahrten/Tag angesetzt und es wird die in Kapitel 4.2 beschriebene Verkehrsverteilung zugrunde gelegt, wobei auch nach den aktualisierten Verkehrsprognosen nur mit vergleichsweise geringen Zuwächsen in den Ortsdurchfahrten Aligse und Röddensen zu rechnen ist.

Unter Berücksichtigung dieser Ansätze handelt es sich bei der Immissionsbeurteilung zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan um eine worst-case-Betrachtung für den möglichen Gesamtumfang der Planung. Tatsächlich ist aufgrund der geplanten logistischen Nutzungen mit geringeren Verkehrsbelastungen zu rechnen. Mit Blick auf den Durchführungsvertrag zum ersten Bauabschnitt kann darauf hingewiesen werden, dass sich die Fa. ALDI als Vorhabenträgerin verpflichtet, die Verkehrsentwicklung auf höchstens 1.100 zusätzliche Fahrten/Tag zu begrenzen und den Lieferverkehr so abzuwickeln, dass höchstens 40 zusätzliche Lkw-Fahrten/Tag durch die o.g. Ortschaften geführt werden. Damit bleibt die konkret zu erwartende Verkehrsbelastung deutlich hinter den gutachterlich angesetzten Fahrten zurück.

Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt unter anderem in Anlehnung an die Kriterien der wesentlichen Änderung durch einen erheblichen baulichen Eingriff entsprechend der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung). Demnach ist eine Änderung der Verkehrslärmverhältnisse wesentlich, wenn durch die Planung

- der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) erhöht wird (d.h. das sind nach den Rundungsregeln der 16. BImSchV alle Pegelerhöhungen ab 2,1 dB(A)) oder
- der Pegel auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird oder
- ein Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht weiter erhöht werden,

wobei in den beiden letztgenannten Fällen, wo die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht erreicht bzw. überschritten werden, besondere Anforderungen gestellt sind (siehe unten).

#### *Beurteilung der Geräuscentwicklung*

Dies vorausgeschickt ergeben sich im Einzelnen folgende Berechnungen und Beurteilungen für die betrachteten Bereiche. Dabei werden hier die jeweils aufgerundeten Werte angesetzt.

- Kreuzungsbereich Burgdorfer Straße / Ulmenallee: Hier waren nach der zunächst geplanten Verkehrsführung (A2-West – Anschlussrampe – B 443 – Westtangente – Plangebiet) planbedingte Verkehrsmengenzuwächse prognostiziert worden. Diese hätten für die Wohnbebauung in dem Mischgebiet Ulmenallee östlich des o.g. Kreuzungsbereiches zu Lärmwertüberschreitungen im Bereich jenseits der Schwelle der Gesundheitsgefährdung geführt und auch den Bereich der überwiegend gewerblich genutzten Flächen südlich der Anschlussrampe zusätzlich – wenn auch unterhalb der kritischen Werte – belastet. Mit der in Kapitel 4.2 dargestellten Verkehrslösung (Linksabbieger von der Anschlussrampe zur Westtangente) kommt es hier nun zu einer deutlichen Entlastung des Kreuzungsbereiches. Nach der Prognose für den Planfall liegt die Belastung im Zuge der Burgdorfer Straße bis zu dem Knotenpunkt zwar mit 400 Kfz/Tag geringfügig über den Werten des Planungsnullfalles. Dieser Zunahme steht aber eine deutliche Minderung des zu erwartenden

tenden Verkehrsaufkommens auf der Anschlussrampe (- 650 Kfz/Tag) und im Straßenabschnitt zwischen dem o.g. Knotenpunkt und der Westtangente entgehen (- 400 Kfz/Tag).

Unter Berücksichtigung dieser Ausgangsdaten kommt die schalltechnische Untersuchung hier zu dem Ergebnis, dass durch die neu geplante Linksabbiegespur im Bereich südlich der Ulmenallee / Anschlussrampe größtenteils eine Entlastung der Lärmbelastung von -0,1 bis -0,2 dB herbeigeführt wird. Auch in den Fällen, wo die Schwelle der Gesundheitsgefährdung im Bestand oder im Prognose-Nullfall erreicht oder überschritten wird, ergibt sich hier aufgrund der Verkehrslärmfernwirkungen des Projektes keine Verschlechterung der Geräuschsituation. Lediglich an den Häusern Ulmenallee Nr. 9 und 9a steigt die Lärmbelastung durch den Verkehr aus dem Sondergebiet für das geplante Logistikzentrum rechnerisch um bis zu 0,1 dB bei gleichzeitiger Überschreitung der kritischen Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Weiter in Richtung Stadtgebiet Lehrte werden die o.g. Schwellenwerte deutlich unterschritten, so dass die planbedingten Verkehre hier nicht weiter nachverfolgt werden müssen.

- Ortsdurchfahrt Aligse: Die für das Jahr 2030 ermittelten Prognosen zur Verkehrsbelastung lassen aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung (Planungsnullfall) in Aligse für die Ortsdurchfahrt im Zuge der Bundesstraße B 443 eine Zunahme von 600 Kfz/Tag auf 12.950 Kfz/Tag sowie unter Berücksichtigung des Planvorhabens (Prognose-Planfall) um weitere 200 Kfz/Tag erwarten (siehe Kapitel 4.2). Aus den schalltechnischen Berechnungen ist zu erkennen, dass bereits durch die aktuelle Situation und aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung erhebliche Geräuschbelastungen in der Ortsdurchfahrt Aligse vorhanden bzw. zu erwarten sind, wobei die o.g. Schwellenwerte für eine potenzielle Gesundheitsgefährdung (Tag- und Nachtwerte) in einigen Fällen schon im Prognose-Nullfall erreicht bzw. überschritten werden. Zudem ergibt sich für den hier maßgeblichen Prognose-Planfall rechnerisch eine Steigung der Lärmbelastung durch den Verkehr aus dem geplanten Sondergebiet um bis zu 0,3 dB bei gleichzeitiger Überschreitung der o.g. Schwellenwerte an insgesamt 11 untersuchten Gebäuden.
- Ortsdurchfahrt Röddensen: Eine ähnliche Beurteilung ergibt sich für die Ortsdurchfahrt Röddensen, wo bei einer Ausgangsbelastung von rd. 6.500 Kfz/Tag mit Zuwächsen von 700 Kfz/Tag für den Planungsnullfall und von 900 Kfz/Tag für den Prognose-Planfall zu rechnen ist. Damit ist eine rechnerische Steigung der Lärmbelastung durch den planinduzierten Verkehr um bis zu 0,3 dB bei gleichzeitiger Überschreitung der o.g. Schwellenwerte an 17 Gebäuden<sup>1</sup> zu erwarten. An den weiter nördlich gelegenen Wohnhäusern kurz vor Burgdorf (Ortsteil Ahrbeck) werden die o.g. Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts deutlich unterschritten, da die maßgeblichen Immissionsorte größere Abstände zur Fahrbahn aufweisen.

Die Berechnungen wurden aufgrund der erweiterten Prognoseansätze für das Verkehrsaufkommen auf der Autobahn A2 überprüft. Nach gutachterlicher Stellungnahme ist festzustellen, dass sich die Ergebnisse nicht relevant verändern und dass sich mithin keine neuen Häuser oder Fassaden mit einem Anspruch auf passiver Schallschutzmaßnahmen ergeben.

---

<sup>1</sup> Die Anzahl der hier genannten Gebäude in Röddensen weicht von den weiter unten genannten Angaben zur Anzahl der Anspruchsberechtigten ab, da die Doppelhäuser Celler Dorfstraße Nrn. 1/3 sowie 12/14 jeweils im Schallgutachten als ein Immissionsort erfasst und beurteilt wurden.

Da sich die schalltechnische Untersuchung zu den Verkehrslärmfernwirkungen ausschließlich auf den planbedingt zu erwartenden Straßenverkehr beziehen, wird – wie oben bereits erwähnt – darüber hinaus eine Gesamtlärbetrachtung angestellt. Diese erfasst und bewertet die Schalleinwirkungen unterschiedlicher Lärmquellen (Autobahn, Bahnstrecke, Flugverkehr, Gewerbelärm etc.) in der Umgebung des Planbereiches. Inhalt und Ergebnis dieser Untersuchung werden in Kapitel 9.5 ausführlich dargelegt.

### *Konfliktbewältigung*

In der aktuellen Rechtsprechung sind zwar weder der genaue Untersuchungsumfang für den planinduzierten, dem Vorhaben direkt zurechenbaren Ziel- und Quellverkehr auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen noch konkrete Maßnahmen für einen solchen Fall benannt. Gleichwohl wird in Anlehnung an die Regelungen der o.g. 16. BImSchV davon ausgegangen, dass im vorliegenden Fall und unter Würdigung der dargestellten Berechnungsergebnisse besondere Anforderungen an die Abwägung zu stellen sind. Insbesondere ist zu prüfen, ob und inwieweit eine solche Erhöhung – selbst wenn sie geringfügig ist – überhaupt hinnehmbar ist sowie ob und in welchem Umfang schallschützende Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die weitere planbedingte Verkehrslärmerhöhung zu rechtfertigen.

Im Rahmen der umfangreichen Untersuchung der städtebaulichen Rahmenbedingungen wurden hierzu unter Beachtung der strengen Anforderungen der Rechtsprechung im Einzelnen folgenden Erwägungen berücksichtigt:

- Bei der Erhöhung der Lärmwerte in der genannten Größenordnung handelt es sich um rein theoretische Rechenwerte. Aus Sicht des Sachverständigen kann bei derart geringen Werten nicht von einer relevanten Erhöhung der Belastung gesprochen werden, da die Erhöhung nicht messbar und schon gar nicht wahrnehmbar ist, denn eine Wahrnehmbarkeit bezogen auf einen rechnerisch ermittelten Dauerschallpegel liegt erst bei Pegelunterschieden von 1 bis 2 dB vor. Dabei kann angenommen werden, dass für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbare Erhöhungen des planbedingten Verkehrslärms in einem besonders lärmvorbelasteten Bereich im Regelfall ohne hinzutretende besondere Umstände mit entsprechend gewichtiger Begründung städtebaulich eher hingenommen werden können.
- Zudem ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der ermittelten Erhöhung um eine worst-case-Betrachtung handelt. Während die absehbare Erhöhung bei den aufgrund des geplanten Logistikzentrums der Fa. ALDI konkret zu erwartenden Frequentierungen geringer ausfällt, sind hier gewisse Reserven für die künftige Betriebsentwicklung eingestellt.
- Weiter wurden in Anlehnung an das Verfahren nach der 16. BImSchV i.V.m. den §§ 41 ff BImSchG auch Schallschutzmaßnahmen aktiver Art geprüft, wobei für die Ortsdurchfahrten Aligse und Röddensen im Zuge der Bundesstraße B 443 die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als Straßenbaulastträgerin vorab einbezogen wurde.
  - Die theoretisch denkbare Errichtung von Lärmschutzanlagen (Wall oder Wand) an der Straße ist aufgrund der konkreten örtlichen Gegebenheiten und der Eigentumsverhältnisse technisch nicht möglich und städtebaulich nicht vertretbar.
  - Mit einer Geschwindigkeitsreduzierung kann die angestrebte Minderung der Lärmwerte um mindestens 3dB(A) nach dem Ergebnis ergänzend durchgeführter Untersuchungen nur für einen geringen Teil der betroffenen Wohngebäude erreicht werden. Insoweit werden die diesbezüglich seitens der NLStBV angehaltenen Kriterien nicht erfüllt.

- Dies gilt nach dem vorliegenden Kenntnisstand auch für die Verwendung lärmarmen Deckschichten, da hierzu keine Langzeitergebnisse vorliegen und somit eine dauerhafte Lärmreduzierung nicht oder nur mit sehr hohem Sanierungsaufwand erreichbar ist.

Auch wenn die diesbezüglichen Prüfungen derzeit noch nicht abschließend mit der zuständigen Straßenbauverwaltung abgestimmt sind (siehe unten), muss derzeit davon ausgegangen werden, dass aktive Schallschutzmaßnahmen nicht durchführbar sind oder nicht an allen betroffenen Immissionsorten den Schutzanspruch des Bauleitplanverfahrens erfüllen. Zudem liegt die Durchführung dieser Maßnahmen nicht im Ermessen der Stadt Lehrte, sondern sie können von der Straßenbaulastträgerin bei Erfüllung bestimmter Kriterien umgesetzt werden.

- Darüber hinaus versprechen auch die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Lehrte vom 12.06.2019 genannten Maßnahmen keinen verlässlichen und ausreichenden Schutz. Zwar werden neben dem Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge u.a. für die Ortsdurchfahrten Aligse und Röddensen ausdrücklich lärmindernde Straßenraumgestaltungsansätze angeführt, mit denen „eine Rhythmisierung und damit eine Homogenisierung des Verkehrsflusses sowie eine Minderung der Fahrgeschwindigkeiten“ erzielt werden soll (z.B. Einbau von Kreisverkehren und Mittelinseln). Allerdings ist nicht geklärt, in welchem Umfang die genannten Maßnahmen tatsächlich zielführend sind und ob der in dem Lärmaktionsplan gesetzte Zeithorizont von fünf Jahren eingehalten werden kann. In jedem Fall ist absehbar, dass die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen in den hier relevanten Bereichen nicht vor dem Satzungsbeschluss zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan erfolgen wird. Im Übrigen ist zu beachten, dass die dort dargestellte Lärmbelastung aufgrund der gemäß Maßgabe des Nds. Umweltministeriums zu berücksichtigten Parameter hinter den für den Bebauungsplan ermittelten aktuelleren Werten zurückbleibt. Die Bewältigung der Lärmproblematik in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan geht damit über die Aussagen der Lärmaktionsplanung hinaus. Insoweit werden die Lärmschutzbelange mit der vorliegenden Planung umfänglich berücksichtigt.

Stellt man all dies in Rechnung, kann nach der derzeit maßgeblichen Rechtsprechung eine zusätzliche geringfügige Erhöhung der Lärmwerte als Ergebnis der Abwägung und unter Berücksichtigung aller relevanten Belange gemäß § 1 Abs. 7 BauGB hingenommen werden, wenn der Lärmschutz auf andere Weise zustande kommt. Im vorliegenden Fall wird als Ergebnis der planerischen Konfliktbewältigung auch unter Berücksichtigung des Gesamtlärms durch andere Lärmquellen akzeptiert, dass dies durch die Realisierung passiver Schallschutzmaßnahmen an den kritischen Immissionsorten gewährleistet wird. Bei dieser Abwägung wird dem städtebaulichen Ziel, mit der vorliegenden Planung einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Lehrte zu leisten und einem ansässigen Unternehmen zeitgemäße Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten, besonderes Gewicht eingeräumt.

In diesem Zusammenhang wird auch berücksichtigt, dass es sich bei den betroffenen Grundstücken um Bereiche mit einer vergleichsweise hohen Gesamtlärmbelastung handelt. Diese regionalen und allgemeinen Vorbelastungen können jedoch der städtebaulich erwünschten und aus Sicht der Gesamtstadt erforderlichen Plangebietsentwicklung unter Berücksichtigung sämtlicher Belange und insbesondere vor dem Hintergrund der nur minimalen planbedingten Lärmsteigerungen nicht entgehen gehalten werden.

### *Passiver Schallschutz*

Dies alles vorausgeschickt, ergibt sich das Erfordernis, die Umsetzung geeigneter passiver Schallschutzmaßnahmen für die nachvollziehbar planbedingt betroffenen Bereiche zu sichern und finanziell zu regeln. Dabei wird der Schutzanspruch ohne Unterscheidung des Gebietstyps nach BauNVO, in welchem die betroffenen Nutzungen liegen, zugesprochen, da hier auf die potenzielle Gesundheitsgefährdung jenseits der Schwellenwerte von 60 dB(A) für den Nacht- und 70 dB(A) für den Tagwert abgestellt wird. Zur Sicherung des Schutzanspruches ist ein Vertrag zwischen der Stadt Lehrte und der Vorhabenträgerin geschlossen worden<sup>1</sup>, in dem diese sich verpflichtet, die Kosten für die Durchführung der passiven Schallschutzmaßnahmen an konkret bezeichneten Bestandsbauten zu übernehmen/zu erstatten, für die die planerische Abwägung im Rahmen der Bauleitplanung die Notwendigkeit der Ergreifung dieser Maßnahmen ergeben hat.

Dieser Vertrag ist ausdrücklich als Vertrag zugunsten Dritter konzipiert, mit dem die näher bezeichneten Grundstückseigentümer unter den Voraussetzungen dieses Vertrags und seiner Anlagen Ansprüche gegen die Vorhabenträgerin geltend machen können. Im Einzelnen werden insbesondere folgende Regelungen vereinbart:

- Erstattungsanspruch

Die Kostenerstattung erfolgt nur für erforderliche und tatsächlich durchgeführte Maßnahmen an Bestandsbauten. Die Festlegung des Leistungsumfanges erfolgt nach gutachterlicher Prüfung der relevanten Außenbauteile mit Bezug auf die 24. BImSchV (Verkehrsweg-Schallschutzmaßnahmenverordnung) und umfasst insbesondere die bedarfsgerechte Erneuerung von Fenstern, ggf. auch von Lüftungseinrichtungen. Nach den vertraglichen Regelungen gilt der Schutz der baulichen Nutzung in Anlehnung an die einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Vorgaben für Aufenthaltsräume, die ganz oder überwiegend zum Wohnen, Unterrichten, zur Kranken- oder Altenpflege oder zu ähnlichen, in gleichem Maße schutzbedürftigen Nutzungen bestimmt sind. Passiver Lärmschutz für Wohnraum wird gewährt, soweit der Tagwert überschritten ist; für den Schutz von Schlafräumen ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich.

Nicht schutzbedürftig sind Räumlichkeiten, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Hierzu zählen Bäder, Toiletten, Treppenhäuser und Flure, Küchen (soweit keine Wohnküche) und Lagerräume. Nicht schutzbedürftig sind zudem gewerblich genutzte Räume, z.B. Büro-, Praxis- und Laborräume, Aufenthalts- oder Schlafräume in Übernachtungs- und Beherbergungsbetrieben. Auch ein besonderer Schutz für Außenwohnbereiche (Terrassen etc.) wird nicht gewährt, da bereits ohne die in Aussicht genommene Bebauungsplanung sehr hohe Vorbelastungen anliegen, die die Eignung und Nutzbarkeit dieser Flächen unter Immissionsgesichtspunkten in Frage stellen. Insoweit wird auch derzeit bereits vielfach von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Grundstücksfreiflächen auf der straßenabgewandten Gebäudeseite zu nutzen.

- Anspruchsberechtigung

Die dem Grunde nach Anspruchsberechtigten werden auf der Grundlage der vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen benannt. Es handelt sich im Wesentlichen um die Eigentümer der betroffenen Bestandsgebäude an der Bundesstraße B 443, die einer be-

---

<sup>1</sup> Vertrag über Schallschutzmaßnahmen außerhalb des Bebauungsplan Nr. 02/17 "Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3 - Erweiterung" zwischen der Stadt Lehrte und der Firma ALDI mit Datum vom 28.06.2018, geändert und abschließend vereinbart durch Nachtrag vom 26.02.2021



sonderen Lärmbelastung ausgesetzt sind, nämlich dort, wo die kritischen Schwellenwerte der potenziellen Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) nachts durch die planbedingte Belastung erreicht und weiter erhöht werden.

Im Einzelnen sind dies die Eigentümer oder Erbbauberechtigten der im Folgenden aufgeführten Anwesen:

- Kreuzungsbereich Burgdorfer Straße / Ulmenallee
  - Ulmenallee Nr. 9 und 9A
- Ortsteil Aligse
  - Dammfeldstraße Nrn. 4, 5, 6, 8, 9, 14, 15, 15A, 16 und 18 sowie Im Grund Nr. 2
- Ortsteil Röddensen
  - Celler Straße Nrn. 1, 3, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 22, 23 und 30 sowie Sandbergweg Nr. 1 und Röddenser Dorfstraße Nr. 1<sup>1</sup>

Sollte die derzeit laufende Prüfung straßenverkehrsrechtlicher oder -technischer Maßnahmen an den genannten Ortsdurchfahrten entgegen den oben genannten Annahmen bis zum Satzungsbeschluss über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu einem positiven Ergebnis kommen und zur Umsetzung dieser Maßnahmen führen, entfällt die Anspruchsberechtigung für einen Teil der o.g. Anwesen, da in diesem Fall die Kriterien für das Erfordernis passiver Schutzmaßnahmen nicht (mehr) vorliegen. Insoweit greifen die mit der Vorhabenträgerin geschlossenen vertraglichen Vereinbarungen zur Gewährung des passiven Schallschutzes nur dann, wenn die abschließende Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger ergibt, dass verkehrliche Maßnahmen nicht ergriffen werden können oder nicht ausreichend sind, um den Schutzanspruch des Bauleitplanverfahrens sicherzustellen.

Für die übrigen untersuchten Anwesen im Bereich von Lehrte-Nord bis hinauf nach Burgdorf ergibt sich aufgrund der Verkehrslärmfernwirkungen des Projektes keine Verschlechterung der Geräuschsituation und es werden auch die kritischen Schwellenwerte nicht erreicht oder nicht weiter erhöht. Die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen oder eine anderweitige Konfliktbewältigung ist hier unter Berücksichtigung aller Belange nicht erforderlich.

#### • Abwicklung und Sicherung des Antragsverfahrens

In dem Vertragswerk ist die Durchführung der Antragstellung im Detail geregelt. Die Abwicklung des Verfahrens übernimmt die Stadt Lehrte. Zur Festlegung von Art und Umfang der im Einzelfall erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen und Prüfung der Erstattungsansprüche wird ein Gutachterbüro eingeschaltet. Die konkreten Anspruchsvoraussetzungen ergeben sich aus einer Anlage zu dem zwischen Vorhabenträgerin und Stadt geschlossenen Vertrag, die bei der Stadt jederzeit erhältlich und einsehbar ist.

Der Antrag auf Erstattung von Schallschutzmaßnahmen ist innerhalb von drei Jahren nach ortsüblicher Bekanntmachung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, beginnend ab dem Ende des Jahres, in dem die ortsübliche Bekanntmachung erfolgt ist, zu stellen. Der Erstattungsbetrag wird nach Fertigstellung der Schutzmaßnahmen und Prüfung der Originalrechnungen gezahlt. Die Vorhabenträgerin räumt der Stadt Lehrte als Sicherheit zur Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen zur Kostenerstattung der Schallschutzmaßnahmen eine Bankbürgschaft ein, die nach Ablauf der Antragsfrist bzw. nach Abwicklung aller Ansprüche zurückzugeben ist.

---

<sup>1</sup> Die Adresse Röddenser Dorfstraße 1 ersetzt die in vorlaufenden Planfassungen genannte Adresse Celle Str. 4.

• Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips

Schließlich wird eine Regelung zum Ausschluss etwaiger Erstattungsleistungen in den Vertrag aufgenommen. Danach bestehen Ansprüche nur insoweit, als der Anspruchsberechtigte nicht anderweitig Fördermittel für die Durchführung der Maßnahmen in Anspruch nehmen kann bzw. konnte. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97), die möglicherweise Ansprüche gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), begründen, wenn bereits die derzeitige Lärmbelastung an der Bundesstraße B 443 einen entsprechenden Anspruch auslöst. Nur wenn solche Erstattungsverfahren erfolglos durchgeführt und dies nachgewiesen wurde, kann eine Kostenerstattung nach vorstehenden vertraglichen Regelungen gefordert werden.

Zusammenfassend belegen die Untersuchungen zur Verkehrslärmfernwirkung, dass im Zuge der Ortsdurchfahrten Aligse und Röddensen nur geringfügige Erhöhungen der maßgeblichen Beurteilungspegel zu erwarten sind, die unter Berücksichtigung der ergriffenen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen kein Planungshindernis darstellen. Der Zuwachs liegt im Bereich nicht messbarer und nicht wahrnehmbarer Veränderungen und wird nach Abwägung aller sonstigen relevanten Planungsbelange hingenommen. Für besonders betroffene Gebäude an der B 443, an denen die kritischen Schwellenwerte einer potenziellen Gesundheitsgefährdung planbedingt erstmals erreicht oder erhöht werden, ist durch den Abschluss eines städtebaulichen Vertrages über Schallschutzmaßnahmen außerhalb des Planbereichs ein Programm zum Schallschutz aufgesetzt, durch das die Kostenerstattung passiver Schallschutzmaßnahmen gewährt und vertraglich gesichert wird.

## **9.5 Gesamtlärbetrachtung**

### *Vorbemerkung*

Wie oben bereits erwähnt wurde, ergab sich aufgrund der aktuellen Rechtsprechung des OVG Münster (Urteil vom 26.04.2018, Az.: 7 B 1459/17) während des Planaufstellungsverfahrens das Erfordernis, die Geräuschsituation im Plangebiet und seiner Umgebung einer Gesamtlärbetrachtung zu unterziehen. Nach dem o.g. Urteil ist die nach den einschlägigen lärmtechnischen Regelwerken sonst maßgebliche Sicht, die unterschiedlichen Lärmarten – insbesondere Gewerbelärm und von öffentlichen Straßen ausgehender Verkehrslärm – isoliert zu betrachten, nicht mehr zulässig, wenn sich im konkreten Planungsfall die Frage des Überschreitens der Schwelle zur potenziellen Gesundheitsgefährdung von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts stellt. Für die insoweit erforderliche kumulative Betrachtungsweise ist auf energetische Summenpegel der für die verschiedenen Schallarten ermittelten Beurteilungspegel abzustellen. Dabei sind auch marginale Pegelzuwächse abwägungsrelevant, wobei allerdings offen bleibt, was unter 'marginal' zu verstehen ist.

Daher wurden die schalltechnischen Untersuchungen zur erneuten Auslegung des Planentwurfs ergänzt um ein Gutachten zum Gesamtlärm, das auf Anregung aus der Öffentlichkeitsbeteiligung von einem anderen Fachbüro<sup>1</sup> erstellt wurde. Aufgrund der zur zweiten erneuten Auslegung des Planentwurfes in einem weiteren Gegengutachten<sup>2</sup> vorgetragenen Vorbehalte

---

1 Verfasser: Gesellschaft für technische Akustik mbH (Dipl.-Phys. Kai Schirmer), Hannover 2019/21

2 Verf.: RegionConsult – Verkehrs- und Umweltmanagement (Dipl.-Geogr. Wulf Hahn), Marburg 2021

bezüglich der verwendeten Beurteilungsgrundlagen und Prognosedaten wurde das o.g. Gutachten kritisch überprüft und aktualisiert.

Die Stadt Lehrte schließt sich den Ergebnissen der ergänzten Gesamtlärbetrachtung an. Diese werden im Folgenden zusammenfassend dargelegt.

### *Geräuschquellen und Beurteilungspegel*

Als Lärmarten werden in der schalltechnischen Untersuchung die folgenden Geräuschquellen im Umfeld des Plangebiets bzw. des Ortsteils Aligse, und zwar jeweils mit Parametern nach den einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Regelwerken, berücksichtigt:

- Schienenverkehrslärm: Hier werden die Zugbewegungen der Bahnstrecken 1720 und 1750 Celle – Lehrte in die Rechnung eingestellt und zwar nunmehr mit den von der Deutschen Bahn AG für das Jahr 2030 vorgelegten Prognosedaten. Weitere Angaben zum Bahnverkehrsaufkommen im Zusammenhang mit dem MegaHub oder mit dem geplanten Ausbau der Alpha-E-Trasse liegen zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens nicht vor.
- Straßenverkehrslärm: Für die Autobahn A2 werden die in Kapitel 4.3.2 erläuterten neueren Prognosedaten der Straßenbauverwaltung für das Jahr 2030 angesetzt. Für die Verkehre auf den Anschlussrampen und auf den betroffenen öffentlichen Straßen wurden die Prognosewerte 2030 der aktualisierten Verkehrsuntersuchungen genutzt (siehe Kapitel 4.2).
- Zum Fluglärm können aufgrund fehlender Datengrundlagen keine konkreten Aussagen gemacht werden. Hier wurden plausible Annahmen für die Belastung der Ortsteile Aligse und Röddensen in ca. 20 km Entfernung zu dem Flughafen Hannover-Langenhagen aus den Lärmkarten des niedersächsischen Umweltministerium abgeleitet.
- Gewerbelärm: Für die gewerblichen Immissionen werden die in dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 02/7 „Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3“ festgesetzten flächenbezogenen Schalleistungspegel und die in dem vorliegenden Bebauungsplan vorgesehenen Emissionskontingente berücksichtigt. Die vorhandenen Pkw-Abstellflächen an der Dammfeldstraße und an der Straße 'Zur Kreuzeiche', für die keine verbindlichen Vorgaben vorliegen, werden mit Regelwerten für die Tagnutzung angesetzt.

Der Gutachter legt dar, dass die juristisch geforderte energetische Summation von Beurteilungspegeln methodisch und fachlich problematisch ist, da für die unterschiedlichen Lärmarten und ihre Ermittlung/Bewertung keine einheitlichen Kriterien vorliegen (z.B. unterschiedliche Mittelungszeiten, abweichende Beurteilung von Geräuschspitzen, variierende Berücksichtigung von Rundungsergebnissen etc.). Dies vorausgeschickt werden die flächenhaften Berechnungsergebnisse für den Bestand und den Prognose-Planfall (unter Berücksichtigung des festgesetzten Sondergebietes), und zwar für den Gesamtumfang des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sowie die Pegelabweichungen dargestellt.

### *Vorgehensweise der Berechnung und Beurteilung der Ergebnisse*

Im ersten Schritt wurden flächenhafte Rasterberechnungen zur großräumigen Ermittlung der Pegelerhöhung durch die Planung durchgeführt. Bei freier Schallausbreitung wurde festgestellt, dass die o.g. kritischen Schwellenwerte von 60/70 dB(A)<sup>1</sup> durch die energetische Sum-

---

<sup>1</sup> Entgegen der in dem o.g. Gegengutachten vertretenen Auffassung wird hier an den genannten Werten für die Beurteilung festgehalten, da es sich um den in der Rechtsprechung herausgestellten Maßstab für den vorsorgenden Gesundheitsschutz handelt (vgl. Urteil des BVG vom 08.09.2016 (3 A 5/15)).

mierung aller Lärmarten für den Planungsnullfall (Bestand) tags und nachts nur im Nahbereich der Bahnstrecke, der Autobahn A2 und der Bundesstraße B 443 überschritten werden. Für den Prognosefall kommt nur das Plangebiet selbst mit Überschreitungen der Schwellenwerte tags und nachts neu hinzu.

Um die weitergehenden Überschreitungen bereits vorhandener Konflikte zu prüfen, wurden die Pegeldifferenzen zwischen der für die Prognose berechneten energetischen Summe aller Lärmarten und der derzeitigen Summe (Prognose-Null) gebildet. Ergeben sich positive Pegeldifferenzen, so sind diese durch die Planung verursacht. Nach den Untersuchungen ergeben sich rechnerische Pegelerhöhungen am Tag im gesamten Betrachtungsraum. Nachts sind Erhöhungen im Bereich des Ortsteils Aligse, in Röddensen trichterförmig entlang der B 443 sowie teilweise in Lehrte zu verzeichnen. Überwiegend betragen diese Pegelerhöhungen nur bis 0,05 dB(A). In dem schalltechnischen Gutachten wird ausführlich darauf hingewiesen, dass das Rechenergebnis eine Genauigkeit vorgibt, die messtechnisch nicht nachweisbar ist. Derartige Berechnungsergebnisse sind theoretischer Natur und besitzen keinen Zusammenhang mit tatsächlich vorliegenden oder wahrnehmbaren Geräuschmissionen.

In der anschließenden Prüfung, ob die oben genannten Schwellenwerte von 70/60 dB(A) erstmalig oder weitergehend überschritten wurden, wurden rechnerische Pegelerhöhungen ab 0,05 dB(A) berücksichtigt. Entsprechend wird hierfür der Untersuchungsraum auf die Bereiche eingegrenzt, bei denen flächenhaft eine planbedingte Pegelerhöhung von mehr als 0,05 dB(A) vorliegt. Für diese Bereiche wurde eine gebäudescharfe Ermittlung durchgeführt, um zu prüfen, ob die relevanten Pegelerhöhungen die o.g. Schwellenwerte erreichen oder weiter erhöhen. Dabei kamen die Rundungsvorgaben der 16. BImSchV zur Anwendung.

Als Ergebnis der gebäudescharfen Betrachtung sind planinduzierte erstmalige oder weitergehende Überschreitungen des Schwellenwertes am Tag von 70 dB(A) durch die Gesamtbelastung nicht zu erwarten, für die Nachtzeit sind demgegenüber zwei betroffene Gebäude mit Werten größer 60 dB(A) an der Bundesstraße B 443 ermittelt worden (Dammfeldstraße Nr. 6 und Im Grund Nr. 2). Der Gutachter führt in seinem Nachtrag mit den aktualisierten Berechnungen aus, dass das Ergebnis unverändert dem der ursprünglichen Beurteilung entspricht. Aufgrund der jüngsten Aktualisierung der Berechnungen kommt der Gutachten zu folgender Einschätzung: „Planungsbedingte Veränderungen der Verkehrslärmsituation lassen sich nur an den von Straßenverkehrslärm der B 443 betroffenen Fassadenabschnitten von Gebäuden feststellen. An diesen Fassaden hat der Schienenverkehrslärm und der Lärm der BAB A 2 keinen Einfluss auf den Gesamtlärmpegel.“

Der Abgleich mit der Untersuchung zur Verkehrslärmfernwirkung zeigt, dass diese Fälle bereits durch die Betroffenheit bei der Verkehrslärmfernwirkung und der damit verbundenen Lärmsanierung abgedeckt sind. Der Abgleich zeigt zudem auf, dass die Berechnungen zur Verkehrslärmfernwirkung eine größere Anzahl von Gebäuden ausweist, für die die in Kapitel 4.3.4 beschriebenen Regelungen zum passiven Schallschutz greifen. Nach den hier zur Gesamtlärmbetrachtung ermittelten Ergebnissen entstehen keine zusätzlichen Betroffenheiten. Insoweit ist die oben begründete Konfliktbewältigung gewährleistet und ausreichend, zumal mit der vorliegenden Schallbeurteilung zur Verkehrslärmfernwirkung von dem ungünstigeren Fall für die Anlieger ausgegangen wird, so dass diese von den passiven Schallschutzmaßnahmen profitieren (siehe Kapitel 4.3.4).

Die Untersuchungen zum Gesamtlärm haben ebenso wie die der Verkehrslärmfernwirkungen keine weiteren Folgen für die in Kapitel 4.3.3 erläuterten Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes, da die erforderlichen Regelungen für die aufgrund der Verkehrslärmwirkungen erforderlichen Maßnahmen der Lärmsanierung mit den in Kapitel 4.3.4 erläuterten Vertragsregelungen getroffen werden, so dass eine hinreichende Konfliktbewältigung erfolgt. Da die Pegelerhöhungen unterhalb der o.g. Schwellenwerte derart gering sind, sind weitere Maßnahmen nach Abwägung aller Belange nicht erforderlich.

### *Zusammenfassung*

Durch die vorliegenden Untersuchungen können die in der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Bedenken gegen die zusätzlich erwartete Lärmbelastung entkräftet werden. Die Mehrbelastungen durch den Gewerbelärm und den planbedingten Verkehrslärm – ermittelt auf der Grundlage der aktualisierten und überprüften Verkehrsuntersuchungen sowie unter Berücksichtigung der komplexen Lärmsituation in Aligse und Röddensen – führen unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Gesamtlärbetrachtung sowie unter Berücksichtigung der ergriffenen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen nicht zu Pegelerhöhungen, die ein Planungshindernis darstellen. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden gewahrt; planbedingt ausgelöste Gesundheitsgefährdungen oder gar potenzielle Beeinträchtigungen der körperlichen Unversehrtheit werden durch entsprechende Maßnahmen verhindert bzw. durch die o.g. Lärmsanierungsmaßnahmen kompensiert.

Dabei kann der Umstand, dass die Orientierungswerte der DIN 18 005 'Schallschutz im Städtebau' in weiten Teilen des Ortsteils Aligse bereits im Bestand überschritten werden, nach umfangreicher Betrachtung und Auswertung der ermittelten planbedingten Lärmimmissionen unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten auch vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastungen dem Planvorhaben nicht entgegen gehalten werden. Vor diesem Hintergrund wird die Lärmsanierung nur für erforderlich gehalten, wo die Einzellärbetrachtungen Pegelwerterhöhungen im Bereich einer potenziellen Gesundheitsgefährdung ergeben haben. Auf dieser Grundlage kommt die Stadt Lehrte in ihrer Abwägungsentscheidung unter Berücksichtigung aller planrelevanten Belange zu dem Ergebnis, dass die Planung in der vorliegenden Form erfolgen kann.

## **9.6 Blendwirkungen und sonstige Immissionen**

### *Lichtimmissionen*

Neben der Geräuschsituation wurde auf Anregung aus der Beteiligung zum Vorentwurf auch die Frage etwaiger Blendwirkungen durch Beleuchtungsanlagen im Plangebiet untersucht. Dabei wird als Immissionsort insbesondere das Wohngebiet an der Straße 'Zur Kreuzeiche', ca. 330 m nordöstlich des Plangebiets (Teilgeltngsbereich A), betrachtet.

In der vorliegenden diesbezüglichen Expertise<sup>1</sup> werden zunächst die Bewertungsmaßstäbe für Lichtimmissionen nach fachlichen Regelwerken erläutert. Der Beurteilung der Lichtimmissionen liegt das Beleuchtungskonzept der Fa. ALDI zugrunde, das für die Ausleuchtung der Stellflächen, Zuwegungen und Betriebsflächen u.a. zahlreiche Mastleuten vorsieht. Zusammenfassend kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass im vorliegenden Fall unter Berücksichtigung der Entfernung und der angegebenen technischen Planungsdaten im Bereich der

---

1 Verfasser: TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co KG (Gerhard Puhlmann), Hamburg 2017

o.g. Wohnbebauung keine Überschreitung der einschlägigen Immissionsrichtwerte zu erwarten ist. Dies gilt sinngemäß auch für beleuchtete Werbeanlagen im Plangebiet, zumal diese nur zur Südseite abstrahlen dürfen (siehe Kapitel 4.1).

Mit einer naturschutzfachlich begründeten Festsetzung werden die maximal zulässige Höhe von Beleuchtungskörpern an den Gebäuden und von freistehenden Masten sowie deren Abstrahlrichtung und Lichtfarbe bestimmt (siehe Kapitel 8.2). Diese Regelung wirkt sich auch positiv hinsichtlich der Reduzierung möglicher lichttechnischer Auswirkungen durch die Anlagenbeleuchtung aus. Weiter gehende Regelungen zum Schutz der Wohnnutzung nordöstlich des Plangebietes gegen schädliche und erheblich störende Blendwirkungen können und müssen auf der Grundlage des Städtebaurechts nicht getroffen werden. Dies ist aber auch für die geplante Nutzung durch ALDI nicht erforderlich, da nähere Regelungen im Durchführungsvertrag vereinbart werden. Die Vorhabenprüfung erfolgt im Rahmen des Genehmigungsverfahrens unter Beachtung der einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen (namentlich § 22 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 i.V.m. § 3 Abs. 1 BImSchG). Auf diese Weise kann ggf. durch entsprechende Auflagen oder Nebenbestimmungen in der Bau- und Betriebsgenehmigung ein hinreichender Schutz gewährleistet werden.

Dies gilt auch für den Schutz gegen Blendwirkungen durch den Fahrbetrieb in dem geplanten Sondergebiet, gegen die im Rahmen der öffentlichen Auslegung von privater Seite Bedenken vorgetragen wurden. Im Übrigen sind derartige Störungen nach Aussage des Gutachters – anders beispielsweise als bei unmittelbar benachbarten Grundstückszufahrten – angesichts des o.g. Abstandes und der vorhandenen Abschirmung durch die vorhandene Gehölzreihe nicht relevant.

Gleichwohl wird die Stadt Lehrte eine diesbezügliche Regelung in das Umweltmonitoring (siehe Kapitel 10.1) und in den Durchführungsvertrag mit der Vorhabenträgerin aufnehmen, die eine erneute Untersuchung und ggf. weitergehende Maßnahmen im Falle erheblicher Änderungen des Nutzungs- und Beleuchtungskonzeptes verbindlich vorschreibt, wenn erheblich störende und schädliche Auswirkungen für die bestehenden Wohngebiete in der Umgebung zu befürchten sind.

### *Erschütterungen*

Neben den Schall- und Lichtimmissionen wurde in den Beteiligungsverfahren vorgetragen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auch von den durch den Schwerlastverkehr entstehenden Erschütterungen ausgehen. Hierzu ist festzustellen, dass es sich bei den Straßen, über die das Verkehrsaufkommen abgewickelt werden soll, um klassifizierte Straßen in der Bauart des Landes Niedersachsen handelt: Autobahn A2 und zum kleinen Teil Bundesstraße B 433 (siehe Kapitel 4.2). Diese Straßen sind so ausgebaut und dimensioniert bzw. werden so unterhalten, dass sie die Nutzung durch Schwerverkehre aufnehmen können, ohne dass es zu Erschütterungen kommt. Im Übrigen ist die aufgrund der Neuplanung zu erwartende Zunahme des Lkw-Verkehrs innerhalb der Ortsdurchfahrten im Verhältnis zu den bestehenden und durch die allgemeine Verkehrsentwicklung zu erwartenden Belastungen sehr gering und führt absehbarerweise nicht zu zusätzlichen Schäden. Insofern kann dieser Aspekt nicht der Planung oder dem konkreten Projekt entgegengehalten werden.

### *Bahnbedingte Immissionen*

Die Deutsche Bahn AG weist darauf hin, dass in der Nähe von stromführenden Hochspannungsleitungen mit elektromagnetischen Beeinflussungen zu rechnen ist. Die hier betroffenen Leitungen tangieren das Plangebiet nur im Südosten und nur im Bereich von Verkehrs- und Grünflächen. Insoweit sind negative Auswirkungen der Magnetfelder auf den Menschen oder auf technische Anlagen im vorliegenden Fall nicht zu erwarten, da es zu derartigen Beeinflussungen nur in unmittelbarer Nähe der Leitungen und beim dauerhaften Aufenthalt im Einwirkungsbereich kommt.

### *Landwirtschaftliche Immissionen*

Weiter sind auch die aus der landwirtschaftlichen Nutzung im Umfeld resultierenden Staub- und Geruchsimmissionen anzusprechen. Dabei handelt es sich jedoch um Vorbelastungen im ortsüblichen Rahmen, die im Plangebiet hingenommen werden müssen. Diese Immissionen treten nur temporär und sind nicht beeinträchtigend für die geplante Nutzung.

### *Luftbelastung durch Feinstaub und Stickoxide*

Schließlich wurde aufgrund diverser Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit auch die Luftbelastung durch Feinstaub und Stickoxide näher betrachtet. Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB legt die Gemeinde im Rahmen der Umweltprüfung zur Bauleitplanung fest, in welchem Umfang und Detaillierungsgrad die Ermittlung der Belange für die Abwägung erfolgt. Die Umweltprüfung bezieht sich auf das, was nach aktuellem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Plans angemessenerweise verlangt werden kann.

In Niedersachsen wurde die Zuständigkeit für die Überwachung der Luftqualität der Zentralen Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm, Gefahrstoffe und Störfallvorsorge im Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim übertragen. Mit dem Lufthygienischen Überwachungssystem Niedersachsen (LÜN) wird die Luftqualität im Land gemäß den Vorschriften der 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) systematisch ermittelt und überwacht. Die Überwachung umfasst dabei sowohl gasförmige Schadstoffe (z.B. Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Stickstoffoxide, Ozon), als auch Partikel (z.B. PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) sowie partikelgebundene Schadstoffe.

Gemäß dem Jahresbericht 2019 des LÜN ist für das Plangebiet Folgendes festzustellen:

- Die Stadt Lehrte wird dem Ballungsraum Hannover-Braunschweig zugeordnet, der über jeweils zwei Messstationen in Hannover und in Braunschweig sowie über eine Messstation in Salzgitter verfügt. Diese Messstationen stehen in der Fläche messtechnisch repräsentativ auch für das Lehrter Stadtgebiet. Bezüglich der Feinstaubbelastung (PM<sub>10</sub>) wurde in Braunschweig ein Jahresmittelwert von 17 µg/m<sup>3</sup>, in Hannover von 18 µg/m<sup>3</sup> und in Salzgitter von 13 µg/m<sup>3</sup> ermittelt. Diese Ergebnisse liegen erneut niedriger als die Vorjahreswerte und insgesamt deutlich unter dem zulässigen Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>. Auch der Tagesmittelwert hielt sich an den Messstationen innerhalb des zulässigen Rahmens.
- Bezüglich der Belastung mit Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) stellt der Jahresbericht fest, dass der Immissionsgrenzwert für die mittlere jährliche Belastung durch Stickstoffdioxid (40 µg/m<sup>3</sup>) an den Probeentnahmestellen im „städtischen, vorstädtischen und ländlichen Hintergrund“ nicht überschritten wurde. Die Stadt Lehrte ist hier dem Bereich Hannover zugeordnet, in dem eine Belastung von 16 µg/m<sup>3</sup> errechnet wurde. Zu Überschreitungen kam

es nur in den Städten Hannover und Osnabrück. Der Grenzwert zum Schutz vor kurzzeitig erhöhten NO<sub>2</sub>-Konzentrationen (max. 18 Stunden pro Kalenderjahr mit NO<sub>2</sub>-Stundenwerten über 200 µg/m<sup>3</sup>) wurde an allen Messstationen eingehalten.

Diese Ergebnisse bestätigen das bereits im Jahr 2012 auf Initiative der Stadt Lehrte durchgeführte ‚modellgestützte Screening zur Ermittlung der Luftschadstoffe‘. Unter Heranziehung der Daten aus dem Jahr 2010 hatte das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim festgestellt, dass die Grenzwerte für Feinstaub und für Stickstoffdioxid im Stadtgebiet Lehrte deutlich unterschritten werden. Dies gilt für das Plangebiet und seine Umgebung auch unter Berücksichtigung der Autobahn A2 und anderer örtlicher Belastungen sowie für etwaige planbedingte zusätzliche Luftbelastungen aus dem Sondergebiet, zumal hier weitaus günstigere Rahmenbedingungen herrschen als in den Ballungsräumen (geringere Verkehrsbelastung, höhere Luftverwirbelung etc.). Daher kann ohne weitergehende Untersuchungen oder Messungen festgestellt werden, dass eine Gefährdung gesunder Arbeitsverhältnisse im Plangebiet oder gar die Beeinträchtigung des Wohnens im Ortsteil Aligse ausgeschlossen ist. Bei vergleichsweise geringen Mehrbelastungen und unter Berücksichtigung der örtlichen Ausgangssituation wird planbedingt keine relevante Verschlechterung der Luftsituation eintreten.

## 10 Zusätzliche Angaben und Zusammenfassung

### 10.1 Hinweise zur Umweltprüfung und -überwachung

#### *Bewertungsgrundlagen und -verfahren*

Für die Umweltprüfung kann zum Teil auf vorhandene Pläne und Untersuchungen zurückgegriffen werden. Der Ermittlung und Bewertung des Zustandes von Natur und Landschaft liegt der Landschaftsrahmenplan der Region Hannover (LRP 2013) zugrunde. Daneben werden Veröffentlichungen und Hinweise der zuständigen Fachdienststellen berücksichtigt (z.B. NI-BIS-Kartenserver des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie). Die Eingriffsbeurteilung wird im Rahmen eines landschaftsplanerischen Gutachtens nach dem Bewertungsmodell des Landkreises Osnabrück durchgeführt.

Die Berücksichtigung der immissionsschutzrechtlichen Belange basiert auf einer Reihe von schalltechnischen Untersuchungen, in denen die einschlägigen fachlichen Grundlagen und Regelwerke zur Anwendung kommen (z.B. TA-Lärm, DIN 18 005, DIN 45 961 etc.). Darüber hinaus wurden die Anforderungen zur Beurteilung des Verkehrslärmfernwirkung und der Gesamtlärmeinwirkungen nach der aktuellen Rechtsprechung berücksichtigt. Auf die methodischen Schwierigkeiten der juristisch geforderten Summenpegelbildung für unterschiedliche Lärmarten wird hingewiesen. Die Zusammenstellung der Umweltbelange erfolgt auf der Grundlage der gesetzlichen Regelungen des Baugesetzbuches und der fachplanerischen Vorgaben in verbal-argumentativer Form.

#### *Umweltüberwachung*

Die Gemeinden sind zur Umweltüberwachung (Monitoring) verpflichtet. Das Eintreten unvorhergesehener, erheblicher Umweltauswirkungen aufgrund der vorliegenden Planung ist als unwahrscheinlich anzusehen. Die umweltbezogenen Regelungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind im Zuge künftiger Baugenehmigungen zu beachten und entsprechend zu überwachen. Im Einzelnen sind folgende Monitoringmaßnahmen vorgesehen, die auch in den Durchführungsvertrag aufgenommen werden:



- Die zweckgemäße Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet und auf den extern zugeordneten Flächen sowie deren dauerhafte Sicherung im Sinne des Naturschutzes ist zu überprüfen. Nach Maßgabe des landschaftsplanerischen Gutachtens und der Satzung der Stadt Lehrte gehört hierzu insbesondere die Anwuchskontrolle sowie Fertigstellungs- und Entwicklungspflege für die Anpflanzung von Gehölzen in einem Zeitraum von drei Jahren sowie die Nachkontrolle der landschaftspflegerischen Entwicklungsmaßnahmen im Bereich Graphorn und in der Gemarkung Röddensen nach sieben Jahren, jeweils bezogen auf das Datum der ersten Baugenehmigung im Plangebiet. Ggf. sind entsprechende Nachpflanzungen vorzunehmen. Im Vorfeld und als Grundlage der o.g. Kontrollen legt die Vorhabenträgerin der Stadt Stadt Lehrte gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG einen Bericht über die durchgeführten Ausgleichs- und Unterhaltungsmaßnahmen vor.
- Daneben müssen die festgesetzten Emissionskontingente im Rahmen künftiger Bau- und Betriebsgenehmigungen beachtet und deren Einhaltung überprüft werden. Die Überwachung erfolgt durch die Stadt Lehrte und in Abstimmung zuständigen Fachdienststellen (z.B. Staatliches Gewerbeaufsichtsamt).
- Im Hinblick auf die möglichen Blendwirkungen sind etwaige erhebliche Änderungen des Nutzungs- und Beleuchtungskonzeptes Gegenstand künftiger Bauanträge und müssen darüber geregelt werden. Ggf. sind im Rahmen der Genehmigungen weitergehende Maßnahmen festzulegen, wenn erheblich störende und schädliche Auswirkungen für die bestehenden Wohngebiete in der Umgebung zu erwarten sein sollten.
- Neben einer allgemeinen verkehrsbehördlichen Überprüfung des Verkehrsaufkommens in den Ortsteilen Aligse und Röddensen können die im Durchführungsvertrag festgeschriebenen Verkehrszahlen für zusätzliche planbedingte Fahrten im Vollzug überprüft werden, da die in der Betriebsbeschreibung angegebenen Zahlen als Bestandteil der Baugenehmigung der Überwachung der unteren Bauaufsichtsbehörde unterliegen.
- Das Monitoring der Geräuschsituation erfolgt auf der Basis der für die 4. Stufe des Lärmaktionsplanes zu ermittelnden Verkehrszahlen (geplant 2022). Daneben lässt die Stadt Lehrte Schallmessungen im Zuge der Ortsdurchfahrt Aligse (Bereich ‚Zur Kreuzeiche‘) durchführen. Die im Herbst 2020 gestartete Messung wird zunächst über einen Zeitraum von 12 Monaten durchgeführt.

Insbesondere zu den beiden letztgenannten Punkten wird vorsorglich auf § 15 Abs. 1 BauN-VO verwiesen. Auch im Interesse der Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse können danach im Einzelfall bauliche Anlagen und sonstige Nutzung auch in Bebauungsplangebietem unzulässig sein, wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen, die im Baugebiet oder dessen Umgebung unzumutbar sind.

Weitere Monitoring-Maßnahmen werden von der Gemeinde derzeit nicht für erforderlich gehalten. Sofern unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen der Planung bekannt werden, ist in Abstimmung mit den zuständigen Behörden zu prüfen, ob und durch wen geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen sind.

## **10.2 Allgemein verständliche Zusammenfassung**

### *Vorhabenbeschreibung*

Mit dem vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung von Logistikflächen in verkehrsgünstiger Lage an der Autobahn A2 geschaffen, um damit die Errichtung eines neuen Verteilzentrums der Fa. ALDI zu ermöglichen. Im Bestand umfasst das ca. 17 ha große Plangebiet (Teilgeltungsbereich A) überwiegend Ackerflächen südwestlich eines vorhandenen Gewerbegebietes in der Gemarkung Aligse. Im Plangebiet wird zum größten Teil ein Sondergebiet für die Errichtung eines Logistikzentrums der Fa. ALDI festgesetzt (ca. 13 ha), wobei bis zu 90 % dieser Flächen bebaut oder versiegelt werden können (ca. 11,6 ha). Die zulässige Höhe der baulichen Anlagen wird in Höhe über N.N. festgesetzt und beträgt ca. 17,5 m über Gelände.

Zur Erschließung des Areals werden eine öffentliche Straße in direktem Anschluss an die Autobahn/Westtangente und Anbindung an das vorhandene Gewerbegebiet sowie private Verkehrsflächen festgesetzt (in der Summe ca. 0,9 ha). Lkw-Stellplätze, Parkplätze für Beschäftigte von ALDI und Besucher sowie die Erschließungsflächen für die Belieferung der Lagerhallen werden innerhalb des geplanten Sondergebietes nach Maßgabe eines mit der Stadt Lehrte abgestimmten Vorhaben- und Erschließungsplan realisiert.

### *Auswirkungen für Natur und Landschaft*

Unter naturschutzfachlichen Aspekten sind bei Durchführung der Planung erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erwarten. Besonders betroffen sind Boden-, Wasser- und Klimahaushalt durch die großflächige Versiegelung (bis zu 12,5 ha). Die Biotopverluste beziehen sich überwiegend auf geringwertige Ackerflächen, aber auch wertvolle Gehölzstrukturen (ca. 0,75 ha). Das Landschaftsbild verändert sich durch die Beseitigung prägender Elemente und durch die Errichtung großmaßstäblicher Baukörper. Diese Eingriffe sind im planerischen Sinne nicht vermeidbar, da hier der städtebaulich begründeten Entwicklung des Plangebiets der Vorrang eingeräumt wird. Die geplante Dachbegrünung und die Regenwasserbewirtschaftung tragen zur Verringerung negativer Folgewirkungen bei. Insbesondere negative Auswirkungen auf den Wasserhaushalt werden vermieden und die Folgen für das Klima auf ein nicht erhebliches Maß gesenkt.

Darüber hinaus kann ein Teil der planbedingt zu erwartenden Eingriffe durch die Anpflanzungen und Biotopgestaltungsmaßnahmen (Obstwiese, Ruderalgebüsch) an den Rändern des Plangebietes ausgeglichen werden. Gleichwohl verbleibt nach der im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung erstellten naturschutzfachlichen Bewertung ein erhebliches Kompensationsdefizit, das durch Festsetzung, Zuordnung und vertragliche Sicherung weiterer naturschutzbezogener Maßnahmen ausgeglichen wird. Dabei handelt es sich um die Anlage einer Baumreihe an der kommunalen Straße 'Zur Kreuzeiche' in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet sowie um Entwicklungsmaßnahmen der Nds. Landgesellschaft mbH (NLG) im Bereich 'Grafhorn' (Sandheide, Eichenmischwald und Streuobstwiese; insgesamt ca. 4,3 ha in Teilgeltungsbereich B,) und in der Gemarkung Röddensen (Eichenmischwald und Extensivgrünland, ca. 2,4 ha in Teilgeltungsbereich C). Die beiden letztgenannten Bereiche werden als sogenannte einbezogene Flächen verbindlich in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen.

Schließlich werden auch die Eingriffe und ökologische Beeinträchtigungen von planfestgestellten Ausgleichs- und Waldflächen, die im Zuge des Autobahnausbaus hergerichtet worden waren, kompensiert. Hierfür werden in Ermangelung von eingriffsnahen Flächen naturschutzrechtlich anerkannte Flächen aus einem von der Forstbetriebsgemeinschaft Celler Land bewirtschafteten Kompensationspool in der Gemarkung Eicklingen in Anspruch genommen (ca. 1,7 ha). Die rechtliche Sicherung erfolgt hier über eine grundbuchliche Eintragung und – ebenso wie für die o.g. Kompensationsflächen – durch die Aufnahme in den Durchführungsvertrag, den die Vorhabenträgerin mit der Stadt Lehrte schließt.

Im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Prüfung wurden besonders gefährdete Arten einer vertiefenden Prüfung unterzogen. Aufgrund des Vorkommens von nicht stark gefährdeten Vögeln, z.B. Gartengrasmücke, Goldammer, und Fledermäusen, können etwaige Verbotstatbestände nach Bundesnaturschutzgesetz, insbesondere der Verlust von Fortpflanzungsstätten oder den Tieren selbst, vermieden werden, wenn Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen beachtet werden. Namentlich dürfen die Bauarbeiten nur zu bestimmten Zeiten durchgeführt werden (Winter). Weiterhin sind die Kontrolle von Gehölzen vor der Fällung (Baumhöhlen) und die Überprüfung des Baufeldes auf Bodenbrüter und geschützte Säugetiere vorgesehen. Die Bauarbeiten beginnen erst, wenn Fachpersonal die komplette Fläche untersucht und keine Tierarten oder deren besetzte Fortpflanzungsstätten gefunden wurden. Etwaige Schutz- oder Ausgleichsmaßnahmen werden mit der Naturschutzbehörde abgestimmt.

#### *Immissionsschutzrechtliche Belange*

Hier werden zunächst die von dem Plangebiet ausgehenden Emissionen aus der logistischen Nutzung der Planflächen betrachtet. Zur Vermeidung unzulässiger Belastungen in der betroffenen Umgebung – hier namentlich in dem Wohngebiet 'Kuhlkamp' und in dem unmittelbar benachbarten Gewerbegebiet – werden sogenannte Emissionskontingente festgesetzt, die die zulässigen Nutzungen in dem Sondergebiet hinsichtlich ihres Störgrades einschränken, um den Schutz der Umgebung zu gewährleisten. Die Einhaltung der Emissionskontingente durch geeignete Maßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) ist im Bauantragsverfahren nachzuweisen. Die vorliegenden schalltechnischen Voruntersuchungen belegen, dass sich gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse auf diese Weise gewährleisten lassen.

Aufgrund des Straßenverkehrslärms kommt es im Plangebiet und seiner unmittelbaren Umgebung nicht zu immissionsschutzrechtlich relevanten Auswirkungen, und zwar weder aufgrund des geplanten Neubaus der Erschließungsstraße noch durch die von der Autobahn auf das geplante Gebiet einwirkenden Geräusche. Aufgrund der Untersuchungen zur planbedingten Verkehrslärmfernwirkung sind jedoch im Zuge der Ortsdurchfahrten Aligse und Röddensen zum Teil geringfügige Erhöhungen der maßgeblichen Beurteilungspegel zu erwarten (bis zu 0,3 dB(A)). Diese erreichen oder überschreiten zum Teil auch die Schwelle der potenziellen Gesundheitsgefährdung. Als Beitrag zur planerischen Konfliktbewältigung wird durch eine vertragliche Vereinbarung zwischen der Stadt Lehrte und der Vorhabenträgerin sichergestellt, dass an konkreten Bestandsbauten passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt und die dadurch entstehenden Kosten von der Vorhabenträgerin übernommen werden.

Eine Gesamtlärbetrachtung, in der die unterschiedlichen Lärmarten energetisch addiert werden, zeigt, dass es planbedingt in den Ortsteilen Aligse und Röddensen auch unter Berücksichtigung weiterer Lärmquellen (Autobahn, Bahnstrecke, Gewerbelärm etc.) nicht zu zusätzlichen Pegelerhöhungen kommt, die die Schwelle der potenziellen Gesundheitsgefährdung erreichen oder überschreiten.

Unzumutbare Beeinträchtigung des o.g. Wohngebietes durch Blendwirkungen sind nicht zu erwarten. Sonstige Immissionen liegen nicht vor bzw. werden – soweit es sich um Geruchs-, Lärm- und Staubbelastungen aus der landwirtschaftlichen Nutzung handelt – als ortsübliche Vorbelastung beurteilt. Auch die einschlägigen Grenzwerte für die Luftbelastung werden absehbarerweise nicht überschritten.

Schließlich wird mit der Einschränkung sogenannter Störfallbetriebe in dem geplanten Sondergebiet dafür Sorge getragen, dass negative Auswirkungen oder Gefährdungen von Wohngebieten und sonstigen schutzbedürftigen Gebieten so weit wie möglich vermieden werden.

### *Gesamteinschätzung*

Grundsätzlich anderweitige Planungsmöglichkeiten wurden im Rahmen der Standortbeurteilung geprüft und verworfen (siehe Kapitel 3.1). Insbesondere die günstige Verkehrslage des Plangebietes mit unmittelbarem Autobahnanschluss erlaubt eine nach Abwägung aller sonstigen Planungsbelange vertretbare Entwicklung des Sondergebietes für das geplante Logistikzentrum in der Gemarkung Aligse (siehe Kapitel 15). Durch die intensive bauliche Nutzung in einem vorbelasteten Bereich (Autobahn, Gewerbe, Hochspannungsleitungen) wird der Inanspruchnahme von Flächen an anderer Stelle entgegengewirkt.

Bei Nichtdurchführung der Planung bliebe es bei der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung der Ackerflächen und die landschaftsprägenden Gehölzstrukturen ließen sich erhalten. Zusätzliche gewerbliche Immissionen würden nicht entstehen. Demgegenüber ließen sich die bereits mit dem Flächennutzungsplan formulierten städtebaulichen Ziele nicht umsetzen. Die Entwicklung der für den Wirtschaftsstandort Lehrte bedeutsamen Flächen mit hervorragender überörtlicher Verkehrsanbindung wäre blockiert. Vor diesem Hintergrund wird mit der vorliegenden Planung diesem Ziel der Vorrang gegenüber etwaigen entgegenstehenden Belangen eingeräumt. Die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen können durch geeignete Maßnahmen kompensiert werden.

## **Teil C Verfahren und Abwägung**

### **11 Frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung**

Die frühzeitigen Beteiligungsverfahren wurden im Sommer 2016 durchgeführt, nachdem die politischen Gremien der Stadt Lehrte den Vorentwurf des Bebauungsplanes zustimmend zur Kenntnis genommen hatten. Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB, die in der Zeit vom 15.07. bis 15.08.2016 durchgeführt wurde, sind zwei Stellungnahmen von privater Seite eingegangen. Die frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte mit Schreiben vom 05.07. und mit Fristsetzung bis zum 15.08.2016. In diesem Verfahrensschritt sind neben Antworten ohne Anregungen und Bedenken auch zahlreiche abwägungsrelevante Stellungnahmen eingegangen.

### **12 Öffentliche Auslegung und Behördenbeteiligung**

Der Rat der Stadt Lehrte hat in seiner Sitzung am 10.05.2017 dem ausgearbeiteten Entwurf des Bebauungsplanes und der Begründung zugestimmt und seine öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB beschlossen. Zu diesem Verfahrensschritt ist innerhalb der festgesetzten Zeit vom 29.05. bis 30.06.2017 eine Stellungnahmen von privater Seite eingegangen. Zwei weitere Eingaben folgten nach Ablauf der Auslegungsfrist. Im Nachgang hat am 26.09.2017 eine Einwohnerversammlung stattgefunden.

Die Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte mit Schreiben vom 22.05.2017. Innerhalb der zum 30.06.2017 gesetzten Frist wurde eine Reihe von abwägungsrelevanten Stellungnahmen vorgetragen. Eine weitere Stellungnahme ist nach Ablauf der Frist eingegangen (Straßenbauverwaltung NLStBV).

### **13 Erneute Auslegung und Behördenbeteiligung**

Der Entwurf des Bebauungsplanes wurde aufgrund von Stellungnahmen aus der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung geändert und ergänzt. Zudem gab es aus der Öffentlichkeit und aus den Beratungen in den politischen Gremien weitere Anregungen zur Verkehrsführung (Linksabbieger von der Autobahnanschlussrampe) und zum Thema der Verkehrslärmfernwirkungen. Deren Berücksichtigung wurde zusätzlich in die Planung aufgenommen. Der Rat der Stadt Lehrte hat in seinen Sitzungen am 06.12.2017 und erneut am 27.06.2018 dem geänderten Entwurf des Bebauungsplanes und der Begründung zugestimmt.

Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 12.07. bis 31.08.2018 gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erneut öffentlich ausgelegt. Darüber hinaus wurde am 14.08.2018 eine weitere Einwohnerversammlung durchgeführt. In dem o.g. Zeitraum wurden insgesamt 116 Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit sowie ein Gegengutachten zur Verkehrsplanung vorgelegt. Die erneute Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erfolgte mit Schreiben vom 04.07.2018. Innerhalb der zum 13.08.2018 gesetzten Frist sind weitere abwägungsrelevante Stellungnahmen eingegangen.

## 14 Zweite erneute Auslegung und Behördenbeteiligung

Nach der Durchführung der erneuten Auslegung wurde das Planverfahren auf die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans gemäß § 12 Abs. 3a BauGB umgestellt. Gegenstand der 2. erneuten Auslegung waren der vorhabenbezogene Bebauungsplan, bestehend aus seinen zeichnerischen und textlichen Festsetzungen für die Teilgeltungsbereich A bis D, der Vorhaben- und Erschließungsplan sowie die konkrete Vorhabenbeschreibung entsprechend des Durchführungsvertrags. Daneben wurden diverse der Planung zugrunde liegende Fachgutachten und -beiträge sowie der Vertrag zur Lärmsanierung samt Nachtrag öffentlich ausgelegt.

Der Rat der Stadt Lehrte hat in seiner Sitzung am 17.02.2021 dem geänderten Entwurf des Bebauungsplanes – jetzt in der Fassung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans gemäß § 12 Abs. 3a BauGB – und der Begründung zugestimmt sowie seine zweite erneute Auslegung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB beschlossen.

Die geänderten Planunterlagen haben in der Zeit vom 08.03. bis 16.04.2021 gemäß § 4a Abs. 3 BauGB zum zweiten Mal erneut öffentlich ausgelegen. Darüber hinaus wurde am 25.03.2021 eine weitere Einwohnerversammlung durchgeführt. In dem o.g. Zeitraum wurden insgesamt 235 Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit sowie drei weitere Gegengutachten zur Verkehrsplanung, zur Gesamtlärmbetrachtung und zu dem landschaftsplanerischen Fachbeitrag vorgelegt. Die erneute Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erfolgte mit Schreiben vom 03.03.2021. Innerhalb der zum 16.04.2018 gesetzten Frist sind weitere abwägungsrelevante Stellungnahmen eingegangen.

## 15 Zusammenfassung der Abwägungsergebnisse

Die Abwägung zur Bauleitplanung erfolgt grundsätzlich in folgenden Schritten: Im ersten Schritt werden die jeweils betroffenen Belange ermittelt. Im zweiten Schritt werden diese mit dem ihnen jeweils zukommenden Gewicht bewertet. Sodann werden im dritten Schritt die betroffenen Belange mit ihrem jeweiligen Gewicht untereinander abgewogen (§ 1 Abs. 7 BauGB). Die Stadt hat dabei insbesondere im ersten Schritt die ihr erkennbaren und die im Rahmen der Beteiligungsverfahren bekannt gewordenen Belange zur Kenntnis genommen und geprüft. Dies betrifft sowohl die privaten Belange der Bürgerinnen und Bürger, die Belange des Vorhabenträgers als auch die städtebaulichen Belange. Das Abwägungsgebot ist nicht verletzt, wenn in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig die Zurückstellung eines anderen Belangs entschieden wird.

In Teil A der vorliegenden Begründung sind die städtebaulichen Ziele für die Ausweisung von Logistikflächen in der Gemarkung Aligse dargestellt und die verbindlichen Festsetzungen des Bebauungsplans sowie die wesentlichen Regelungen des Durchführungsvertrages zu dem Vorhaben- und Erschließungsplan erläutert worden. Der Umweltbericht in Teil B beschreibt die Ergebnisse der im Rahmen der Planung durchgeführten Umweltprüfung. Diese umfassen zum einen die Bestandserfassungen und -bewertungen bezüglich Natur und Landschaft sowie die daraus abgeleiteten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen (naturschutzrechtliche Eingriffsregel) und zum anderen die Analysen der Immissionssituation und die darauf basierenden Vorkehrungen gegen schädliche Umwelteinwirkungen und die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen.

In der Summe sind damit im Rahmen der Bauleitplanung umfangreiche städtebauliche und fachplanerische Untersuchungen durchgeführt worden, die der qualifizierten Gesamtbeurteilung und abwägenden Planungsentscheidung durch die Stadt Lehrte zugrunde liegen. Die Standortentscheidung erfolgte nach umfangreichen Prüfungen zu möglichen Alternativflächen. Im Rahmen der Sachstandsermittlung waren die absehbaren Planfolgen wie Flächenversiegelung, Beeinträchtigung von Funktionen des Naturhaushalts und der Naherholung sowie die zu erwartenden Verkehrs- und Lärmbelastungen ermittelt und anhand der einschlägigen Regelwerke beurteilt worden. Weiter wurden die in den Verfahrensschritten zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung vorgetragenen Anregungen und Bedenken zur Kenntnis genommen und eingehend geprüft (siehe Teil C, Kapitel 11 bis 14 sowie Abwägungstabellen im Anhang). Die umfangreichen Vorbehalte insbesondere der Bürgerinnen und Bürger aus den Ortschaften Aligse und Röddensen waren in ein Verhältnis zu sonstigen Zielen und Aspekten der Stadtentwicklung zu setzen. Insbesondere angeführt seien hier die Erhaltung von Arbeitsplätzen sowie die Sicherung/Schaffung von Entwicklungsmöglichkeiten für ansässige Lehrter Betriebe; weiter die bereits in der Flächennutzungsplanung 2007 und mit dem integrierten Stadtentwicklungskonzept ISEK 2015 definierten städtebaulichen Zielsetzungen bezüglich der Entwicklung des Areals zugunsten von gewerblichen Nutzungen; schließlich die bestehenden Vorbelastungen des Geländes und die besondere verkehrliche Lagegunst des Standorts.

In der Bewertung und Gewichtung all dieser Belange kommt die Stadt Lehrte zu dem Ergebnis, dass der Realisierung des Vorhabens der Vorrang eingeräumt wird. Damit wird insbesondere berücksichtigt, dass die planbedingt zu erwartenden negativen Auswirkungen nicht mit unzulässigen Beeinträchtigungen oder Störungen einhergehen und – soweit erforderlich – im gesetzlichen Rahmen ausgeglichen werden. Dies gilt namentlich für die aufgrund der Planungsentscheidung unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die als kritischen erkannten Verkehrslärmfernwirkungen in den Ortschaften Aligse und Röddensen. Diese werden durch externe Ausgleichsmaßnahmen bzw. durch qualifizierte Lärmsanierungsmaßnahmen zulasten der Vorhabenträgerin kompensiert.

## Verfahrensvermerke

Der Entwurf der Begründung hat auf Beschluss des Rates der Stadt Lehrte vom 10.05.2017 in der Zeit vom 29.05. bis einschließlich 30.06.2017 zusammen mit dem Entwurf des Bebauungsplanes gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen.

Der geänderte Entwurf der Begründung hat aufgrund der Beschlüsse des Rates der Stadt Lehrte vom 06.12.2017 und 27.06.2018 in der Zeit vom 12.07.2018 bis einschließlich 31.08.2018 zusammen mit dem geänderten Entwurf des Bebauungsplanes gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erneut öffentlich ausgelegen.

Der erneut geänderte Entwurf der Begründung samt Umweltbericht hat auf Beschluss des Rates der Stadt Lehrte vom 17.02.2021 in der Zeit vom 08.03. bis einschließlich 16.04.2021 zusammen mit dem erneut geänderten Entwurf des Bebauungsplanes – jetzt als vorhabenbezogener Bebauungsplan samt Vorhaben- und Erschließungsplan – gemäß § 4a Abs. 3 BauGB zum zweiten Mal erneut öffentlich ausgelegen.

Der Rat der Stadt Lehrte hat die Begründung samt Umweltbericht in seiner Sitzung am 21.07.2021 nach Prüfung der Stellungnahmen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zusammen mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan beschlossen.

Lehrte, den 01.02.2022

L.S.

*gez. i. V. Bollwein*

.....  
Stadt Lehrte  
Der Bürgermeister

Die Begründung zum Entwurf des o.g. Bauleitplanes wurde gemäß § 9 Abs. 8 BauGB im Auftrag der ALDI Immobilienverwaltung GmbH & Co KG, Herten, und in Abstimmung mit der Stadt Lehrte ausgearbeitet.

Planverfasser:

**plan:b** (Dipl.-Ing. Georg Böttner)  
Göttinger Chaussee 166 : 30459 Hannover  
Tel. 0511/524809-10 : info@plan-boettner.de

Hannover, den 26.08.2021

Büro **plan:b**

*gez. Georg Böttner*

.....  
Der Planverfasser