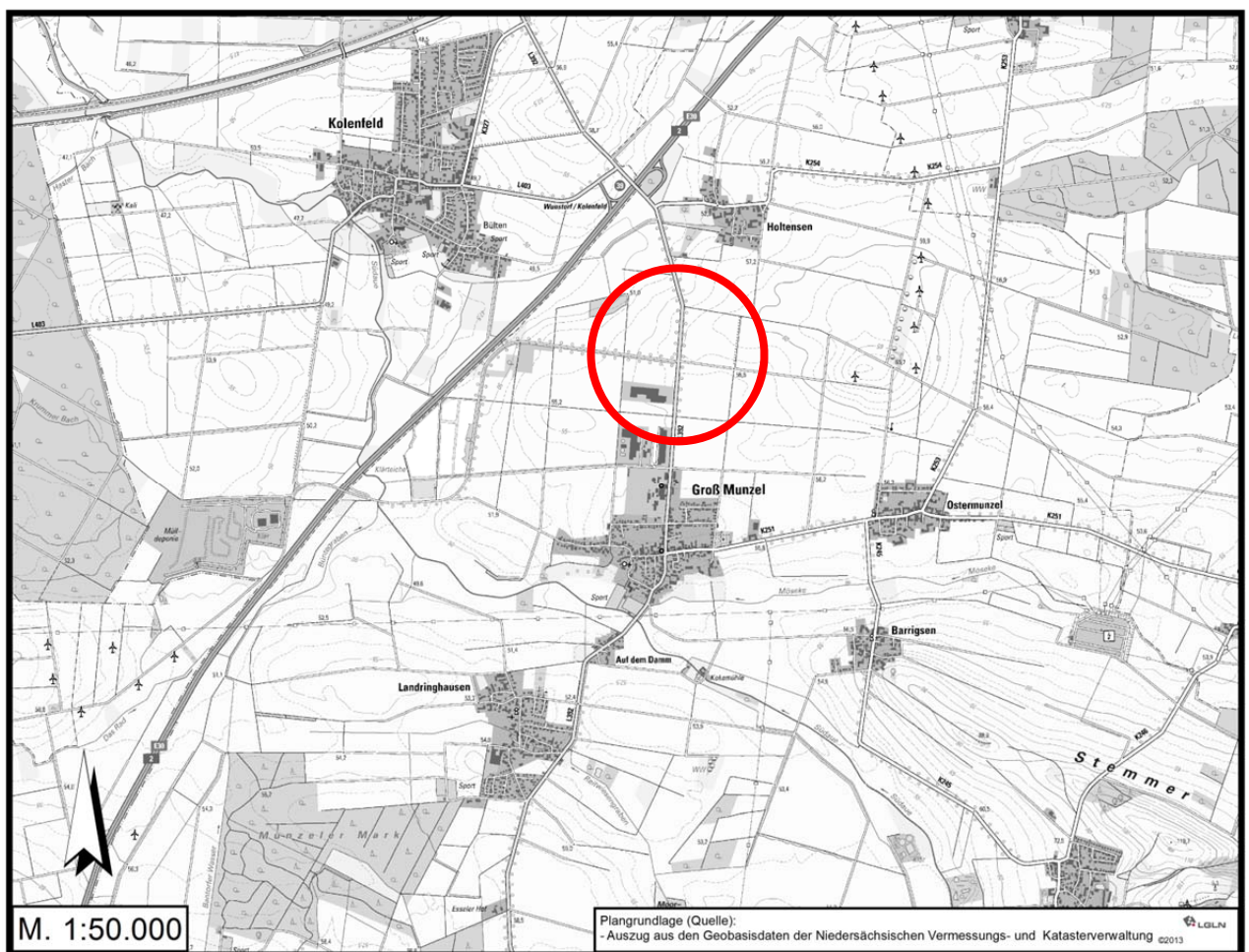


# Stadt Barsinghausen

Region Hannover

## 6. Änderung des Flächennutzungsplans



**Entwurf zur öffentlichen Auslegung (§ 3 Abs. 2 BauGB)  
und zur Beteiligung der Behörden (§ 4 Abs. 2 BauGB)**

**September 2016**

# **Stadt Barsinghausen**

**Region Hannover**

## **6. Änderung des Flächennutzungsplans**

**Planzeichnung**

**Entwurf zur öffentlichen Auslegung (§ 3 Abs. 2 BauGB)  
und zur Beteiligung der Behörden (§ 4 Abs. 2 BauGB)**

**September 2016**



# Stadt Barsinghausen

Region Hannover

## 6. Änderung des Flächennutzungsplans

**Begründung**

**Entwurf zur öffentlichen Auslegung (§ 3 Abs. 2 BauGB)  
und zur Beteiligung der Behörden (§ 4 Abs. 2 BauGB)**

**September 2016**



## Inhaltsverzeichnis

<b>TEIL A (Begründung – allgemeiner Teil)</b> .....	<b>1</b>
1. Allgemeines .....	1
1.1 Ausgangssituation und Grundlagen.....	1
1.2 Räumlicher Geltungsbereich .....	2
1.3 Ziele und Zwecke der Planung .....	2
1.4 Planungsvorgaben .....	3
2. Standortvergleich.....	5
3. Erläuterung der Darstellungen.....	8
4. Auswirkungen der Flächennutzungsplanänderung .....	9
4.1 Belange der Raumordnung und Siedlungsentwicklung.....	9
4.2 Verkehr.....	11
4.3 Arbeitsstättenentwicklung .....	13
4.4 Landwirtschaftliche Belange .....	13
4.5 Forstwirtschaftliche Belange .....	14
4.6 Wasserwirtschaft.....	14
4.7 Ver- und Entsorgung.....	16
4.8 Immissionsschutz.....	16
4.9 Boden, Natur und Landschaft.....	22
4.10 Altablagerungen / Kampfmittel.....	22
4.11 Erholung.....	22
4.12 Denkmalpflege .....	22
5. Verfahren .....	23

## **TEIL A (Begründung – allgemeiner Teil)**

### **1. Allgemeines**

#### **1.1 Ausgangssituation und Grundlagen**

Im Gebiet der Stadt Barsinghausen soll nördlich vom Ortsteil Groß Munzel - angrenzend an bereits bestehende Gewerbegebiete und in unmittelbarer Nähe zur Autobahn (BAB 2, Anschlussstelle „Wunstorf-Kolenfeld“) - großflächige, neue Gewerbegebiete auf bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen ausgewiesen werden.

Die Gebiete sind durch gut ausgebaute Straßen (Landesstraße 392 und Straße zur Deponie Kolenfeld) bereits optimal erschlossen und an die Autobahn (rund 1 km nördlich) angebunden.

Der Standort resultiert aus vorhergehenden Untersuchungen zu nachfragegerechten und gleichzeitig raumordnerisch verträglichen Standorten in der Region Hannover. Die Region Hannover hat 2010 gemeinsam mit der Stadt Barsinghausen ein Logistikflächenkonzept<sup>1</sup> entwickelt, um langfristig der starken Nachfrage nach geeigneten Standorten für den Logistiksektor nachzukommen und ungeplanten „Wildwuchs“ zu vermeiden. Die entstehenden Quell- und Zielverkehre von Logistikunternehmen sollen an den dafür vorgesehenen Standorten zusammenlaufen, was auch unter Lärmemissionsgesichtspunkten (Nähe zu Ortslagen) geeignete Flächen voraussetzt.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie im Auftrag der Region Hannover, der Stadt Barsinghausen und der Stadt Wunstorf (Grontmij, 2012) wurde der entsprechende Logistikscherpunkt A I („Barsinghausen-Wunstorf“) genauer untersucht und geeignete Logistikflächen im Umfeld der Autobahnanschlussstelle „Wunstorf-Kolenfeld“ konkretisiert. Dabei wurden sowohl wirtschaftliche und verkehrliche Belange als auch zentrale Umwelt- und Naturschutzaspekte berücksichtigt, Umfeldnutzungen und potenzielle Nutzungskonflikte gewürdigt und ein Struktur- und Flächenkonzept erarbeitet.

Der mit der 6. Änderung des Flächennutzungsplanes überplante Bereich entspricht grundsätzlich den in der Machbarkeitsstudie empfohlenen, südlich der Autobahn gelegenen Flächen als einem wesentlichen Teil des Gesamtlogistikkonzeptes Barsinghausen-Wunstorf.

Mit der 6. Änderung des Flächennutzungsplanes werden beiderseits der L 392 gewerbliche Bauflächen vorgesehen und somit die planungsrechtlichen Voraussetzungen für großflächige Gewerbegebiete in verkehrsgünstiger Lage entlang der BAB 2 vorbereitet. Im Parallelverfahren wird für die Flächen westlich der L 392 ein Bebauungsplan aufgestellt (B-Plan Nr. 204).

Die Bauleitplanung trägt so zur Stärkung einer gewerblichen „Logistik-Achse“ im südlichen Niedersachsen und der Schaffung neuer Arbeitsplätze im Bereich der Stadt Barsinghausen bei.

<sup>1</sup> REGION HANNOVER (2010): Logistikflächenkonzept 2020 der Region Hannover

## 1.2 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich (36,3 ha) befindet sich am gewerblich vorgeprägten, nördlichen Ortsrand von Groß Munzel. Etwa 480 m weiter nordöstlich liegt der Ortsteil Holtensen der Stadt Barsinghausen.

Der Geltungsbereich orientiert sich in seiner Abgrenzung an vorhandenen Straßen und Wegen. Die Flächen im Geltungsbereich werden derzeit ackerbaulich genutzt.

Die gewerblichen Bauflächen erstrecken sich beiderseits der L 392, auf deren Westseite sich bereits größere Gewerbegebiete befinden.

Die ostwärts gerichteten Flächen des Geltungsbereiches werden nach Norden und Süden durch landwirtschaftliche Wege begrenzt, die von der L 392 aus Richtung Osten führen. Die östliche Grenze wird parallel zur L 392 mit einem Abstand von rund 300 m gebildet.

Auf der gegenüberliegenden Seite der L 392 ist der Geltungsbereich im Norden geradlinig zu dem dortigen Waldstück fortgeführt. Im Süden bildet die Straße zur Deponie Kolenfeld die Grenze. Nördlich dieser Straße führt ein einfacher Grasweg zu dem kleinen Waldstück und bildet dort die westliche Grenze des Plangebietes.

Weiter nördlich, östlich und westlich setzen sich landwirtschaftlich genutzte Flächen fort. Die Autobahn in begrünter Dammlage begrenzt den Landschaftsraum nach Westen in ca. 430 m bis 780 m Entfernung. Etwa 350 m westlich vom Plangebiet, an der Straße zur Deponie, befindet sich ein Mastbetrieb, jenseits der Autobahn eine Biogasanlage und weitere Tierhaltungsbetriebe.

Südwestlich schließen an den Geltungsbereich mehrere großflächige Gewerbegebiete an: Lager- und Produktionsflächen für Möbel- und Ladenbauelemente (ehemalige Gemüsefrosterei), Regallager von Nordfrost, Flüssigzuckerwerk, Landmaschinen-Vertrieb. Eine große Photovoltaikanlage nimmt weite Bereiche des Geländes der ehemaligen Zuckerfabrik ein, deren Gebäude und Anlagen im Jahr 2011 abgerissen wurden.

Ostseits der L 392 schließen sich südlich vom Geltungsbereich zunächst weitere Ackerflächen an. In einem Abstand von 348 m befinden sich dann an der L 392 Gewerbegebäude und Wohnhäuser. Etwas abgesetzt von der L 392 liegt rund 540 m südlich vom Geltungsbereich das Wohngebiet an der Adolf-Meyer-Straße.

Westlich der L 392 fällt das Plangebiet von Südost nach Nordwest hin ab. Die maximalen Höhendifferenzen betragen rd. 5 - 6 m. Östlich der L 392 ist das Gelände nahezu eben.

## 1.3 Ziele und Zwecke der Planung

Mit der 6. Änderung des Flächennutzungsplanes wird der Zweck verfolgt, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung von großflächigem Gewerbe (insbesondere Logistik) am Standort Barsinghausen, Ortsteil Groß Munzel nahe der BAB 2 (ASS „Wunstorf-Kolenfeld“) zu schaffen.

Die Bauleitplanung dient damit folgenden Zielen:

- Schaffung von neuen Arbeitsplätzen durch die mittel- bis langfristige Erweiterung von bestehenden Gewerbeflächen und damit Sicherung und Stärkung des Wirtschaftsstandortes Barsinghausen.

- Mittel- bis langfristige Entwicklung von autobahnnahen nachfragegerechten Bauflächen für die Ansiedlung von großflächigem Gewerbe (insbesondere Logistik).
- Mittel- bis langfristige Entwicklung von Gewerbeflächen für Nutzungen mit nächtlichem Schichtbetrieb und Verkehrsaufkommen (Logistik) in ausreichendem Abstand zu Wohnsiedlungen.
- Prüfung der Belange des Umwelt- und Immissionsschutzes.
- Einbindung des Gebietes und der zukünftigen baulichen Nutzungen in das Stadt- und Landschaftsbild am Übergang in die freie Landschaft.

## 1.4 Planungsvorgaben

### Raumordnung<sup>2</sup>

Mit Bekanntmachung der allgemeinen Planungsabsichten vom 20.06.2013 wurde das Verfahren zu einer Neuaufstellung des RROP 2005 der Region Hannover förmlich eingeleitet. Der Satzungsentwurf für das RROP 2016 liegt mit Stand vom 30.08.2016 vor und wird vermutlich noch im Jahr 2016 beschlossen.

Neben den Aussagen des RROP 2005 werden im Folgenden auch eventuelle Änderungen und Ergänzungen gemäß der Entwurfsfassung des RROP 2016 für das Plangebiet und dessen näheres Umfeld dargelegt.

- Der Ortsteil Groß Munzel wird in beiden Fassungen als "Standort mit der Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten" dargestellt.
- Im Rahmen der Tabelle 26 im RROP Entwurf 2016 wird das Plangebiet als "regional bedeutender Entwicklungsstandort für großbetriebliches Gewerbe und Logistik; gute BAB - Anbindung (A 2/ASS Kolenfeld), Teil des Logistikschwerpunktes West" in einer Dimension von 36 ha beschrieben.
- Das Plangebiet liegt im Wasserschutzgebiet Forst Esloh, an dessen westlichem Rand (Zone IIIa), das im RROP 2005 als "Vorranggebiet für die Trinkwassergewinnung" dargestellt ist. In der Entwurfsfassung des RROP 2016 ist der westliche Rand dieses Vorranggebietes bis an die L 392 zurückgenommen und betrifft somit nur noch den östlichen Teil des Geltungsbereiches der 6. Änderung des Flächennutzungsplanes.
- Die das Plangebiet querende Landesstraße (L 392) ist als „Vorranggebiet Straße von regionaler Bedeutung“ im RROP Entwurf 2016 dargestellt - im RROP 2005 „Hauptverkehrsstraße von regionaler Bedeutung“.
- In beiden RROP-Fassungen wird das Plangebiet als "Vorsorgegebiet<sup>3</sup> für die Landwirtschaft" - wie nahezu der gesamte unbesiedelte Raum der Stadt Barsinghausen - aufgrund des hohen, natürlichen, standortgebundenen landwirtschaftlichen Ertragspotenzials geführt.
- Im RROP Entwurf 2016 ist das Plangebiet innerhalb der „Bereiche mit hoher bis sehr hoher Bedeutung für Gastvögel“ gemäß Landschaftsrahmenplan der Region Hannover (LRP 2013) gelegen.

<sup>2</sup> Zur Raumordnung siehe auch Kap. 4.1

<sup>3</sup> Im RROP 2016 (Entwurf) werden Vorsorgegebiete als Vorbehaltsgebiete bezeichnet.

- Es ist zudem ein großräumiges „Vorsorgegebiet“ bzw. in der Neuaufstellung „Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft“ u.a. für das Plangebiet dargestellt.
- Gemäß RROP Entwurf 2016 sind neben Gastvogelgebieten auch die Gebiete, die die naturschutzfachlichen Voraussetzungen zur Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet (LSG) gemäß § 26 BNatSchG erfüllen, als „Vorbehaltsgebiete Natur und Landschaft“ festgelegt. Es handelt sich hierbei überwiegend um Gebiete, die im Zielkonzept des Landschaftsrahmenplans mit der Zielkategorie II beurteilt sind und somit wegen ihrer hohen Bedeutung für das Landschaftsbild und / oder für die abiotischen Schutzgüter (Boden, Wasser, Klima/ Luft) zu sichern sind.
- Der nordwestlich außerhalb des Geltungsbereiches befindliche Gehölzbestand wird im RROP Entwurf 2016 als "Vorbehaltsgebiet Wald" und weitere Flächen zur Autobahn als "Vorbehaltsgebiet zur Vergrößerung von Wald" abgebildet.

### **Flächennutzungsplan**

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Barsinghausen stellt im Geltungsbereich der 6. Änderung Flächen für die Landwirtschaft dar. Außerdem liegt der Geltungsbereich vollständig innerhalb des Schutzgebietes für Grundwassergewinnung. Das nordöstliche Drittel des Gebietes liegt zudem in einer großen Fläche zum Schutz und zur Entwicklung von Rastvogellebensräumen, die sich nach Norden und Osten fortsetzt.

Die L 392 sowie die Straße zur Deponie bis zur Straße „Im Wisselfeld“ sind als Hauptverkehrsstraßen dargestellt. Entlang der L 392 verläuft eine Abwasserdruckleitung, entlang der südlichen Grenze des Geltungsbereiches ein Fernmeldeerdkabel sowie eine Ferngasleitung.

Im Südwesten schließen gewerbliche Bauflächen an den Geltungsbereich an. Entlang der gewerblichen Bauflächen sind nach Westen, Norden und Osten schmale Grünflächen dargestellt, das bestehende Wäldchen im Nordwesten ist als Fläche für Wald ausgewiesen.

Mit der 6. Flächennutzungsplanänderung wird der Geltungsbereich als gewerbliche Bauflächen mit randlichen Grünflächen dargestellt. Die Straßen werden als sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen aufgenommen.

### **Flurbereinigung**

Das Plangebiet liegt innerhalb des Gebietes des laufenden vereinfachten Flurbereinigungsverfahrens Munzel (Nr. 2344), Region Hannover.

Der Plan nach § 41 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) wurde am 20.08.2009 genehmigt und über eine am 27.07.2011 genehmigte Planänderung Nr. 1 geändert und ergänzt. Zum Geltungsbereich sind keine Festsetzungen getroffen.

### **Schutzgebiete nach Naturschutz- und Wasserrecht**

Schutzgebiete und -objekte nach BNatSchG oder NAGBNatSchG sind von der Bauleitplanung nicht betroffen.

Etwa 1,1 km südwestlich vom Geltungsbereich befindet sich das in der Kirche von Groß Munzel gelegene FFH-Gebiet 439/DE 3622-331 „Mausohr-Wochenstube bei Barsinghausen“.

Die FFH-Gebiete 343/DE 3623-332 „Laubwälder südlich Seelze“ und 326/DE 3522-331 „Feuchtgebiet am weißen Damm“ befinden sich in über 2 km Entfernung.





Weitere Angaben zu den Schutzgebieten s. Kap. 6.2 und zu möglichen Auswirkungen Kap. 7.2 (Umweltbericht).

Das Plangebiet liegt vollständig innerhalb der Schutzzone IIIa des Wasserschutzgebietes (WSG) Forst Esloh.

## 2. Standortvergleich

Die Ausweisung weiterer Gewerbeflächen in der Stadt Barsinghausen mit für Logistik ausreichender Flächengröße und dem notwendigen Abstand zu Wohnsiedlungen insbesondere für den Nachtbetrieb soll im nördlichen Bereich vom Ortsteil Groß Munzel, angrenzend an die bestehenden Gewerbeareale erfolgen. So soll dem großen Bedarf an autobahnnahen, großflächigen Gewerbebeständen entsprochen werden.

Durch die unmittelbare Anbindung an das überregionale Haupt-Verkehrswegenetz (BAB 2 über L 392) wird der gewerbliche Zu- und Abfahrtsverkehr auf dem nachgeordneten Straßennetz minimiert. Hierdurch werden Konflikte bezüglich der Verkehrsführung (Verkehrsbelastung auf Nebenstrecken und in Ortsdurchfahrten etc.) vermieden.

Der Standort fügt sich in die eingangs genannten (s. Kap. 1.1) Untersuchungen<sup>45</sup> zu nachfragegerechten und gleichzeitig raumordnerisch verträglichen Standorten in der Region Hannover ein. Die Region Hannover hat in ihrem Logistikflächenkonzept drei „Logistikschwerpunktstandorte“ (Typ A) identifiziert. Der Schwerpunktstandort A I „Barsinghausen-Wunstorf“ weist dabei ein Flächenpotenzial von insgesamt bis ca. 150 ha vor. Er liegt an der A 2 (Abfahrt Kolenfeld bzw. Luthé) sowie am Mittellandkanal und setzt sich aus drei Teilbereichen zusammen:

- a) Im Norden Wunstorf/ Erweiterung Gewerbepark Süd mit 90 ha Vorschaufläche und Trimodal-Qualität (Straße, Gleisanschluss, Zugang zum Mittellandkanal);
- b) südlich anschließend Wunstorf/ Kolenfeld mit etwa 30 ha Vorschaufläche an. Sie hat den Vorteil der unmittelbaren Lage an der Autobahn (in Sichtweite).
- c) Im Süden die Vorschaufläche Barsinghausen/ südwestlich Holtensen (ca. 30 ha), gleichfalls mit Sichtbeziehung zur A 2.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie im Auftrag der Region Hannover, der Stadt Barsinghausen und der Stadt Wunstorf (Grontmij, 2012) wurde der entsprechende Logistikschwerpunkt A I („Barsinghausen-Wunstorf“) genauer untersucht und konkretisiert. Dabei wurden sowohl wirtschaftliche und verkehrliche Belange als auch zentrale Umwelt- und Naturschutzaspekte berücksichtigt.

Es wurden umfassende Verkehrsuntersuchungen (Schubert 2012) und schalltechnische Berechnungen (BMH 2012) durchgeführt. Gesonderte Gutachten wurden zum Brutvogelaufkommen (Plan Natura 2011) sowie zu den Auswirkungen einer Logistiknutzung auf das Rastvogelgebiet

<sup>4</sup> REGION HANNOVER (2010): Logistikflächenkonzept 2020 der Region Hannover

<sup>5</sup> GRONTMIJ (2012): Machbarkeitsstudie Logistikschwerpunktstandort Barsinghausen-Wunstorf

bei Groß Munzel/Kolenfeld (PGL<sup>6</sup>) sowie zum Vorkommen des Feldhamsters (ABIA 2011) erstellt.

Im Ergebnis wurden in der Machbarkeitsstudie verschiedene Flächenvarianten entwickelt und „unter Berücksichtigung der einzelnen Anforderungen an die Standortentwicklung (Marktanforderungen, Lärmbelastung der benachbarten Ortslagen, ökologische Restriktionen, Konkurrenznutzungen, verkehrliche Erfordernisse)“ konkrete Bruttoentwicklungsflächen als Grundlage für das Struktur- und Entwicklungskonzept entworfen.

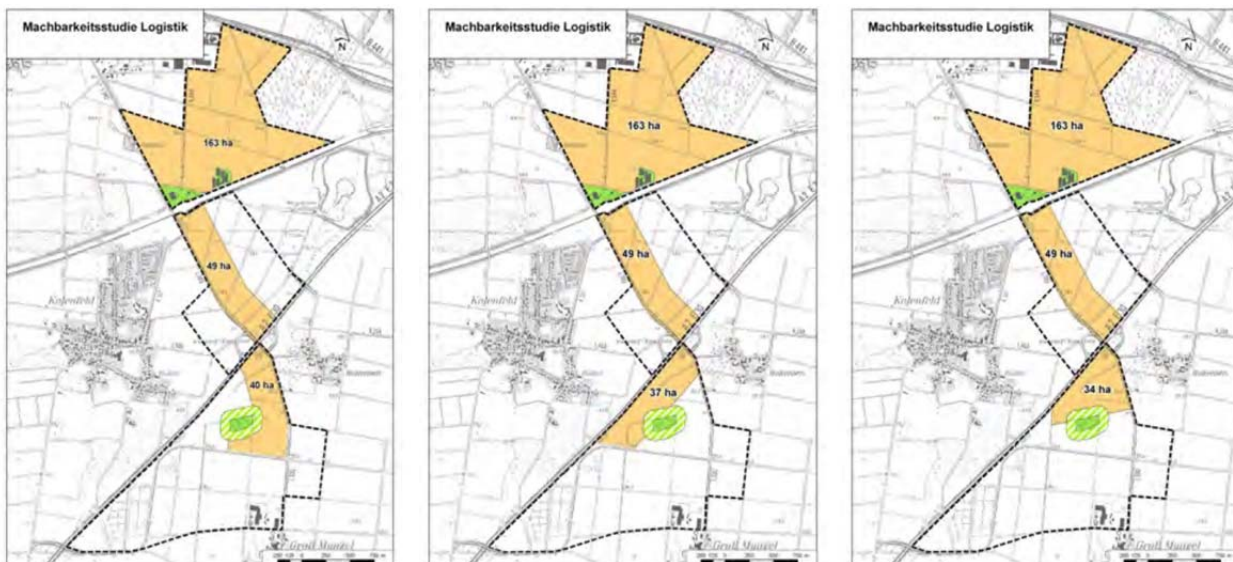


Abb.1: Entwickelte Flächenvarianten zum Gastvogelgebiet (GRONTMIJ, 2012)

<sup>6</sup> PLANUNGSGRUPPE LANDESPFLEGE (PGL): Gutachtliche Beurteilung der Wirkung eines Logistikschwerpunktes auf das Gastvogelgebiet bei Groß Munzel/ Kolenfeld vom 15.09.2010, einschl. ergänzender Zusatzgutachten vom 04.10.2011, 21.11.2011, 23.11.2011.

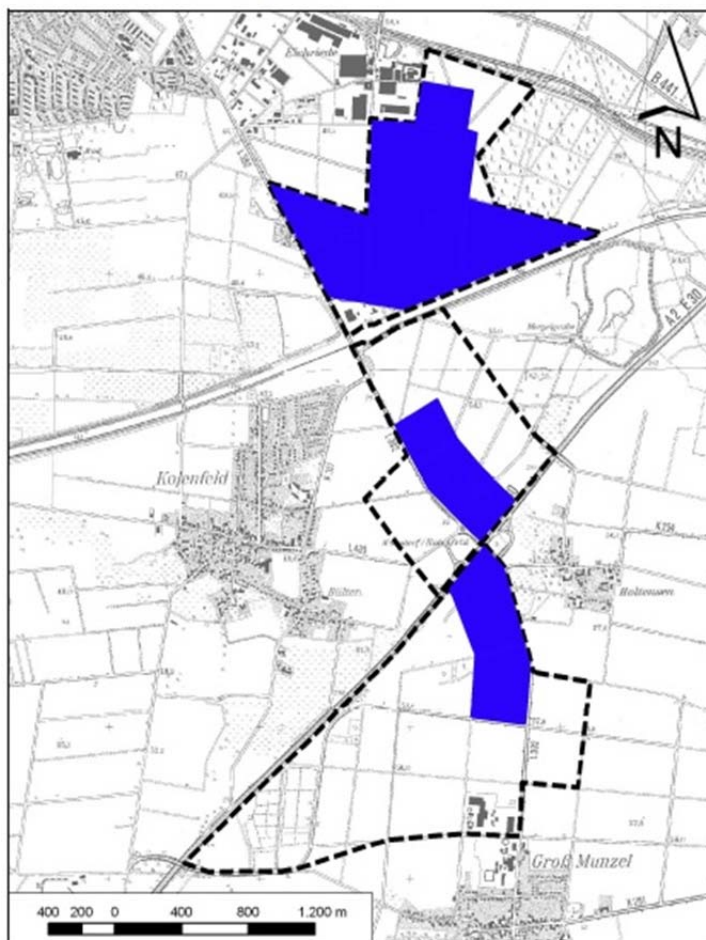


Abb. 1: Ergebnis Bruttoflächen für den Logistikstandort in blau und Untersuchungsraum (schwarze Balkenlinie) (GRONTMIJ, 2012)

Im Bereich der Stadt Barsinghausen sind im Anschluss an das vorhandene Gewerbe im Ortsteil Groß Munzel bis an die Autobahn nach Norden größere Flächen in einem Streifen westlich entlang der L 392 als Teilfläche 3 „Holtensen“ mit einer Bauflächengröße von 35 ha (brutto) herausgearbeitet worden.

Die 6. Flächennutzungsplanänderung entspricht mit insgesamt rd. 31 ha gewerbliche Baufläche der angestrebten Größe für die südlich der Autobahn angestrebten Logistikflächen. Allerdings wurde der Flächenzuschnitt angepasst und statt einer Fortführung bis unmittelbar an die Autobahn die Flächen östlich der L 392 überplant. Diese lagen bereits im Untersuchungsraum der Studie.

Für die in der Machbarkeitsstudie favorisierte weitere Entwicklung nach Norden bis an die Autobahn werden Flächen benötigt, für die absehbar keine Verkaufsbereitschaft besteht. Das Flächenpotenzial gemäß Machbarkeitsstudie soll daher als mittel- bis langfristige Entwicklungsoption bis auf weiteres östlich der L 392 gesichert werden. In die zeitnahe Umsetzung kommen zunächst nur die westlichen Flächen gemäß dem parallel in Aufstellung befindlichen B-Plan Nr. 204.

In Größe und Lage zur Autobahn sind die Flächen östlich der L 392 ebenso gut zur Ansiedlung von Logistik geeignet. Allerdings können sich stärkere Restriktionen hinsichtlich des Lärmschutzes ergeben (Nähe zu den Ortschaften Holtensen und Groß Munzel).

Wie dargelegt, ist der aktuell mit der 6. Flächennutzungsplanänderung beplante Standort das Ergebnis eines umfassenden Standortvergleiches unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Belange.

### 3. Erläuterung der Darstellungen

Die westlich der L 392 vorhandenen gewerbliche Bauflächen werden Richtung Norden und nach Osten auf die andere Straßenseite erweitert. Die randlichen Grünflächen werden für die neuen gewerblichen Bauflächen als Eingrünung fortgeführt. Die L 392 wird als sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße übernommen, die Abwasserdruckleitung ist nachrichtlich übernommen. Die Fläche zum Schutz und zur Entwicklung von Rastvogellebensräumen wird um 10,7 ha durch die neuen gewerblichen Bauflächen reduziert.

#### Flächenbilanz

Die Fläche im Änderungsbereich teilt sich wie folgt auf (Flächengrößen gerundet):

Gewerbliche Bauflächen		31,1 ha
- davon östlich der L 392	19,0 ha	
- davon westlich der L 392	12,1 ha	
Grünfläche		4,4 ha
Hauptstraßen		0,8 ha
<b>Summe (Änderungsbereich):</b>		<b>36,3 ha</b>

## 4. Auswirkungen der Flächennutzungsplanänderung

### 4.1 Belange der Raumordnung und Siedlungsentwicklung

#### Raumordnung

Die Belange der Raumordnung sind in der Form von Zielen und Grundsätzen im Niedersächsischen Landesraumordnungsprogramm (LROP 2008<sup>7</sup>) sowie im Regionalen Raumordnungsprogramm der Region Hannover (RROP 2005<sup>8</sup>) niedergelegt. Die Aussagen des RROP sind im Kap. 1.4 bereits eingehend beschrieben.

Im Entwurf des RROP 2016 ist das Plangebiet explizit als regional bedeutsamer Entwicklungsstandort für großbetriebliches Gewerbe und Logistik angeführt. Groß Munzel ist sowohl im RROP 2005 als auch in der Entwurfsfassung des RROP 2016 als „Standort mit der Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten“ dargestellt.

Die mit der 6. Änderung des Flächennutzungsplanes vorgesehene Ausweisung großer Gewerbeflächen insbesondere für Logistik an diesem Standort dient also im hohen Maße den raumordnerischen Zielen.

Das „Vorranggebiet für die Trinkwassergewinnung“ wird gemäß Entwurf RROP 2016 bis an die L 392 zurückgenommen, allerdings liegen die Gewerbeflächen östlich der L 392 weiterhin im Vorranggebiet und die gesamten Gewerbeflächen im Wasserschutzgebiet. Grundsätzlich kann eine Gewerbeansiedlung in einem solchen Vorranggebiet bzw. im Wasserschutzgebiet aber verträglich gestaltet werden. Zur Gewerbeansiedlung in der Schutzzone IIIa des Wasserschutzgebietes finden sich detaillierte Erläuterungen im Kap. 4.6 (Wasserwirtschaft).

Das Vorranggebiet Straßen ist in den Planungen berücksichtigt. Die Erschließung der Gewerbeflächen kann verträglich erfolgen (s. Kap. 4.2).

Es werden Flächen beansprucht, die aufgrund des hohen landwirtschaftlichen Ertragspotenzials als Vorsorgegebiet bzw. Vorbehaltsgebiet für die Landwirtschaft dargestellt sind. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Böden ist dadurch zu rechtfertigen, dass sich besser geeignete Alternativstandorte auf anderen Böden oder mit geringerem Flächenverbrauch nicht anbieten.

Dies wurde durch die vorangegangenen Untersuchungen (s. Kap. 2) dargelegt. Unter Berücksichtigung der übergeordnet definierten Standortkriterien (u.a. Nähe Autobahnanschluss, Großflächigkeit, Abstand zu Wohnbebauung, vergleichsweise geringe ökologische Restriktionen) ergibt sich eine herausragende Eignung des Standortes innerhalb der Region Hannover.

Durch die kompakte Bauweise und hohe Ausnutzung von Flächen im unmittelbaren Anschluss an bestehende Gewerbeflächen werden andere Flächen im Vorsorgegebiet geschont.

Im Rahmen der Abwägung wird seitens der Stadt Barsinghausen der Entwicklung von Gewerbeflächen für Logistik und Schaffung von neuen Arbeitsplätzen Vorrang gegenüber den erkannten Belangen der Landwirtschaft und des Bodenschutzes eingeräumt. Damit werden zugleich übergeordnete raumordnerische Ziele erfüllt: Groß Munzel ist im RROP als „Standort mit der Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten“ dargestellt. Im Entwurf des RROP

<sup>7</sup> Zuletzt geändert 2012. Im Juli 2014 wurde das Beteiligungsverfahren für eine weitere Änderung des LROP eingeleitet. Seit dem 25.11.2015 liegt der geänderte Entwurf der Änderungsverordnung aus.

<sup>8</sup> Das Verfahren zur Neuaufstellung des RROP wurde 2013 eingeleitet. Der Verwaltungsentwurf für das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) 2015 liegt vor.

2016 ist das Plangebiet explizit als regional bedeutsamer Entwicklungsstandort für großbetriebliches Gewerbe und Logistik angeführt.

Das Plangebiet bildet einen kleinen, randlichen Teil des Vorsorgegebietes bzw. Vorbehaltsgebietes für Natur und Landschaft. Dieses Gebiet wurde aufgrund seiner Funktion als „Gebiet mit besonderer avifaunistischer Bedeutung“ im RROP dargestellt.

Es handelt sich um ein großes bedeutsames Rastvogelgebiet (Planungsgruppe Landespflege 2011), in das das Plangebiet randlich hineinreicht. Parallel zur Erarbeitung der Machbarkeitsstudie wurde unter Beteiligung des NLWKN (Staatliche Vogelschutzwarte) und der unteren Naturschutzbehörde zu dem Rastvogelgebiet eine Rahmenregelung getroffen. Ein Verlust bzw. eine Beeinträchtigung dieses Rastvogelgebietes kann auf einem Flächenanteil von 5 % (= ca. 100 ha) von der Rastvogelpopulation noch toleriert werden und ist nicht als Eingriff gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zu werten, da die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt bleiben.

Bei der unteren Naturschutzbehörde (Region Hannover) wird eine Liste der Eingriffsvorhaben geführt, um zu dokumentieren, wann die 5 % - Schwelle erreicht ist. Die Bauleitplanung Logistik Barsinghausen ist für den Geltungsbereich der 6. Änderung des F-Planes bereits in diese Liste eingestellt. Für diese Planung wird eine Beeinträchtigung von ca. 50 ha Vogelrastgebiet angenommen (neben dem Flächenverlust durch gewerbliche Entwicklung werden hierbei auch Störwirkungen in die Umgebung in einem ‚Wirkradius‘ von 150 m angenommen).

Gemäß RROP Entwurf 2016 sind neben Gastvogelgebieten auch die Gebiete, die die naturschutzfachlichen Voraussetzungen zur Ausweisung als LSG gemäß § 26 BNatSchG erfüllen, als „Vorbehaltsgebiete Natur und Landschaft“ festgelegt. Wie im Kapitel 6.2 (Umweltbericht) dargestellt, erfüllen die Flächen „BW L3 Calenberger Börde“ gemäß LRP 2013 die fachlichen Voraussetzungen zur Ausweisung als LSG v.a. wegen der Bedeutung für das Landschaftsbild oder für die abiotischen Schutzgüter. Auf die Bedeutung für Rastvögel wird Bezug genommen. Ein besonderer Handlungsbedarf oder ein vordringlicher Bearbeitungsbedarf ist für dieses Gebiet nicht genannt. Planungen bestehen dazu nicht (s. Stellungnahme untere Naturschutzbehörde Region Hannover vom 18.01.16). Allein aus der fachlichen Einschätzung des LRP zu einem potenziellen LSG ist weder ein beachtenswerter Schutzstatus gegeben noch lässt sich ein vorrangiges Beachtungsgebot gegenüber dem bereits berücksichtigten Vorsorge-/Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft ableiten.

Für dieses Vorsorge-/Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft ist die Bedeutung für Gastvögel über die getroffene Rahmenregelung (s.o.) abgearbeitet. Zur Bedeutung des Gebietes für das Landschaftsbild und die abiotischen Schutzgüter ist auf die im Bebauungsplan Nr. 204 erläuterten Vorbelastungen sowie die festgesetzten umfassenden Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu verweisen. Der Flächennutzungsplan überplant lediglich einen geringen, randlichen Bruchteil des Vorsorge-/Vorbehaltsgebietes, erhebliche Eingriffe in das Landschaftsbild und die abiotischen Schutzgüter werden im Rahmen aufzustellender Bebauungspläne vermieden bzw. ausgeglichen. Ein raumordnerischer Vorrang des Gebietes besteht nicht. Die Ausweisung von Gewerbeflächen im Vorsorge-/Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft wird von der Stadt Barsinghausen somit für hinnehmbar gehalten.

Das im RROP Entwurf 2016 als Vorbehaltsgebiet Wald dargestellte Waldstück ist hinsichtlich eines Waldrandabstands im Bebauungsplan zu berücksichtigen.

### **Siedlungsentwicklung**

Die Planung dient der geordneten Weiterentwicklung eines bereits gewerblich geprägten Bereiches in einem sinnvollen räumlichen Zusammenhang. Mit der Planung wird dem aktuellen sowie dem mittel- bis langfristigen Bedarf an Gewerbeflächen (insbesondere Logistik) an einem verkehrsgünstig gelegenen Standort entsprochen.

Der Bereich wird als Standort für Gewerbe und für die Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten gestärkt. Mit der Schaffung von Arbeitsplätzen kann den Schrumpfungsprozessen des demografischen Wandels entgegen gewirkt werden. Zudem können in den unmittelbar südlich anschließende Gewerbestandorten ggf. weitere Entwicklungen angestoßen und die dort vorhandenen Potenziale besser ausgenutzt werden, so dass der Standort insgesamt langfristig gesichert bleibt.

Durch die gewerblichen Entwicklungen in Groß Munzel gewinnen der Wohnstandort Barsinghausen und die umliegenden Ortschaften durch zusätzliche Arbeitsplätze an Bedeutung. Ein zusätzlicher Bedarf an Wohnbauflächen ist nicht auszuschließen.

## **4.2 Verkehr**

### **Straßenverkehr, Rad- und Fußverkehr**

Das Gebiet verfügt über eine leistungsfähige Verkehrserschließung über BAB 2 (Anschlussstelle Wunstorf-Kolenfeld), die Landesstraße 392 und die für Schwerverkehr ausgelegte Straße zur Deponie. Direkte Zufahrten von der L 392 aus werden ausgeschlossen.

Das Plangebiet wird südwestlich von einer Straße begrenzt, die als Zufahrt zur Deponie Kolenfeld bereits für LKW-Verkehr gut ausgebaut ist und eine Straßenbreite von ca. 7,50 m aufweist. Die Straße ist an die L 392 über einen leistungsfähig ausgebauten Knoten (freier Rechtsabbieger und Linksabbiegerstreifen in der L 392) optimal angebunden. Von der Straße zur Deponie aus sind entsprechende Zufahrten zu den Gewerbeflächen zu errichten.

Östlich der L 392 wird eine zentrale Erschließungsachse - voraussichtlich gegenüber in Verlängerung der Straße zur Deponie - gebaut werden müssen. Der dort vormals befindliche landwirtschaftliche Weg existiert nicht mehr. Die Fläche wird vollständig mit landwirtschaftlich genutzt.

Das Gebiet ist rad- und fußläufig über einen Weg parallel zur Landesstraße erschlossen. Nördlich der Straße zur Deponie nimmt der asphaltierte und entsprechend breitere Weg auch den landwirtschaftlichen Verkehr auf. Diese Funktionen werden über entsprechende Zweckbestimmungen im Bebauungsplan gesichert.

Zur Überprüfung der verkehrlichen Belange wurde ein Verkehrsgutachten (PGT 2016<sup>9</sup>) beauftragt (s. Anlage 2). Es fand eine Erhebung der Verkehrsmengen statt, die Verkehrserzeugung

<sup>9</sup> PGT 2016: Verkehrsuntersuchung Gewerbegebiet an der L 392 in Barsinghausen OT Gross Munzel vom 17.03.2016.

wurde prognostiziert und die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Straße zur Deponie / L 392 / Planstraße östliche Gewerbeflächen geprüft.

Zusammenfassend kommt der Gutachter zu folgenden Ergebnissen:

- Die L 392 wird am Werktag im Nordabschnitt derzeit von 9.715 Kfz/24 h (DTVw<sup>10</sup>) befahren. Davon sind 790 Fz/24 h dem Schwerverkehr (Lkw > 3,5 t) zuzuordnen und der verkehrstechnischen Betrachtung zu Grunde gelegt. Der rechnerische DTV-Wert<sup>11</sup> liegt bei 8.990 Kfz und 642 LKW pro Tag.
- Auf der Basis anerkannter Berechnungsverfahren wurde das gewerbegebietsbezogene Verkehrsaufkommen (Annahme Logistik) westlich und östlich der L 392 berechnet.
- Im Prognosehorizont wäre für die neuen Gewerbeflächen (westlich und östlich der L 392, inkl. Gewerbegebiete des Bebauungsplans Nr. 204) von rund 4.500 Kfz/24h, davon 1.775 Lkw/24 h, auszugehen.
- Im Prognosehorizont 2030 werden infolge der überregionalen Verkehrsbeziehungen im Untersuchungsraum primär die autobahnaffinen Verkehrsbeziehungen ansteigen. Dies bedeutet, dass die Ortsdurchfahrt von Groß Munzel hierdurch nur in geringem Umfang zusätzlich belastet wird.
- Lagebedingt wird davon ausgegangen, dass der überwiegende Anteil des neuen gewerbegebietsbezogenen Verkehrs von / nach Richtung Norden (Autobahn) fahren würde.
- Zukünftig würde die L 392 im Abschnitt zwischen Gewerbegebiet und BAB 2 von rund 13.350 Kfz/24 h davon 3.650 Lkw/24 h und die Ortsdurchfahrt Groß Munzel von rund 10.300 Kfz/24 h davon 970 Lkw/24 h befahren. Für die Ortsdurchfahrt der K 254 im Bereich Holtensen ist keine Verkehrssteigerung zu erwarten.
- Der Knotenpunkt L 392 / Straße zur Mülldeponie / Planstraße Ost würde bei Inanspruchnahme der östlichen Gewerbeflächen vier Knotenarme aufweisen. Aufgrund der berechneten Verkehrsströme wäre der Knotenpunkt im Prognosehorizont 2030 ohne Lichtsignalanlage dann nicht mehr leistungsfähig.
- Vor diesem Hintergrund wäre der Knotenpunkt zu signalisieren und auf dem Nordarm ein Linkabbiegefahrstreifen anzulegen. Dieser ist mit einer Aufstelllänge von 20 m ausreichend zu bemessen. In den verkehrlichen Spitzenstunden würde unter den genannten Voraussetzungen eine gute Verkehrsqualität (Stufe B) für den Prognosehorizont 2030 erreicht.

### Schienerverkehr

Gemäß Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP 2030) von 03/2016 ist ein Ausbau der Bahnstrecke Richtung Ruhrgebiet zwischen Hannover und Porta Westfalica als komplett neuer, zweigleisiger Streckenabschnitt durch die Feldmark zwischen Seelze-Letter und Haste vorgesehen, der das Plangebiet queren würde. In weiterer Anpassung des BVWP 2030 bleibt diese Variante bestehen, aber alternativ sind auch zwei zusätzliche Gleise neben den schon bestehenden Eisenbahnstrecken denkbar. Die in Karten dargestellten Trassierungen sind entsprechend als „Konzeptentwurf nur als Bewertungsgrundlage“ gekennzeichnet und es wird darauf hingewiesen,

<sup>10</sup> DTVw = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Werktage des Jahres

<sup>11</sup> DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres. Richtlinienkonforme Grundlage für schalltechnische Berechnungen.



dass sich „in den nachfolgenden Planungsstufen [...] der Verlauf verändern“ kann. Der BVWP 2030 entfaltet insofern keine planerische Verbindlichkeit für die Bauleitplanung.

### **Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)**

An der L 392 befinden sich jeweils nördlich und südlich vom Plangebiet Bushaltestellen des ÖPNVs. Die Haltestelle „Holtensen Abzweigung“ liegt im Bereich der Abzweigung in Richtung der Ortschaft Holtensen, rd. 1.000 m nördlich zur Einmündung Straße zur Deponie. Etwa 800 m südlich ist die Haltestelle „Groß Munzel - Spielburg“. Auf der Strecke ist ein Anschluss über die Linie 534 von Barsinghausen nach Wunstorf eingerichtet. Es ist davon auszugehen, dass die Bauleitplanung zu einer höheren Auslastung des öffentlichen Personennahverkehrs führen wird.

Die Frage der ÖPNV-Anbindung wird im Bebauungsverfahren eingehender betrachtet.

### **4.3 Arbeitsstättenentwicklung**

Durch die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung von Gewerbeflächen können sich zukünftig, aufgrund der angebotenen Flächengröße vordringlich großflächige Gewerbebetriebe, im Gebiet ansiedeln. Für die Logistikbranche ist zudem von einem vergleichsweise hohen Bedarf an Personal auszugehen. Die vorliegende Bauleitplanung schafft somit neue Arbeitsplätze. Zugleich wird der unmittelbar südlich anschließende Gewerbebestandort gestärkt und zu ggf. weiteren Entwicklungen angestoßen, was einer Sicherung und Weiterentwicklung von Arbeitsplätzen dienen kann.

### **4.4 Landwirtschaftliche Belange**

Die Belange der Landwirtschaft sind durch die vorliegende 6. Änderung des Flächennutzungsplanes betroffen. Mit der vorgesehenen Schaffung von Gewerbeflächen im Bereich der Stadt Barsinghausen werden landwirtschaftliche Flächen (Ackerflächen) in einem Umfang von ca. 35 ha in Anspruch genommen. Bei den Böden handelt es sich um Parabraunerden, welche ein äußerst hohes ackerbauliches Ertragspotenzial aufgrund der hohen natürlichen Bodenfruchtbarkeit aufweisen.

Eine Inanspruchnahme guter landwirtschaftlicher Böden in erheblichem Umfang ist nur zu rechtfertigen, da es sich bei dem geplanten Gewerbebestandort um ein standortgebundenes Vorhaben handelt und sich besser geeignete Alternativstandorte nicht anbieten. Dies wurde durch die vorangegangenen Untersuchungen (s. Kap. 2) dargelegt. Unter Berücksichtigung der übergeordnet definierten Standortkriterien (u.a. Nähe Autobahnanschluss, Großflächigkeit, Abstand zu Wohnbebauung, vergleichsweise geringe ökologische Restriktionen) ergibt sich eine herausragende Eignung des Standortes innerhalb der Region Hannover.

Die Umgebung der BAB-Anschlussstelle ist weiträumig von schutzwürdigen Böden mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit umgeben (LBEG 2015). Ein Ausweichen auf ertragsschwächere Standorte mit für Logistikflächen ausreichender Größe und geringer Entfernung zur Autobahn Anschlussstelle Wunstorf-Kolenfeld ist nicht möglich.

Durch die kompakte Bauweise und hohe Ausnutzung von Flächen im unmittelbaren Anschluss an bestehende Gewerbeflächen werden andere schutzwürdige Böden geschont.

Im Rahmen der Abwägung wird seitens der Stadt Barsinghausen der Entwicklung von Gewerbeflächen für Logistik und Schaffung von neuen Arbeitsplätzen Vorrang gegenüber den erkannten Belangen der Landwirtschaft und des Bodenschutzes eingeräumt. Damit werden zugleich übergeordnete raumordnerische Ziele erfüllt (s. Kap. 4.1).

Weitere landwirtschaftliche Flächen werden voraussichtlich für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Geltungsbereiches benötigt. Hierbei werden gem. § 15 (3) BNatSchG agrarstrukturelle Belange im Rahmen der Bebauungsplanverfahren berücksichtigt. Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Produktionsflächen soll in ihrem Umfang möglichst gering gehalten werden. Ausgleichsmaßnahmen sollten vorrangig auf gewässernahen Flächen angelegt werden.

Als Ausgleich für den Verlust von Lebensräumen der Feldlerche können Vereinbarungen zu speziellen Bewirtschaftungsauflagen im Ackerbau mit den örtlichen Landwirten getroffen werden.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wird gewährleistet, dass alle an das Plangebiet angrenzenden landwirtschaftlichen Flurstücke auch in Zukunft ausreichend erschlossen sind.

#### **4.5 Forstwirtschaftliche Belange**

Das Plangebiet grenzt im Nordwesten unmittelbar an Wald an. Gemäß RROP 2016 (Entwurf, 30.08.2016) sollen „Waldränder und ihre Übergangszonen [...] aufgrund ihrer ökologischen Funktion, ihrer Erlebnisqualität sowie zur Gefahrenabwehr grundsätzlich von Bebauung und sonstigen störenden Nutzungen freigehalten werden. Es soll ein Abstand von 100 m eingehalten werden. Bei Unterschreitungen sollen die Belange der Forstwirtschaft und des Naturschutzes besondere Berücksichtigung finden. Hierbei sind insbesondere die für die Gefahrenabwehr (Brandschutz, Windwurf etc.) notwendigen Abstände zu berücksichtigen.“ Entsprechende Abstände sind im Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen.

#### **4.6 Wasserwirtschaft**

Die Oberflächenentwässerung der Gewerbeflächen wird durch geeignete Maßnahmen zur Wasserrückhaltung im Rahmen der Bebauungsplanverfahren so ausgelegt, dass der heutige Abfluss auch zukünftig nicht überschritten wird. Innerhalb des Wasserschutzgebietes Forst Esloh (Schutzzone IIIa) ist zur Gefahrenabwehr auf eine Versickerung zu verzichten.

Gewerbegebiete sollen in Wasserschutzgebieten, insbesondere in der Zone IIIa in der Regel nicht ausgewiesen werden. Gefahren für den Grundwasserschutz entstehen u.a. durch die Errichtung von Abwasserleitungen oder die Verwendung wassergefährdender Stoffe. Diese Position wird auch seitens der unteren Wasserbehörde (UWB) der Region Hannover im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vertreten (Stellungnahmen vom 10. und 23.05.16).

Die geltende Verordnung des Wasserschutzgebietes Forst Esloh schließt Gewerbe allerdings nicht grundsätzlich aus. Zudem liegt der Bauleitplanung die Machbarkeitsstudie zum Logistik-

schwerpunktstandort A I („Barsinghausen-Wunstorf“) zu Grunde, die unter Mitwirkung der Region entstand und wonach „unter Auflagen eine Bebauung in den potenziell betroffenen Schutzzonen III der Trinkwasserschutzgebiete grundsätzlich stattfinden kann“.

Im Rahmen von nachfolgenden Bebauungsplanverfahren sind die Betroffenheit des Wasserschutzgebietes und möglichen Auflagen für eine gewerbliche Nutzung zu prüfen. Dabei sind die Vermeidung von Einträgen (u.a. keine Versickerung) und der Schutz der Grundwasserdeckschicht (z.B. bei Bodeneingriffen) besonders zu beachten.

Betriebe und Anlagen sowie Erdaufschlüsse sind nur unter Beachtung der Regelungen der zum Zeitpunkt der Bauantragsstellung gültigen Schutzgebietsverordnung sowie weitergehend der niedersächsischen Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (VAwS) sowie der anerkannten Regeln der Technik zulässig und ggf. genehmigungspflichtig.

Die Stadt Barsinghausen ist sich der hohen Schutzwürdigkeit des Grundwassers sowie der Bedeutung des Wasserschutzgebietes für die öffentliche Trinkwasserversorgung und der besonderen Konfliktlage von Gewerbeflächen in diesem Bereich bewusst.

Im Logistikflächenkonzept 2020 der Region Hannover wurde dem Gebiet an der Autobahn BAB 2 (Anschlussstelle Wunstorf-Kolenfeld) ein Schwerpunktstandort für Logistik zugewiesen. Die anschließende Machbarkeitsstudie hat die besondere Eignung des hier beplanten Gebietes für dringend benötigte Logistikflächen dargelegt.

Die umfangreichen Verbote und Genehmigungsvorbehalte der Schutzgebietsverordnung, die sich aus der VAwS ergebenden Auflagen sowie die Anwendung aller technischer Regelwerke für Wasserschutzgebiete und ggf. zusätzlicher Auflagen im Rahmen der weiteren Genehmigungsverfahren sowie die in Bebauungsplänen möglichen Festsetzungen zum Umgang mit Regen- und Schmutzwasser und das aufgrund der Bodenverhältnisse gegebene hohe Schutzpotenzial der Grundwasserüberdeckung werden für ausreichend erachtet, eine Gefährdung des Grundwasser bei einer gewerblichen Nutzung weitestgehend auszuschließen. Die zu erwartenden Auflagen stellen zudem kein unüberwindbares technisches oder wirtschaftliches Hindernis für eine Nutzung als Logistikfläche dar.

Dem mit der Planung verfolgten Zielen der Schaffung von neuen Arbeitsplätzen sowie einer Entwicklung von autobahnnahe nachfragegerechten Bauflächen für die Ansiedlung von großflächigem Gewerbe (insbesondere Logistik) wird hier also Vorrang gegenüber den erkannten Belangen des qualitativen und quantitativen Grundwasserschutzes eingeräumt.

Damit werden zugleich übergeordnete raumordnerische Ziele erfüllt: Groß Munzel ist im RROP (sowohl im RROP 2005 als auch im Entwurf des RROP 2016) als „Standort mit der Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten“ dargestellt. Im Entwurf des RROP 2016 ist das Plangebiet explizit als regional bedeutsamer Entwicklungsstandort für großbetriebliches Gewerbe und Logistik angeführt.

## 4.7 Ver- und Entsorgung

Fragen der Ver- und Entsorgung werden im Rahmen der Bebauungsplanverfahren geklärt. Grundsätzlich ist eine Erschließung über die begleitenden Straßen mit verschiedenen vorhandenen Leitungen möglich.

Südlich vom Geltungsbereich verläuft eine Ferngasgasleitung (inkl. Steuerkabel) die im F-Plan dargestellt ist. Zu den Leitungen ist ein 8 m breiter Schutzstreifen zu berücksichtigen.

## 4.8 Immissionsschutz

Ausgehend von den gewerblichen Nutzungen (v.a. Logistik- und Transportgewerbe) sind relevante Immissionen in Form von Lärmbelastungen zu erwarten. Als Schallquellen ist hier insbesondere der anlagenbezogene LKW-Verkehr zu berücksichtigen. Hierzu wurden entsprechende Untersuchungen durchgeführt. Mit der Freisetzung sonstiger relevanter Immissionen in Form von Geruch oder Luftschadstoffen ist nicht zu rechnen.

Auswirkungen von Immissionen durch die umgebenden Nutzungen (wie z.B. Gerüche etc.) wurden in einem gesonderten Gutachten berücksichtigt.

### 4.8.1 Gewerbelärm

Bezüglich der Schallimmissionen ist ein Fachgutachten zum Bebauungsplan (BMH 2016, s. Anlage 3) sowie zur 6. Änderung des Flächennutzungsplanes erstellt worden (BMH 2016, s. Anlage 4). Hierbei wurden für die das Plangebiet umgebende nächstgelegene Bebauung die Geräusch-Vorbelastung durch real vorhandene und plangegebene weitere gewerbliche Nutzungen in der Umgebung sowie die Verkehrslärmbelastung durch die Landesstraße 392 und die Autobahn 2 ermittelt und beurteilt.

Für das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 204 werden maximal zulässige Emissionskontingente - differenziert in die Teilflächen GE 1 und GE 2 - festgesetzt. Für die Nachtzeit ist zudem die Zulassung eines Zusatzkontingentes von 6 dB Richtung Norden möglich, da an den Ortsrändern von Kolenfeld und Holtensen die jeweils maßgebenden Orientierungswerte deutlich um mehr als 10 dB(A) unterschritten werden.

Zusammenfassend ist festzustellen:

- Die Emissionskontingente erfüllen die Bedingung, dass die Geräuschimmissionen des Plangebiets Nr. 204 die in der Umgebung bauleitplanerisch zu beachtenden Orientierungswerte<sup>12</sup> überwiegend einhalten bzw. sich die zu betrachtende Wohnbebauung am Nordrand von Groß Munzel außerhalb des Einwirkungsbereiches der zu beurteilenden Flächen befindet.
- Die ermittelte, geringe Überschreitung des Nacht-Orientierungswertes an einigen Aufpunkten resultiert aus der plangegebenen Vorbelastung. Pegelbestimmend sind dabei v.a. die zulässigen, vergleichsweise hohen Schallkontingente aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 170. Der für Gemengelagen zu beachtende Höchstwert von 45 dB(A) wird aber i.d.R. unterschritten oder die Orientierungswerte um weniger als 1 dB(A) überschritten.

<sup>12</sup> Orientierungswerte für die städtebauliche Planung gemäß DIN 18005

- Die Festsetzungen ermöglichen gewerblichen Nutzungen. Für typische Logistikbetriebe mit Nachtbetrieb wird der spätere Nachweis im Einzelgenehmigungsverfahren möglich sein. Dabei kann auch das für die Nachtzeit vorgesehene richtungsbezogene Zusatzkontingent angewendet werden.

Ausgehend von den voraussichtlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 204 wurden auf der Flächennutzungsplanebene in einer ergänzenden schalltechnischen Stellungnahme auch die Lärmauswirkungen durch zusätzliche Gewerbeflächen östlich der L 392 untersucht. Maßgebend ist dabei die Wohnbebauung im Bereich Adolf-Meyer-Straße.

Im Ergebnis ist davon auszugehen, dass bei eventuellen Bebauungsplänen für die Flächen östlich der L 392 dort maximale flächenbezogenen Emissionskontingent von tags 65 dB(A) je m<sup>2</sup> und nachts 40 dB(A) je m<sup>2</sup> festgesetzt werden können. Die Einschränkungen zur Nachtzeit würden eine Logistiktutzung allerdings stark einschränken. Daher ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die zulässigen flächenbezogenen Emissionskontingente auf den so genannten „immisionswirksamen“ Schalleistungspegel abstellen. Dieser Pegelwert ist der um das Maß von Abschirmung und Streuung abgeminderte „wahre“ Schalleistungspegel. Die im konkreten Einzelfall vorhandenen baulichen Gegebenheiten auf den Betriebsgeländen mit den daraus resultierenden Pegelminderungen durch Abschirmungen (ggf. auch Pegelerhöhungen durch Reflexionen) sind dann, im Einzelgenehmigungsverfahren in die Berechnungen einzustellen.

Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass unter Berücksichtigung zusätzlicher, sehr hoher Anforderungen an Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwälle; vgl. „GE-Gebiet Bantorf“) und/oder eine besonderen Kubatur und Stellung der geplanten Gebäude auf dem Betriebsgelände, Kapselung der technischen Nebenanlagen im Außenbereich etc., in Teilbereichen ggf. eine Nutzung der Flächen auch in der Nachtzeit möglich wäre.

### Fazit Gewerbelärm

Im Schallgutachten und der dortigen Herleitung von Emissionskontingenten für das Plangebiet wurde die schalltechnisch ungünstigste Situation zugrunde gelegt, d.h. die vollständige Belegung aller Gewerbeflächen im Gebiet (auch bestehende B-Pläne weiter südlich<sup>13</sup>) unter Ausschöpfung der jeweiligen Lärmkontingente. Unter diesen Bedingungen kommt es aus der plangegebenen Vorbelastung rechnerisch zu einer geringfügigen Überschreitung der städtebaulichen Orientierungswerte nachts an einzelnen Punkten (Wohnbebauung Adolf-Meyer-Straße). Zur weiteren gewerblichen Entwicklung ist im Rahmen der städtebaulichen Planung eine Ausschöpfung entsprechender planerischer Orientierungswerte erforderlich. Eine Abwägung hierzu erfolgt auf der Bebauungsplanebene.

Bei einem flächenbezogenen Emissionskontingent von 40 dB(A) je m<sup>2</sup> für die östlich der L 392 gelegenen Gewerbeflächen muss davon ausgegangen werden, dass auf diesen Teilflächen in der Nachtzeit allenfalls technische Nebenanlagen wie z.B. Kühl- und Lüftungsanlagen weiter betrieben werden können, eine gewerbliche Nutzung darüber hinaus jedoch auf die Tageszeit (6-22 Uhr) beschränkt ist. Fahrbewegungen oder Freiflächennutzungen zwischen 22 und 6 Uhr werden auf diesen Flächen nicht ohne weiteres möglich sein.

<sup>13</sup> wie z.B. das vorhandene Gewerbegebiet „Zuckerfabrik“ für die bestehende PV-Anlage.

Im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen für diese Flächen östlich der L 392 bzw. in den späteren Genehmigungsverfahren für konkrete Bauvorhaben sind die Lärmauswirkungen genauer zu untersuchen. Mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwall, andere Abschirmungsmaßnahmen, Einhausungen etc.) erscheint eine logistische Nutzung grundsätzlich möglich. Im Rahmen von Bebauungsplanverfahren sollten entsprechende Flächen und Maßnahmen zum Lärmschutz vorbereitet werden. Da kein Bebauungsplan für die Wohnbebauung Adolf-Meyer-Straße besteht und es sich darüber hinaus um eine historisch gewachsene Nachbarschaft (Wohnen neben Gewerbe) handelt, die zudem an den Außenbereich angrenzt ist von einer „Gemengelage“ mit einem etwas herabgesetzten Schutzanspruch auszugehen.

#### 4.8.2 Verkehrslärm

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen (PGT 2016) wurden auch das weitere Umfeld des Plangebietes hinsichtlich der derzeitigen Verkehrsmengen sowie der Verkehrsprognosen 2030 unter Berücksichtigung des Quell- und Zielverkehre der geplanten Gewerbeflächen betrachtet. Diese Angaben bildeten die Grundlage für eine Betrachtung des Verkehrslärms im nachgeordneten Straßennetz (öffentliche Straßen) im Schallgutachten von BMH.

Soweit in bestehende Verkehrswege nicht „erheblich baulich eingegriffen“ wird, ist nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV allerdings i.d.R. kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen abzuleiten, selbst wenn z.B. durch verkehrlenkende oder planerische Maßnahmen eine Lärmsteigerung um mehr als 3 dB(A) eintritt und die Immissionsgrenzwerte der „Lärmvorsorge“ überschritten werden. Eine festgestellte Überschreitung der Immissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung des gesamten Straßennetzes führt ebenfalls nicht von vornherein zu einem Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen auf Grundlage der 16. BImSchV.

Bereits im heutigen Zustand („Prognosenußfall“) überschreitet der Straßenverkehrslärm der überörtlichen Straßen im Untersuchungsraum verschiedene schalltechnische Richtwerte wie die Orientierungswerte für die städtebauliche Planung (gem. DIN 18005) oder die Grenzwerte der Lärmvorsorge im Straßenneubau (16. BImSchV). An einzelnen Gebäuden, die sehr nahe an der Straße liegen, werden tags Immissionspegel von knapp 70 dB(A) und nachts von teilweise über 60 dB(A) bis knapp 63 dB(A) erreicht. Dies ist bei bestehenden Haupterschließungsstraßen (Ortsdurchfahrten) aufgrund der hohen Verkehrszahlen und des bestehenden, in den meisten Fällen älteren baulichen Bestandes nicht ungewöhnlich.

Die Stadt Barsinghausen hat einen Lärmaktionsplan (2. Stufe) zur Berücksichtigung der europäischen Umgebungslärmrichtlinie für ihr Stadtgebiet erarbeiten lassen (PGT 2013). Dieser gibt u.a. die bestehende Problematik u.a. im Bereich der Ortsdurchfahrt der L 392 in Groß Munzel wieder und entwickelt Vorschläge für Lärminderungsmaßnahmen.

Die durch die verkehrliche Erschließung der Gewerbeflächen westlich und östlich der L 392 zu erwartende Erhöhung der Verkehrslärmbelastung ist im Prognoseplanfall in den betrachteten Aufpunkten mit keiner „wesentlichen Änderung“ der Verkehrslärmbelastung i.S. einer Erhöhung der Mittelungspegel von 3 dB(A) oder mehr gegenüber dem Prognose-Nullfall verbunden. Die rechnerisch ermittelte Pegelerhöhung bleibt in allen betrachteten Aufpunkten < 1,5 dB(A). Diese Erhöhung ist für sich genommen so geringfügig, dass sie teilweise - bei den überwiegend unter 1 dB(A) liegenden Zunahmen - weder messbar noch wahrnehmbar ist.

Grundsätzlich ist zu einer Erhöhung in der Größenordnung von überwiegend deutlich unter 1 dB(A) bis max. 1,5 dB(A) auszuführen, dass die Verkehrsmengen und damit auch die Lärmpegel an überregionalen Hauptverkehrsstraßen ohnehin Schwankungen ausgesetzt sind. Diese Schwankungen sind durch die allgemeine Verkehrsentwicklung im regionalen und überregionalen Kontext bedingt und sie unterliegen z.B. jahreszeitlichen oder konjunkturbedingten Einflüssen. Die o.g. errechnete Erhöhung um unter 1 dB(A) bis max. 1,5 dB(A) wird in diesem verkehrlichen Gesamtzusammenhang weder identifizierbar sein, noch kann sie ursächlich einem bestimmten Vorhaben zugeordnet werden.

In einer solchen Situation können i.d.R. nur Maßnahmen Abhilfe schaffen, die in der Verantwortung des Straßenbaulastträgers (hier: Land Niedersachsen) durchgeführt werden.

Im weiteren Verfahren wurde geprüft, ob eine weitergehende Pegelerhöhung der Vorbelastung um weniger als 1,5 dB(A) in Verbindung mit dem Erreichen des Bezugspegels von 70 dB(A) am Tag bzw. von 60 dB(A) in der Nacht sowie vereinzelt einer weitergehenden Überschreitung dieses Nachtwertes bis zu knapp 63 dB(A) die Zumutbarkeitsgrenze überschreitet und in wie weit sich mit der vorliegenden Bauleitplanung ein Handlungsbedarf ergibt.

Ausgehend von zusätzlichen Verkehrserhebungen am Knotenpunkt L 392 / K 251 in Groß Munzel sowie an der L 392 weiter südlich (Landringhausen) und darauf aufbauenden Verkehrsprognosen wurden ergänzende Lärmberechnungen durchgeführt (BMH 2016a).

### Fazit Verkehrslärm

Es wird angestrebt, den Lärmaktionsplan insbesondere auch für den problematischen Bereich der Ortsdurchfahrt (OD) der L 392 in Groß Munzel, umzusetzen.

Wie die aktuellen Untersuchungen zum Verkehr und Lärm zeigen, ist neben einer allgemeinen Verkehrssteigerung auf der L 392 auch von einer geringen Verkehrszunahme durch die geplanten Gewerbeflächen auszugehen. Durch die Logistikknutzung wird im Wesentlichen autobahnaffiner Verkehr erzeugt, der die OD Groß Munzel folglich nur wenig mehr belastet. Angesichts der hohen Vorbelastung ergibt sich aber durch die Logistikansiedlung zusätzlicher Handlungsbedarf. Von der Stadt Barsinghausen wurde daher in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung NLStBV GB Hannover<sup>14</sup> geprüft, welche Möglichkeiten bestehen eine solche Lärmzunahme abzuwenden bzw. die Lärmsituation in Groß Munzel grundsätzlich zu verbessern.

Grundsätzliches Bestreben ist es, die Fahrbahn der OD Groß Munzel im Rahmen anstehender Deckensanierungsmaßnahmen mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag zu versehen. Hierzu gibt es sehr positive Erfahrungen mit lärmarmem Splittmastixasphalt (SMA LA) auch für Geschwindigkeiten unter 50 km/h. Noch fehlt es aber an einer straßenbautechnischen Zertifizierung und an lärmtechnisch anrechenbaren DStrO-Werten<sup>15</sup>. Das Land als Baulastträger würde daher zur Zeit keinen SMA LA einbauen. Die Stadt Barsinghausen hätte die Mehrkosten selbst zu tragen.

Eine weitere Möglichkeit bestünde darin streckendifferenzierte Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zu veranlassen. Die Straßenbauverwaltung hatte als Voraussetzung hierfür den rechnerischen Nachweis gefordert, dass durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h mindes-

<sup>14</sup> NLStBV GB Hannover =

<sup>15</sup> DStrO = Korrekturwerte für Straßenoberflächen nach RLS-90.

tens 2,1 dB Lärminderung (flächenhaft) erreicht werden kann. Dieser Nachweis wurde mit einer gesonderten schalltechnischen Untersuchung für die Prognoseverkehre des Bebauungsplans Nr. 204 in der OD Groß Munzel grundsätzlich erbracht (BMH 2016b<sup>16</sup>). In Teilbereichen der OD Groß Munzel (v.a. Knotenpunkt L 392 / K 251) können für einzelne Gebäude allerdings Überschreitungen verbleiben.

In den Bereichen Auf dem Damm und Landringhausen würde eine Geschwindigkeitsreduzierung ebenfalls rechnerisch zu einer Lärmentlastung führen.

Außerdem wäre es denkbar, für einzelne Gebäude passiven Schallschutz anzubieten. Dabei ist für die einzelnen Gebäude zu prüfen, ob dieser nicht bereits durch die Art der baulichen Nutzung bzw. den baulichen Bestand verwirklicht ist.

Seitens der Straßenbauverwaltung wird zudem eine nächtliche Abschaltung der Lichtsignalanlage am Kreuzungsbereich L 392 / K 251 angeregt.

Bei Würdigung der verkehrlichen und schalltechnischen Gesamtsituation wird festgestellt, dass die Zusatzbelastungen im Bereich der Ortsdurchfahrt Groß Munzel sowie in den Bereichen Auf dem Damm und Landringhausen aufgrund ihres geringen Umfangs (< 1 dB(A), nicht wahrnehmbar) für die Anwohner grundsätzlich zumutbar sind, selbst wenn Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Die Landesstraße dient dem Zweck, regionale Verkehre aufzunehmen; es erfolgt eine umfangreiche Vermischung unterschiedlichster Ziel- und Quellverkehre. Vermeidbar ist der Mehrverkehr auf der L 392 in den genannten Ortslagen nicht, auch wenn der gewählten Logistikstandort an der Autobahn bereits den Vorteil bietet, den wesentlichen Mehrverkehr in einem kurzen Abschnitt von und zur Autobahn abseits von Wohnbebauung abwickeln zu können.

Angesichts der Vorbelastung in den Ortslagen zieht eine planbezogene Erhöhung der Verkehrslärmbelastung über die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung hier also eine Lärmvorsorge nach sich, selbst wenn die Erhöhung unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegt.

Wie die gemachten Ausführungen darlegen, können aber verschiedenen Maßnahmen getroffen werden, um zu einer deutlichen Verringerung des Verkehrslärms in den Ortslagen bzw. für die Betroffenen beizutragen. Derartige Maßnahmen können vom zuständigen Straßenbaulastträger bzw. der Straßenverkehrsbehörde veranlasst bzw. angeordnet werden, sobald die prognostizierten Überschreitungen tatsächlich auftreten.

Um auf tatsächliche, plangegebene Verkehrs- und Lärmzunahmen entsprechend reagieren zu können, ist im Rahmen von Bebauungsplänen und anschließenden Baugenehmigungsverfahren ein zweijährliches Monitoring über die Verkehrslärmentwicklung entlang der L 392 in Groß Munzel und Landringhausen vorzusehen. Im Rahmen des Monitoring werden Verkehrserhebungen durchgeführt und eine DTV-Berechnung erstellt. Ist eine Verkehrszunahmen im Vergleich zur Analyse-DTV-Berechnung der Verkehrsuntersuchung (PGT, 2016) festzustellen, sind Lärmrechnungen gemäß den jeweils gültigen Richtlinien zur Verkehrslärmermittlung (z.B. RLS-90, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) durchzuführen. Bei Erreichen der Lärmwerte von 70 dB (tags) und /oder 60 dB (nachts) sind Lärmschutzmaßnahmen zu veranlassen, die im Rahmen von Bebauungsplänen vorbereitete werden.

<sup>16</sup> BMH 2016b: Schalltechnische Untersuchung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ( $v_{zul}$ ) auf der L 392 innerhalb der Ortschaften Groß Munzel, Auf dem Damm und Landringhausen vom 10.05.2016.



Unter Berücksichtigung möglicher Lärmschutzmaßnahmen und deren Umsetzung im Rahmen nachfolgender Verfahren kommt die Stadt Barsinghausen im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis, dass die Planung mit den Lärmschutzansprüchen der Anwohner vereinbar ist.

#### 4.8.3 Geruch, Staub, Ammoniak, Keime

Um die Vereinbarkeit der geplanten Gewerbenutzung mit den bestehenden Nutzungen zu überprüfen, wurde ein Gutachten erstellt (Barth & Bitter, 2015), das Aussagen zu den Themen Geruchs-, Staub-, Ammoniak und Keimimmissionen trifft. Nächstgelegener Emittent ist ein Mastbetrieb ca. 350 m westlich. Weitere potentiell Gerüche emittierende Betriebe in der Umgebung wurden berücksichtigt.

Im Ergebnis ist zusammenfassend festzustellen:

- Die Geruchswahrnehmungshäufigkeiten, die durch die Tierhaltungsanlagen hervorgerufen werden, liegt innerhalb des Plangebietes westlich der L 392 im Bereich zwischen 10 und 13 % der Jahresstunden. Für die am höchsten belastete Fläche im Südwesten des Plangebietes werden 13 % der Jahresstunden erreicht, für die weiter östlich und nördlich gelegenen Bereiche liegt die Geruchswahrnehmungshäufigkeit bei deutlich weniger als 10 % der Jahresstunden. Für diese Bereiche sind keine zusätzlichen relevanten Gerüche von anderen Anlagen in der Umgebung zu erwarten.
- Soweit keine zusätzlich in relevantem Umfang Gerüche emittierenden Betriebe innerhalb der Gewerbeflächen angesiedelt werden, wird der Immissionswert von 0,15, entsprechend 15 % der Jahresstunden, für Gewerbe- und Industriegebiete sicher eingehalten.
- Im vorliegenden Falle treten keine nennenswerten Geruchsimmissionen aus dem Kraftfahrzeugverkehr, dem Hausbrandbereich oder anderen nicht nach GIRL zu erfassenden Quellen auf. Außerdem ist die Art der zu betrachtenden Gerüche durch die Tierhaltungen in den zu erwartenden Konzentrationen nicht Ekel oder Übelkeit auslösend, so dass kein Anlass besteht, niedrigere Immissionswerte als die in der GIRL genannten anzusetzen.
- Bezüglich der Staubsituation ist festzustellen, dass auf Grund der geringen Staubemissionsmassenströme die Bagatellmassenströme nicht erreicht werden. Es ist davon auszugehen, dass die Staubimmissionen als irrelevant einzustufen sind.
- Die berechnete Ammoniakkonzentration liegt bei maximal  $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  am Punkt maximaler Beaufschlagung. Die Zusatzbelastung ist in den entsprechend zu beurteilenden Gebieten als irrelevant einzustufen. Beurteilungsrelevante Flächen sind hierbei Gebiete mit Waldcharakter. Innerhalb des Plangebietes können sich auch Betriebe mit empfindlichen Nutzungen ansiedeln.
- Unter Berücksichtigung einer Depositionsgeschwindigkeit von 2 cm/s für Gebiete hoher Bodenrauigkeit wird eine Deposition von weniger als  $5 \text{ kg}/(\text{ha} \cdot \text{a})$  Stickstoff berechnet. Somit liegt kein Anhaltspunkt für Schädigungen von empfindlichen Pflanzen oder Ökosystemen vor.
- Da die Entfernung zum Plangebiet weniger als 500 m beträgt, erfolgt gemäß LAI-Leitfaden zunächst die Prognose der Feinstaub-PM10 Zusatzbelastung durch den westlich gelegenen Mastbetrieb mittels Ausbreitungsrechnung. Die Staubkonzentration im Bereich der westlichen Grenze des Geltungsbereiches liegt hiernach bei Werten von maximal  $0,20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , und damit

deutlich unterhalb der Irrelevanz ( $PM_{10} < 1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Eine weitere Ermittlung der Keimimmis- sionen ist für diesen Bereich daher nicht erforderlich.

- Es zeigen sich keine Anhaltspunkte, die gegen die Ausweisung des Geltungsbereiches für die gewerbliche Nutzung sprechen. Es ist zu berücksichtigen, dass durch die vorhandene Tierhal- tung eine Vorbelastung durch Gerüche gegeben ist. Bei der Ansiedlung ist darauf zu achten, dass keine Gerüche emittierenden Betriebe im Bereich der Straße zur Deponie innerhalb des Gewerbegebietes hinzukommen.
- Bei der Ansiedlung von Betrieben mit stickstoffempfindlichen Nutzungen ist auf die vorhande- ne Deposition von Stickstoff von etwa  $3 \text{ kg}/\text{ha} \cdot \text{a}$  im westlichen Bereich des Plangebietes hin- zuweisen.

## 4.9 Boden, Natur und Landschaft

Ausführungen zu Boden, Natur und Landschaft finden sich im Umweltbericht.

## 4.10 Altablagerungen / Kampfmittel

Die Auswertung des Altlastenkatasters des Kartenservers des Niedersächsischen Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) ergab keine Hinweise auf Altablagerungen oder Alt- lasten im Plangebiet oder in seiner unmittelbaren Umgebung.

Gemäß Mitteilung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes vom 01.10.2014 bestehen nach der er- folgten Auswertung historischer Luftbilder („alliierte Luftbilder“) in Bezug auf Abwurfkampfmittel (Bomben) keine Bedenken gegen die vorgesehenen Nutzungen.

## 4.11 Erholung

Ausführungen zur Erholungsnutzung finden sich im Umweltbericht („Schutzgut Menschen“).

## 4.12 Denkmalpflege

Im Vorfeld der Planung wurden bereits umfangreiche Untersuchungen zu archäologischen Denkmälern mittels Sondagen im Plangebiet westlich der L 392 durch die Firma ARCHAEOFIRM Poremba und Kunze GbR durchgeführt und dabei ca. 2.000 Jahre alte Siedlungsreste der Ger- manen entdeckt.

Ein Kurzbericht wird zur Entwurfsfassung des Bebauungsplans Nr. 204 vorliegen.

Vorkommen von sonstigen Objekten der Denkmalpflege im Plangebiet sind nicht bekannt.

Auf die grundsätzlichen gesetzlichen Regelungen zu Bodenfunden soll in nachfolgenden Bebau- ungsplänen hingewiesen werden.

## 5. Verfahren

Der Rat der Stadt Barsinghausen hat in seiner Sitzung am 03.06.2014 die Aufstellung für die 6. Änderung des Flächennutzungsplanes beschlossen und ortsüblich bekannt gemacht. Die Bezeichnung der 6. Änderung wird geringfügig in „Gewerbeflächen an der BAB 2“, OT Groß Munzel geändert.

Der Vorentwurf der 6. Änderung des Flächennutzungsplanes und die dazugehörigen gutachterlichen Untersuchungen zu den Themen Schall, Verkehr und Umwelt sind im ersten Schritt im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung am 30.09.2015 in Groß Munzel vorgestellt worden, um die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig über Ziel und Zweck der Planung zu informieren.

Darauffolgend ist in der Zeit vom 14.12.2015 bis 15.01.2016 eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB durchgeführt worden. Anregungen und Bedenken zweier Bürger führten zu keinen Änderungen der Planung.

Daneben erfolgte im Zeitraum von 16.12.2015 bis 18.01.2016 die frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 (1) BauGB. Die vorgebrachten Anregungen und Hinweise führten zu keiner Änderung der Planung.

# Anhang Begründung

- Anhang 1: Verkehrsuntersuchung (Teilgebiete West und Ost),  
PGT Umwelt und Verkehr GmbH (03/2016)
- Anhang 2: Schalltechnisches Gutachten, BMH - Bonk-Maire-Hoppmann GbR (05/2016)  
⇒ s. *Anhang zum Bebauungsplan Nr. 204*
- Anhang 3: Schalltechnische Stellungnahme - Erweiterungsflächen Ost, BMH - Bonk-Maire-Hoppmann GbR (05/2016)

