

STADT LANGENHAGEN

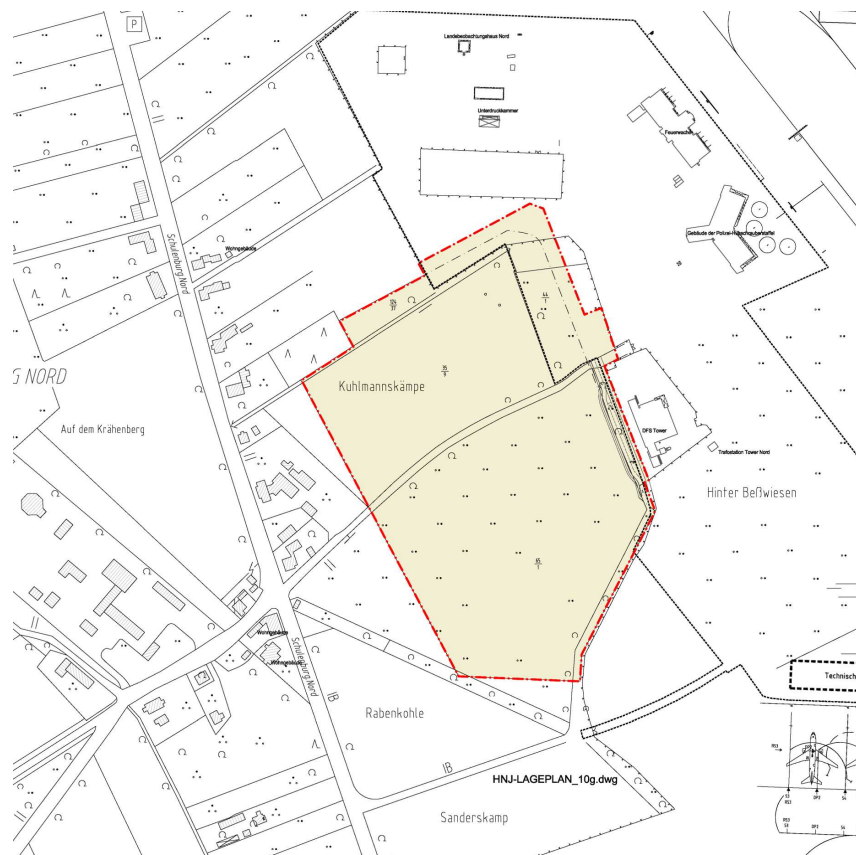
Bebauungsplan Nr. 712

"Airport - West"

BEGRÜNDUNG MIT UMWELTBERICHT

TEIL I: BEGRÜNDUNG

Entwurf vom 29.09.2011



Inhaltsverzeichnis:**TEIL I: BEGRÜNDUNG**

A.	Einleitung	6
B.	Konkretisierung der Grundzüge und Grundlagen der Planung	6
I.	Geltungsbereich	6
1.	Planungsrechtliche Ausgangssituation	7
2.	Eigentumsrechtliche Ausgangssituation	8
II.	Umfeld des Plangebietes	8
1.	Südlich	8
2.	Östlich	8
3.	Nördlich	8
4.	Westlich	8
C.	Ziel und Zweck der Planung	9
I.	Anlass der Planung	9
II.	Erforderlichkeit der Planung	10
III.	Mit der Planung verfolgte Belange	10
D.	Übergeordnete Vorgaben	10
I.	Vorgaben der Regionalplanung	10
II.	Flächennutzungsplan	11
III.	Landschaftsplanung	11
E.	Festsetzungskonzept	11
I.	Art der baulichen Nutzung	11
1.	Industriegebiet nach § 9 BauNVO	12
2.	Einschränkung hinsichtlich der zulassungsfähigen Nutzungen	12
II.	Maß der baulichen Nutzung	12
1.	Grundflächenzahl (GRZ)	12
2.	Höhenfestsetzungen	12
III.	Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen	13

IV.	Nebenanlagen	14
V.	Grünfestsetzungen	14
VI.	Örtliche Bauvorschriften	14
F.	Verkehrliche Erschließung	15
I.	Äußere verkehrliche Erschließung	15
1.	Leistungsfähigkeit	16
2.	Einwirkungen durch Verkehrslärm	16
3.	Notfallerschließung	16
II.	Innere verkehrliche Erschließung	17
G.	Erschließung im Übrigen (Ver- und Entsorgung)	17
I.	Wasserversorgung	17
II.	Schmutzwasserbeseitigung	17
III.	Niederschlagswasserbeseitigung	18
IV.	Löschwasserversorgung	18
V.	Versorgung mit Elektrizität	18
VI.	Versorgung mit Gas	19
H.	Alternativenbetrachtung	19
I.	Umweltrelevante Regelungen des Bebauungsplanes	19
I.	Immissionsschutz	20
1.	Gewerbelärm	20
2.	Sonstige immissionsschutzfachliche Aspekte	21
II.	Eingriffsregelung / Artenschutz	21
1.	Flächenversiegelung / Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung	21
2.	Eingriffe in artenschutzfachliche Belange	21
III.	Sonstige Auswirkungen	22

J.	Umweltprüfung	22
I.	Prüfung der Erforderlichkeit zusätzlicher Verfahren	22
II.	Festlegung des Untersuchungsrahmens	22
1.	Stellungnahme des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Kreisgruppe Hannover vom 30.11.2009	23
2.	Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Niedersachsen vom 03.12.2009	24
3.	Stellungnahme des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Hannover vom 03.12.2009	24
4.	Stellungnahme der Region Hannover, Team/Fachbereich Städtebau 61.03 vom 03.12.2009	24
5.	Stellungnahme der Stadt Garbsen vom 16.12.2009	25
III.	Umweltbericht	25
IV.	Umweltüberwachung (Überprüfung der Planungsauswirkungen / Monitoring)	28
K.	Kosten	29
Anlage:	Grafik zur Verkehrserschließung	

TEIL II: UMWELTBERICHT

Folgende Fachbeiträge wurden für die Planung erstellt und werden öffentlich ausgelegt:

1. Eingriffs-/Ausgleichbilanzierung (AG.L.N. Dr. Tränkle Landschaftsplanung und Naturmanagement, März 2011)
2. Prüfung auf die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 4 BNatSchG für die besonders und streng geschützten Tierarten (AG.L.N. Dr. Tränkle Landschaftsplanung und Naturmanagement, März 2011)
3. Fachbeitrag Arten und Biotope (AG.L.N. Dr. Tränkle Landschaftsplanung und Naturmanagement, April 2011)
4. Fachbeitrag Boden, Wasser, Klima, Luft (AG.L.N. Dr. Tränkle Landschaftsplanung und Naturmanagement, April 2011)
5. Fachbeitrag Landschaftsbild und Erholung (AG.L.N. Dr. Tränkle Landschaftsplanung und Naturmanagement, März 2011)
6. Schallgutachten (Müller-BBM GmbH, 18.10.2010)
7. Leistungsfähigkeitsuntersuchung Kreuzung Flughafenstraße, Gradestraße, Evershorster Straße in Verbindung mit Schreibern BPR, 04.03.2011 (Schlotenhauer + Wauer, Oktober 2010)
8. Vorprüfung zur FFH-Verträglichkeit (Ingenieurbüro BPR, 19.01.2011)
9. Masterplan Oberflächenentwässerung, Machbarkeitsstudie (Ingenieur-Dienst-Nord, 07.03.2011)
10. Abwägungsunterlage „B-Plan 712, Erhalt der netzartigen Heckenstrukturen“ (Hannover-Airport, 18.03.2011)

TEIL I: BEGRÜNDUNG

A. Einleitung

Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist die vom Verwaltungsausschuss der Stadt Langenhagen in der Sitzung am 17.09.2009 beschlossene Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 712 „Airport-West“ zur Festsetzung eines (eingeschränkten) Industriegebietes nach § 9 BauNVO zum Zwecke der Ansiedlung industrieller Nutzungen im unmittelbaren Umfeld des Flughafengeländes.

Die Auslegungsunterlage dient der Durchführung der sog. förmlichen Beteiligungsverfahren nach den §§ 3 Abs. 2, 4 Abs. 2 BauGB.

B. Konkretisierung der Grundzüge und Grundlagen der Planung

Grundlagen der Planung sind:

I. Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt im westlichen Bereich der Stadt Langenhagen auf den Gemarkungen der Ortschaften Godshorn und Schulenburg. Dies hat eine Fläche von insgesamt ca. 9 ha und erstreckt sich (ganz oder teilweise) über die nachfolgenden Grundstücke:

- Gemarkung Godshorn, Flur 15, Flurstück 1/5
- Gemarkung Godshorn, Flur 15, Flurstück 1/6
- Gemarkung Godshorn, Flur 15, Flurstück 10/7
- Gemarkung Godshorn, Flur 2, Flurstück 84/3
- Gemarkung Godshorn, Flur 2, Flurstück 84/4
- Gemarkung Schulenburg, Flur 1, Flurstück 35/11
- Gemarkung Schulenburg, Flur 1, Flurstück 35/13
- Gemarkung Schulenburg, Flur 1, Flurstück 37/2
- Gemarkung Schulenburg, Flur 1, Flurstück 37/4
- Gemarkung Schulenburg, Flur 1, Flurstück 44/3
- Gemarkung Schulenburg, Flur 1, Flurstück 45/4
- Gemarkung Schulenburg, Flur 1, Flurstück 65/7
- Gemarkung Schulenburg, Flur 1, Flurstück 124/37

Gegenüber dem Vorentwurf, der Gegenstand der frühzeitigen Beteiligungsverfahren war, wurde der Geltungsbereich im nordöstlichen Bereich geringfügig um eine Fläche erweitert, die ursprünglich Gegenstand des Geltungsbereichs des Planfeststellungsbeschlusses für den Westbereich des Flughafens war, aus diesem jedoch zwischenzeitlich aufgrund einer Verzichtserklärung der Genehmigungsinhaberin, der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, herausgenommen wurde.

Hinsichtlich des (nunmehr) maßgeblichen Planungsumgriffs wird auf den nachstehenden Übersichtslageplan „Geltungsbereich des Bebauungsplanes“ verwiesen.

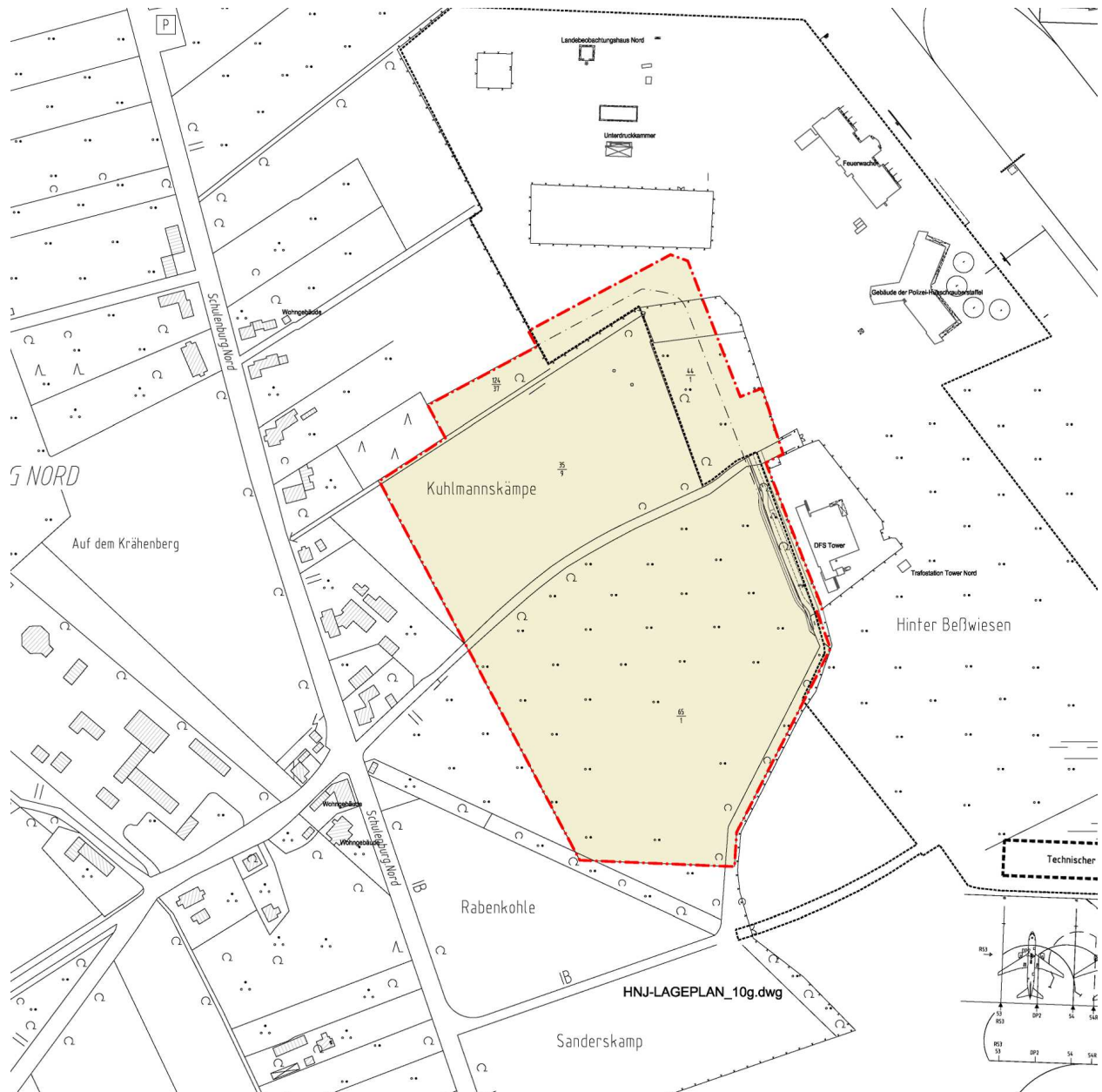


Abbildung 1. Übersichtslageplan „Geltungsbereich des Bebauungsplanes“

1. Planungsrechtliche Ausgangssituation

Bei den einbezogenen Grundstücken handelt es sich aktuell um Außenbereichsflächen i.S. von § 35 BauGB, die im Flächennutzungsplan als Flächen für die Landwirtschaft dargestellt sind.

Die Grundstücke unterliegen derzeit keiner Nutzung; es handelt sich um brachliegende Acker- und Grünlandflächen mit diversen Baumreihen sowie Gehölzen verschiedener Wertigkeiten, die mittig durch einen Weg von Südwest nach Nordost durchzogen werden. Die Wiederaufnahme der landwirtschaftlichen Nutzung ist nicht vorgesehen.

2. Eigentumsrechtliche Ausgangssituation

Die Grundstücke stehen sämtlich im Eigentum der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH.

II. Umfeld des Plangebietes

Im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes befinden sich in nördlicher, östlicher und südlicher Richtung Einrichtungen/Anlagen des Flughafens Hannover bzw. Freiflächen. In Richtung Westen grenzen an das Plangebiet verbliebene Wohnnutzungen im Bereich „Schulenburg Nord“.

Im Einzelnen:

1. Südlich

In südlicher Richtung grenzt das Plangebiet nahezu unmittelbar an das Vorfeld West 1 und die südliche Start- und Landebahn des Flughafens Hannover.

2. Östlich

In östlicher Richtung schließt das Plangebiet unmittelbar an den Geltungsbereich des Planfeststellungsbeschlusses für den Westbereich des Flughafens an. In diesem Bereich ist für Ende 2011 die Errichtung des World Cargo Centers als Erweiterung der Frachtanlagen am Flughafen Hannover in Planung.

3. Nördlich

In nördlicher Richtung schließen an das Plangebiet zunächst derzeit ungenutzte Freiflächen sowie die für den Betrieb des Flughafens erforderliche Simulationskammer und das Landebahnbeobachtungshaus an. In einer Entfernung von ca. 400 m befindet sich die nördliche Start- Landebahn des Flughafens Hannover.

4. Westlich

In westlicher Richtung grenzt der Bereich „Schulenburg Nord“ an das Plangebiet. In diesem Bereich erfolgte in den letzten Jahren eine weitgehende Absiedlung ursprünglich bestehender Wohnnutzungen. Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH hat in den Jahren 1973 bis 1998 sechs Wohngebäude mit 15 Wohneinheiten erworben, wobei bis dato bereits 12 Wohneinheiten nicht mehr zu Wohnzwecken genutzt werden. Seit 2007 wurden weitere 11 Wohngebäude mit 22 Wohneinheiten erworben. Von diesen 22 Wohneinheiten wurden 11 Wohnnutzungen bereits beendet. Für die Beendigung der Wohnnutzungen von weiteren 5 Wohneinheiten bis Mitte 2011 sind entsprechende vertragliche Vereinbarungen abgeschlossen. Somit sind momentan (Stand August 2010) noch 14 Wohnungen in Schulenburg Nord vorhanden und werden sich bis Ende 2011 auf 9 reduziert haben. Die Eigentümerin (Flughafengesellschaft) strebt an, die Nutzung in diesen restlichen Wohnungen bis Ende 2012 zu beenden. Drei Wohngebäude mit Wohnnutzung befinden sich zur Zeit weiterhin in privatem Eigentum.

Die Entstehung neuer Wohnnutzungen in diesem Bereich kann ausgeschlossen werden, da die Flächen im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen als sog. „Siedlungsbeschränkungsgebiet“ ausgewiesen sind.

Im Weiteren wird auf den nachstehenden Übersichtslageplan verwiesen.

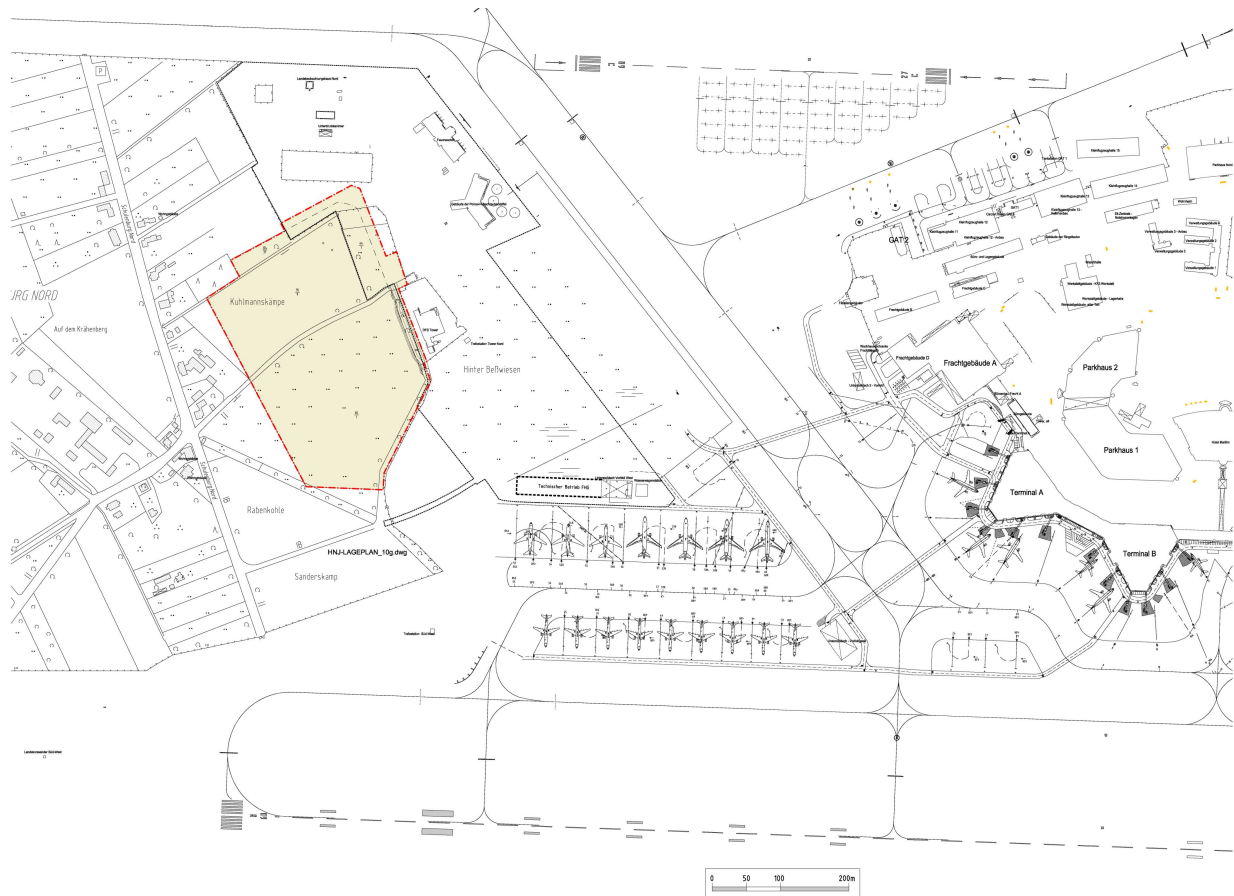


Abbildung 2. Übersichtslageplan „Umfeld“

C. Ziel und Zweck der Planung

I. Anlass der Planung

Konkreter Anlass der Planung ist die Tatsache, dass der Stadt Langenhagen in naher Zukunft allenfalls noch sehr eingeschränkt großflächige Industrie- und Gewerbeflächen zur Verfügung stehen werden. Im Einzelnen wird insoweit auf die Ausführungen in der Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplans unter der Gliederungsziffer „Standortalternativenprüfung“ verwiesen. Die Erschließung des Westbereichs des Flughafens Hannover als Industriefläche bietet diesbezüglich ein großes Entwicklungspotenzial. Aus diesem Grund ist die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH an die Verwaltung der Stadt Langenhagen mit dem Anliegen zur Einleitung entsprechender Bauleitplanverfahren herangetreten.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans 712 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung von gewerblich-industriellen Nutzungen insbesondere aus dem Logistikbereich geschaffen und das Plangebiet dadurch dauerhaft und langfristig einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden. Aufgrund seiner günstigen Verkehrsanbindung an das regionale und überregionale Straßenverkehrsnetz, seiner Lage im Randbereich des Ballungsraumes Hannover

sowie der unmittelbaren Angrenzung an den Verkehrsflughafen weisen die Flächen eine besonders hohe Eignung zur Entwicklung eines gewerblich-industriellen Standortes auf.

II. Erforderlichkeit der Planung

Anfragen verschiedener Gewerbetreibender gegenüber der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH zur Ausnutzung des Plangebietes zeigen, dass die zur Verfügung stehenden Flächen aufgrund ihrer Lage in unmittelbarer Angrenzung an die Einrichtungen/Anlagen des Flughafens eine außerordentliche Attraktivität insbesondere für Unternehmen aus dem Logistikbereich besitzen.

Es kann von einem aktuellen Bedarf und damit einer Erforderlichkeit i. S. von § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB, wonach die Gemeinden Bauleitpläne aufstellen sollen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist, ausgegangen werden.

III. Mit der Planung verfolgte Belange

Die ins Auge gefasste Planung ist der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung förderlich.

Sie wird zu einer Stärkung der wirtschaftlichen Struktur in der Stadt Langenhagen im Allgemeinen führen und im Besonderen die Bedeutung des Flughafens, der sich als ein zentraler, für die überregionale Bedeutung der Stadt Langenhagen wichtiger Wirtschaftsfaktor darstellt, steigern (vgl. § 1 Abs. 6 Nr. 8 lit. a) BauGB). Die Planung ist weiterhin Grundlage für die Entstehung einer Vielzahl neuer Arbeitsplätze (vgl. § 1 Abs. 6 Nr. 8 lit. c) BauGB). Schließlich können durch die Planung Flächen, die derzeit als Flächen für die Landwirtschaft dargestellt sind, die jedoch weder aktuell noch voraussichtlich zukünftig landwirtschaftlich genutzt werden, als städtebauliche Entwicklungsflächen genutzt werden.

D. Übergeordnete Vorgaben

Die Planung stimmt mit den Zielvorgaben der Landes- und Regionalplanung überein (dazu nachstehend unter Ziffer I.). Die aktuell nicht mit der beabsichtigten Ausweisung eines (eingeschränkten) Industriegebiets korrespondierende Darstellung im Flächennutzungsplan soll im sog. Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 Satz 1 BauGB geändert werden (dazu nachstehend unter Ziffer II.). Die Planung steht schließlich weder in Widerspruch zu Darstellungen des Landschaftsplans der Stadt Langenhagen aus dem Jahre 1994, noch in Widerspruch zu den Darstellungen des Fortschreibungsentwurfs des Landschaftsplans (dazu nachstehend unter Ziffer III.).

I. Vorgaben der Regionalplanung

Die Planung stimmt mit den Zielvorgaben der Regionalplanung überein.

Das Regionale Raumordnungsprogramm der Region Hannover (RROP 2005) konkretisiert die Vorgaben und Grundsätze des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen in Text und Karte. Nachstehende Aussagen auf regionalplanerischer Ebene sind im Hinblick auf die vorliegende Planung bzw. das Plangebiet hervorzuheben:

- Auch nach dem Regionalplan sind das Plangebiet und sein Umfeld als Siedlungsbeschränkungszone ausgewiesen (vgl. zeichnerische Darstellung des RROP 2005).

- Das Plangebiet liegt außerhalb von Bereichen, die als Naturschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet oder FFH-Gebiete ausgewiesen sind (Erläuterungskarte 4 zum RROP 2005).
- Das Plangebiet tangiert keine Vorranggebiete für „Natur und Landschaft“, „Erholung“ oder „Freiraumfunktionen“.
- Das Plangebiet tangiert keine Vorsorgegebiete für „Natur und Landschaft“, „Erholung“ oder „Freiraumfunktionen“.
- Das Plangebiet liegt teilweise innerhalb eines Vorsorgegebietes für die Landwirtschaft. Dieser Ausweisung kommt keine Zielqualität zu, so dass sie einer nicht der Förderung der Landwirtschaft dienenden Planung nicht entgegensteht. Im Übrigen ist, wie bereits einleitend geschehen, zu betonen, dass die Wiederaufnahme einer landwirtschaftlichen Nutzung innerhalb des Geltungsbereiches des Plangebiets als unwahrscheinlich betrachtet werden muss.

II. Flächennutzungsplan

Der gültige Flächennutzungsplan der Stadt Langenhagen, der das Plangebiet noch als „Fläche für die Landwirtschaft“ dargestellt, wird im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 Satz 1 BauGB geändert.

Die Planflächen werden dort nach der besonderen Art ihrer baulichen Nutzung als Industriegebiet gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 9 BauNVO dargestellt werden. Dem Entwicklungsgebot nach § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB ist damit Rechnung getragen.

III. Landschaftsplanung

Die Planung steht schließlich weder in Widerspruch zu Festsetzungen des Landschaftsplans der Stadt Langenhagen aus dem Jahre 1994, noch voraussichtlich in Widerspruch zu den Darstellungen des Fortschreibungsentwurfs des Landschaftsplans (siehe insoweit auch Umweltbericht). Zwar weist der derzeit gültige Landschaftsplan für das Plangebiet eine hohe Bedeutung der Fläche für die Grundwasserneubildung und das Stadtklima aus. Die zu erwartenden Beeinträchtigungen der Grundwasserneubildung, die, wie sich detailliert aus dem Umweltbericht bzw. den Fachbeiträgen ersehen lässt, innerhalb des Plangebiets hoch einzuschätzen sind, sowie die Verringerung von Kaltluftstehungsflächen mittlerer Bedeutung sind in Anbetracht der Bedeutung des Vorhabens für die Entwicklung der Stadt und die Schaffung flughafennaher gewerblicher Bauflächen als hinnehmbar zu erachten, nicht zuletzt in Anbetracht des Umstandes, dass im Umfeld des Plangebietes in ausreichendem Maße Flächen für die Grundwasserneubildung sowie für die Kaltluftentstehung zur Verfügung stehen.

E. Festsetzungskonzept und Örtliche Bauvorschrift

Das Festsetzungskonzept wird von nachstehenden Erwägungen getragen:

I. Art der baulichen Nutzung

Der Bebauungsplan setzt als Art der baulichen Nutzung ein hinsichtlich der zulassungsfähigen Nutzungen eingeschränktes Industriegebiet nach § 9 BauNVO fest.

1. Industriegebiet nach § 9 BauNVO

Hintergrund der Festsetzung eines Industriegebiets gemäß § 9 BauNVO ist einerseits, dass auch die Ansiedlung von Nutzungen ermöglicht werden soll, deren Emissionspotential eine Größenordnung erreicht, die eine Einstufung als „nicht erheblich“ i.S. von § 8 Abs. 1 BauNVO nicht mehr zulässt. Dies gilt insbesondere auch für im Drei-Schicht-Betrieb tätige Logistikunternehmen. Nicht ermöglicht werden soll demgegenüber die Ansiedlung der überwiegenden Anzahl der im Anhang zur 4. BImSchV aufgeführten Nutzungen, da sich diese im Umfeld des Flughafens als „Fremdkörper“ erweisen würden und keine Synergieeffekte zu begründen vermögen. Etwas anderes gilt lediglich im Hinblick auf Anlagen nach Ziffer 3.25 (Anlagen für Bau und Instandhaltung von Luftfahrzeugen, ausgenommen Wartung).

Andererseits kommt die Ausweisung als (sonstiges) Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 1, 2 BauNVO nicht in Betracht, da eine den Vorgaben der Zweckbestimmung genügende Abgrenzung der zulassungsfähigen Nutzungen nicht hinreichend möglich ist.

2. Einschränkung hinsichtlich der zulassungsfähigen Nutzungen

Zugleich ist unter Berücksichtigung eines vorbeugenden Immissionsschutzes keine vollständig un gelenkte Ansiedlung industrieller Nutzungen gewollt. Dem wird durch den Ausschlusskatalog unter Ziffer A. I. 1. der textlichen Festsetzungen Rechnung getragen. Von diesem werden Nutzungen erfasst, bei denen aufgrund ihres spezifischen Emissionsverhaltens an Luftschadstoffen, Gerüchen, Erschütterungen sowie auch hinsichtlich Geräuschen und des Störfallrisikos nachteilige Beeinträchtigungen der Umwelt und insbesondere des Menschen nicht auszuschließen wären und die nicht als geeignet erachtet werden, die gewerbliche Entwicklung in unmittelbarer Nähe des Verkehrsflughafens zu fördern.

Aus diesem Grund erfolgt auch der Ausschluss der ausnahmsweise nach § 9 Abs. 3 BauNVO zulässigen Nutzungen. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sind in dieser industriellen und geografischen Lage im unmittelbaren Flughafenkontext städtebaulich nicht sinnvoll. Wohnungen i.S. von § 9 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO werden im Übrigen aus immissionsschutzfachlichen Gesichtspunkten ausgeschlossen.

II. Maß der baulichen Nutzung

Den Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung liegen folgende Erwägungen zugrunde:

1. Grundflächenzahl (GRZ)

Mit der Festsetzung zur Grundflächenzahl von 0,8 soll eine möglichst optimale Ausnutzung der Flächenpotenziale gewährleistet werden, um einer zusätzlichen Inanspruchnahme von Bauflächen in ggf. sensibleren Bereichen entgegenzuwirken. Dabei wird jedoch die Obergrenze nach § 17 Abs. 1 BauNVO beachtet.

2. Höhenfestsetzungen

Die maximal zulässigen Bauhöhen innerhalb des Plangebiets haben zum einen sicherheitstechnische Anforderungen aufgrund der räumlichen Nähe zum Flugbetrieb des

Flughafens Hannover Rechnung zu berücksichtigen (Hindernisfreiheit für die Start- und Landebahnen). Eine Höhe jenseits der 25 m kann danach von vornherein nicht zugelassen werden.

Zum anderen ist keine vollständig un gelenkte Ansiedlung industrieller Nutzungen, auch hinsichtlich der Höhenentwicklung gewollt. Dem wird bereits durch einen Ausschlusskatalog Rechnung getragen (s. Pkt. E.I.2); dieser Ausschluss unterstützt die städtebauliche Absicht, Bauwerke mit typischerweise größerer Höhenentwicklung nicht zuzulassen. Denn zumindest für die Gesamtheit des Plangebiets soll unter besonderer Berücksichtigung sowohl des Orts- als auch des Landschaftsbildes an dieser Stelle keine un gelenkte Höhenentwicklung zugelassen werden. Von einer un gelenkten Entwicklung wäre an dieser Stelle im Kontext des Stadtgebietes von Langenhagen auszugehen, wenn Höhen zulässig oder zu erwarten wären, die über das hinausgehen, was im Bereich der Gewerbegebiete flächig anzutreffen ist. Als Orientierungsmaßstab dienen die Logistiker an der Münchner Straße und entlang der Autobahn. Einen wichtigen Anhaltspunkt gibt auch die durch die Planfeststellung festgesetzte Höhenfestsetzung von max. 16 m für die in Planung befindlichen Anlagen des Logistikzentrums östlich des Plangebietes. Diese Festsetzung gibt eine an dieser Stelle als angemessen zu bewertende Höhenentwicklung vor. Typische Hallengrößen von 10 m bis 15 m (vgl. auch Pkt. I.I.1) sind somit innerhalb des Plangebietes realisierbar. Der Bebauungsplan setzt daher eine absolute Gebäudehöhe von 71,5 mNN fest. Dies ermöglicht sicher eine max. Gebäudehöhe von 16 m, bezogen auf eine Geländeoberfläche von 55,5 mNN, oder 19 m bezogen auf den Flughafenbezugspunkt von 52,5 mNN. Die Höhe von 52,5 mNN findet sich östlich des Plangebiets; die Höhen im Plangebiet bewegen sich ganz überwiegend zwischen 53 ½ mNN und 55 mNN. Die Festsetzung schließt im Einzelfall höhere Anlagen oder Anlagenteile nicht aus, wenn die Vorgaben des § 31 Abs. 2 BauGB eingehalten werden.

Zusammen mit dieser Festsetzung bestehen keine Bedenken, von der Festsetzung einer Baumassenzahl abzusehen, so dass im Rahmen der durch die Baunutzungsverordnung vorgegebenen maximalen Baumasse von 10,0 eine Vielzahl von an dieser Stelle denkbaren Industrie- und Gewerbebauten bei hoher Ausnutzbarkeit der Grundstücksfläche zulässig sind.

III. Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Mit der Festsetzung einer Bauweise, die Gebäudelängen von über 50 m zulässt, wird den gängigen Bedürfnissen der potentiell für eine Ansiedlung in Betracht kommenden Nutzern Rechnung getragen; ein hohes Maß an Flexibilität soll gewährleistet werden.

Entsprechendes gilt im Hinblick auf die Festsetzungen zu den Bauflächen. Die großzügige Ziehung der Baugrenzen um die potenziellen Bauflächen ist von Flexibilitätserwägungen getragen.

Verkehrsflächen, auch für den ruhenden Verkehr, sowie sonstige Betriebsflächen sind innerhalb der Baufenster zulässig. Ihre genaue Lage wird im Bebauungsplan nicht bindend festgelegt, damit auch kurzfristig Änderungen durch die Betreiber der Anlagen ermöglicht werden, ohne dass sich die Erforderlichkeit zur Änderung des Bebauungsplans ergibt. Eine Überbauung der Gesamtfläche wird durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ 0,8) ausgeschlossen.

IV. Nebenanlagen

Der Bebauungsplan trifft keine spezifischen Festsetzungen zur Sicherung von bestimmten Flächen für Nebenanlagen zur Versorgung des Plangebietes mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser. Da der zukünftige Bedarf bezüglich der technischen Versorgung wesentlich von den tatsächlich realisierten Nutzungen in den Baugebieten abhängig ist, sind eventuell erforderliche Versorgungsanlagen gemäß § 14 Abs. 2 BauNVO auch außerhalb der hierfür festzusetzenden Flächen ausnahmsweise zulässig.

Hiermit wird im Rahmen des Bebauungsplanes die notwendige Flexibilität im Hinblick auf die Sicherstellung der erforderlichen technischen Rahmenbedingungen gewährleistet, ohne gleichzeitig Flächenreserven, die zum Zeitpunkt der Planaufstellung noch nicht konkretisiert werden können, an bestimmten Orten und in bestimmter Größe im Bebauungsplan vorhalten zu müssen.

V. Grünfestsetzungen und Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung

Da die mit der Planung verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft nahezu vollumfänglich durch planexterne Maßnahmen kompensiert werden (dazu nachstehend unter Ziffer H. sowie im Umweltbericht), können sich die grünordnerischen Festsetzungen innerhalb des prozentualen Flächenanteils der von jeglicher Bebauung freizuhaltenden Flächen (oberhalb der GRZ von 0,8) innerhalb des Plangebiets bewegen. Es werden Flächen für das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern und die Pflanzung einer Baumreihe (geht in die Aufwertung ein) sowie Flächen für den Erhalt von Bäumen und Sträuchern zeichnerisch innerhalb des Baugebiets festgesetzt. Den Ausführungen zur Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung, deren Ergebnisse aus dem Umweltbericht hervorgehen, wird vollumfänglich gefolgt. Gemäß dortiger Tabelle 8 zur "Bilanzierung des Plan-Zustands ..." errechnet sich ein Kompensationsdefizit von 158.054 Werteeinheiten bei Anwendung des Niedersächsischen Städtetagsmodells. Dieses kann durch planexterne Maßnahmen, die aus den textlichen Festsetzungen sowie im einzelnen aus einem vor Satzungsbeschluss zu unterzeichnenden städtebaulichen Vertrag hervorgehen, ausgeglichen werden.

Durch diese Konzeption wird eine möglichst hohe Ausnutzbarkeit des Plangebiets zur Ansiedlung gewerblich-industrieller Nutzungen gewährleistet.

VI. Örtliche Bauvorschrift

Es handelt sich um ein Industriegebiet, welches unter städtebaulichen Gesichtspunkten bereits über Festsetzungen zur maximalen Höhe der baulichen Anlagen und mittels verschiedener Festsetzungen zur Eingrünung eine gewisse Strukturierung und Einbindung in die Landschaft erfährt. Weitergehende örtliche Bauvorschriften werden in Anbetracht der Tatsache, dass eine möglichst große Flexibilität für die Ausführung der Hauptanlagen selbst innerhalb des Baugebiets zugelassen werden soll, in dieser Hinsicht nicht getroffen werden. Allerdings sind in Fortführung der eingangs erwähnten städtebaulichen Überlegung Bauvorschriften für die Gestaltung der Werbeanlagen getroffen worden. Hier ist eine zusätzlich in die Landschaft wirkende, "optisch laute" Ausführung städtebaulich und gestalterisch nicht erwünscht und auch nicht notwendig. Die zugelassene Werbung dient der angemessenen Präsentation der angesiedelten Unternehmen an der Stätte der Leistung und orientiert sich dabei an üblichen Vorschriften in Langenhagen, z.B. entlang der Münchner Straße oder im Gewerbegebiet Rehkamp.

Werbeanlagen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes sind daher nur in zwei unterschiedlichen Formen zulässig. Zum einen sind das Schriftzüge, Logos o.ä., die auf die Fassade montiert werden und zum anderen handelt es sich um Schilder, Skulpturen oder Hinweistafeln, die am Einfahrtsbereich des jeweiligen Geländes aufgestellt werden. Beide Arten der Werbeanlagen sind hinsichtlich ihrer Anzahl und Größe den aktuellen Erfordernissen entsprechend über eine textliche Festsetzung beschränkt.

Es sind maximal 5 Fahnenmasten pro Baugrundstück zulässig, da sich diese Form von Werbung in letzter Zeit immer mehr etabliert hat. Hier sind die entsprechenden Bestimmungen der Niedersächsischen Bauordnung zu beachten.

Innerhalb des Geltungsbereiches ist die Aufstellung von Werbetafeln mit wechselndem Plakatschlag oder sogenannter beweglicher Werbung unzulässig, da für die Präsentation vor Ort die von solchen Anlagen ausgehende Wirkung als nicht erforderlich angesehen wird.

Der Hinweis, dass Verstöße als Ordnungswidrigkeit zu ahnden sind, dient der Rechtssicherheit.

F. Verkehrliche Erschließung

Es ist zwischen der inneren und der äußeren verkehrlichen Erschließung zu differenzieren:

I. Äußere verkehrliche Erschließung

Die Erschließung des Plangebietes wird über den Anschluss an den Anfang 2011 vollständig fertiggestellten Erschließungstunnel und nachfolgend die Flughafenstraße gewährleistet werden. Der Erschließungstunnel beginnt an der Nordstraße des Flughafengeländes, unterquert die Rollbahnen zur Start- und Landebahn Nord und tritt östlich des Regenrückhaltebeckens Schulenburg wieder zu Tage. Es besteht im Weiteren eine sehr gute Anbindung an das überregionale Straßenverkehrsnetz, insbesondere über die BAB 352 an die BAB 2 und die BAB 7.

Konkret ist beabsichtigt, den ersten Abschnitt der schon bestehenden Erschließung zwischen Ostausgang des Tunnels und Einmündung der Petzelstraße im Jahre 2011 zu optimieren. Der zweite Abschnitt – beginnend Einmündung Petzelstraße bis zum östlichen Ausgang aus dem Flughafenbereich (alte Wache des ehemaligen Bundeswehrstandorts) – wird voraussichtlich im Jahre 2016 optimiert sein; der letzte Abschnitt bis zur Kreuzung Evershorster Straße/Flughafenstraße – soll später folgen. (siehe Grafik Verkehrserschließung)

Bis zur endgültigen Fertigstellung der vorstehend beschriebenen Erschließung erfolgt die Erschließung des Plangebietes über die nachstehend beschriebene „Interimslösung“ (s. Grafik Verkehrserschließung). Für die Übergangszeit bis zur Fertigstellung der langfristigen Lösung wird die Erschließung durch folgende Maßnahmen gewährleistet werden: der ankommende Frachtverkehr wird auf Höhe des Hotels Holiday Inn von der Flughafenstraße in die Petzelstraße und von dort an der Flughafendirektion vorbei in die Nordstraße geführt werden. Der abfahrende Frachtverkehr nutzt dieselbe Route über Nord- und Petzelstraße und wird über die Querspange unter dem Parkhaus 3 an die zweispurige Fahrbahn der Flughafenstraße für den nach Osten abfließenden Verkehr geleitet.

Die Verkehrserschließung auf den Flurstücken des heutigen Straßenverlaufs der Benkendorff- und Nordstraße sowie den Flurstücken des neu geschaffenen Tunnels und der neuen Erschließungsstraße bis zum Plangebiet wird mittels einer Baulast gesichert.

1. Leistungsfähigkeit

Die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege der Regelfall- bzw. Haupterschließung ist gegeben.

Belegt wird dies durch die verkehrstechnische Untersuchung der Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH & Co. KG vom 27./28.10.2009.

Diese kommt dabei zu dem Ergebnis, dass für den Knoten Flughafenstraße/Evershorster Straße erst bei einem Wert von 770 bzw. 780 Fahrten/je Stunde und Fahrtrichtung über der heutigen Verkehrsbelastung eine Überlastung des Knotens eintreten wird. Durch die Umsetzung der Planung kann es in der Spitze zu einer Mehrbelastung von bis zu 30 Fahrten/Stunde (LKW und Kleintransporter) in jede Richtung kommen. Dabei wird sich die Zahl der Fahrten insgesamt auf maximal 600 Fahrten/Tag einstellen, so dass lediglich von einer zusätzlichen Belastung von 3 % auszugehen ist.

Nach dem Ausbau der Evershorster Straße würde die im Verkehrsentwicklungsplan 2020 der Stadt Langenhagen angenommene Kapazitätserhöhung um 2.600 Fahrten/Tag (von 1.600 auf 4.200 Fahrten/Tag) nur zu einem Viertel ausgeschöpft werden.

Die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege ist damit gegeben.

2. Einwirkungen durch Verkehrslärm

Erhebliche Einwirkungen durch Verkehrslärm sind nicht zu erwarten, da nach Aussage der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH die im unmittelbar angrenzenden Bereich der vorgenannten Verkehrswege angesiedelten Nutzungen über hinreichende Maßnahmen des passiven Schallschutzes verfügen, die auf Kosten der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH dergestalt ausgestattet wurden. Unter dieser Voraussetzung ist nach Aussage des beauftragten Planungsbüros MüllerBBM das Entstehen geräuschimmissionsschutzfachlich unverträglicher Zustände nicht zu erwarten, welche eine Überschreitung der Immissionswerte (Orientierungswerte für die städtebauliche Planung gem. DIN 18005) erwarten ließen und ggf. weitere Schallschutzmaßnahmen erforderlich machen würden.

3. Notfallerschließung

Um eine hinreichende (äußere) Erschließung des Plangebiets auch für den Fall einer vorübergehenden Störung im Bereich der vorgenannten Osterschließung, z.B. durch einen Unfall im Tunnelabschnitt, zu gewährleisten, kann eine ersatzweise, vorübergehende Erschließung in westlicher Richtung zur Resser Straße (L 380) erfolgen, deren Nutzung jedoch ausnahmslos auf Notfallsituationen beschränkt sein wird.

Die Streckenführung entspricht der Route, die schon für die Herstellung des Tunnelbauwerks als Zufahrt zur Baustelle ertüchtigt wurde. In Schulenburg-Nord beginnend verläuft sie über die Heidestraße und den Wirtschaftsweg zwischen Heidestraße und Resser Straße (L380) nach Westen, ohne den Siedlungskern Schulenburgs zu durchqueren. Falls weitergehende Herstellungsmaßnahmen zur Schaffung eines für die in Rede stehenden Notfälle geeigneten Verkehrsweges erforderlich werden, führt die Stadt rechtzeitig eine dahingehende Abstimmung mit der Flughafengesellschaft herbei.

Um sicherzustellen, dass diese Streckenführung nur für den äußersten Notfall, nicht aber als Verbindung aus dem Kernbereich des Flughafens zur Resser Straße genutzt wird, soll sie an einer geeigneten Stelle, z.B. im Bereich des Regenrückhaltebeckens südlich des Plangebiets durch eine Schranken- oder Toranlage für den Verkehr unterbrochen werden und nur im beschriebenen Notfall durch bzw. nach Zustimmung durch die Stadt Langenhagen für den Verkehr geöffnet werden. Um eine missbräuchliche Öffnung zu unterbinden, werden im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags zwischen der Stadt Langenhagen und der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH verbindliche Notfallbeschreibungen vereinbart, für deren Eintreten eine Freigabe der Notfallerschließung durch die Flughafengesellschaft gestattet ist.

Wegen der geringen Eintrittshäufigkeit von Ereignissen, die eine Nutzung der Notfallerschließung erforderlich machen (ein Unfall in 22 Jahren bei 600 Kfz/Tag, s. unter I.1.a, Leistungsfähigkeit und im Umweltbericht) und der begrenzten Dauer eines solchen Ereignisses ist die vorgesehene Wegführung der Notfallerschließung vertretbar.

II. Innere verkehrliche Erschließung

Die innere verkehrliche Erschließung des Plangebietes wird durch die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH auf privatrechtlicher Basis erfolgen.

G. Erschließung im Übrigen (Ver- und Entsorgung)

Die Ver- und Entsorgung wird wie folgt gewährleistet.

I. Wasserversorgung

Die Wasserversorgung des Plangebietes wird durch einen Anschluss an das in Schulenburg-Nord bestehende Wasserversorgungsnetz des Wasserverbandes Garbsen-Neustadt a. Rbge sichergestellt.

Die dafür anfallenden Kosten werden durch die Flughafen Hannover Langenhagen GmbH getragen.

II. Schmutzwasserbeseitigung

Die Schmutzwasserbeseitigung soll über einen Anschluss an das bestehende Kanalsystem des Flughafens Hannover-Langenhagen, das wiederum an die kommunale Kläranlage angeschlossen ist, sichergestellt werden. Um eventuelle Schadstoffbelastungen des Schmutzwassers schon an der Verursachungsstelle feststellen zu können, sind an der Übergabestelle an das System der Flughafen-Langenhagen GmbH auf jedem Grundstück Übergabeschächte anzuordnen. Wegen der Einzelheiten wird auf die Untersuchung des Ingenieurbüros IDN vom 14.02.2011, welches im Umweltbericht vertiefend erläutert wird, verwiesen.

Die dafür anfallenden Kosten werden durch die Flughafen Hannover Langenhagen GmbH getragen.

Die rechtssichere Schmutzwasserbeseitigung wird mittels einer Baulast gesichert. Über die Einzelheiten der Entsorgung und praktischen Lösungen, welche auf dem bestehenden Konzept der Schmutzwasserbeseitigung des Flughafens aufbauen können, wird zwischen der Stadt Langenhagen und der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH ein städtebaulicher Vertrag geschlossen.

III. Niederschlagswasserbeseitigung

Das Niederschlagswasser auf bebauten, befestigten oder an die Kanalisation angeschlossenen Grundstücken soll nach Möglichkeit im Plangebiet, verrieselt oder einem Vorfluter zugeführt werden. Ziel der Versickerung von Niederschlagswasser ist es, das Dach- und Hofflächenwasser soweit möglich über die natürlichen Bodenschichten dem Grundwasser wieder zuzuführen. Hiermit soll der natürliche Wasserkreislauf so wenig wie möglich gestört werden.

Für das Plangebiet ist eine Niederschlagswasserversickerung vor Ort über die belebte Bodenzone aufgrund der geologischen Verhältnisse nur eingeschränkt möglich. Deshalb kann das Regenwasser der gesamten Fläche zunächst im Plangebiet zurückgestaut werden, wofür ein Rückstauvolumen von ca. 2.650 m³ durch ein oder mehrere naturnah gestaltete Versickerungs- und Regenrückhaltebecken herzustellen ist. Von dort wird das Wasser über eine Freigefälleleitung gedrosselt in das südöstlich des Plangebiets vorhandene Regenrückhaltebecken Schulenburg-Nord geleitet, welches im Rahmen der Realisierung der Vorhaben des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Westbereich“ vom 16.02.1999 angelegt wurde. Zur Einhaltung des maximal zulässigen Abflusses von 58 l/(km² x s) darf die Drosselleistung einen Wert von 5 l/s bei Übergabe des Wassers in das Regenrückhaltebecken Schulenburg-Nord nicht überschreiten. Mit dieser Drosselleistung ist sichergestellt, dass eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Regenrückhaltebeckens Schulenburg-Nord nicht eintritt.

Vom Regenrückhaltebecken Schulenburg-Nord wird das Wasser über die Regenwasserkanalisation des Flughafens in den Trentelgraben eingeleitet. Durch die Schaffung des beschriebenen Rückhaltevolumens schon im Plangebiet wird auch an der Einleitungsstelle in den Trentelgraben die genehmigte Einleitungsmenge von 58 l/(km² x s) nicht überschritten.

Eine Reinigung des Oberflächenwassers wird mittels einer Tauchwand vor dem im Plangebiet zu schaffenden Regenrückhaltebecken vorgesehen.

Die Herstellung von naturnah gestaltetem, begrüntem Versickerungs- und Regenrückhaltebecken für das gesamte Plangebiet obliegt dem Investor, wobei ein Rückstauvolumen von 0,03 m³ / m² Grundstücksfläche einschl. der Fläche der dem Grundstück zuzuordnenden Straßenlänge bereitzustellen ist. Wegen der Einzelheiten zur Niederschlagswasserbeseitigung wird auf die Untersuchung des Ingenieurbüros IDN vom 07.03.2011 verwiesen, weiterhin auf die modifizierende Untersuchung vom 13.09.2011; diese ist der Anlage zur Drucksache zum Satzungsbeschluss beigelegt.

IV. Löschwasserversorgung

Es wird seitens des Wasserverbands Garbsen-Neustadt a. Rbge sichergestellt, dass der Löschwasserbedarf für das Plangebiet den maßgeblichen Vorgaben nach Arbeitsblatt V 405 des DVGW entspricht.

V. Versorgung mit Elektrizität

Mit Genehmigung zur Aufnahme der Energieversorgung nach § 3 Abs 1 EnWG durch das Niedersächsische Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr vom 13.01.2000 ist die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH zur Versorgung Dritter mit Elektrizität für das Gebiet des

Flughafens berechtigt. Das Plangebiet wird von dieser Genehmigung erfasst. Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH gewährleistet die Stromversorgung durch Anschluss des Plangebiets an das eigene Stromnetz.

Die dafür anfallenden Kosten werden durch die Flughafen Hannover Langenhagen GmbH getragen.

VI. Versorgung mit Gas

Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH betreibt mit Genehmigung der Bundesnetzagentur vom 19.11.2007 ein Objektnetz entsprechend § 110 Abs. 1 EnWG zur Gasversorgung auf dem Gebiet des Flughafens. Sie ist damit berechtigt, auch das Plangebiet an dieses Versorgungsnetz anzuschließen, und sichert dieses zu.

Die dafür anfallenden Kosten werden durch die Flughafen Hannover Langenhagen GmbH getragen.

H. Alternativenbetrachtung

Aufgrund der direkten Angrenzung der Flächen an das Flughafengelände sowie in Anbetracht der Eigentumsverhältnisse kann nicht davon ausgegangen werden, dass es zur Wiederaufnahme einer landwirtschaftlichen Nutzung innerhalb des Planbereichs kommen könnte. Weiterhin wird eine derartige Entwicklung nicht als städtebaulich sinnvoll beurteilt. Die Entwicklung von Wohnnutzungen in dem betreffenden Bereich scheidet in Anbetracht der raumordnerischen Ausweisung des Gebietes als „Siedlungsbeschränkungsbereich“ ohnehin von vornherein aus.

Dementsprechend erfolgte, nach Prüfung anderer Alternativen im Stadtgebiet, die Darstellung als Industriegebiet (GI) auf Ebene der Flächennutzungsplanung in Form der 89. Änderung des Flächennutzungsplanes.

Soweit es um unterschiedliche Planungsansätze im Rahmen der Entwicklung einer gewerblich-industriell nutzbaren Fläche innerhalb des Planungsgebietes geht, ist insbesondere auf Folgendes hinzuweisen:

- Hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung des Plangebietes gibt es keine Alternative zur „Tunnelvariante“.
- Die Festsetzungen zur Grünordnung orientieren sich maßgeblich an Erfordernissen des Artenschutzes und der Einbindung in die Landschaft.
- Die Festsetzungen zur Höhenbeschränkung tragen der Umfeldprägung Rechnung (gem. Planfeststellung zulässige bauliche Anlagen östlich des Plangebietes).

Im Übrigen konnte die Ausgestaltung der Konzeption derart erfolgen, dass für den Vollzug des Bebauungsplans ein sehr hohes Maß an Flexibilität eingeräumt wird.

I. Umweltrelevante Regelungen des Bebauungsplanes

Die Planung wird insbesondere mit Auswirkungen immissionsschutzfachlicher und naturschutzfachlicher Art verbunden sein.

I. Immissionsschutz

Es wird sichergestellt, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse im Hinblick auf die westlich noch situierten, sich in naher Zukunft aber deutlich verringerten Wohnnutzungen im Bereich „Schulenburg Nord“ hinreichend gewahrt werden (vgl. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB).

1. Gewerbelärm

Die Planung wird zumindest vorübergehend zu einem Nebeneinander konfligierender Nutzungen führen und wurde vor diesem Hintergrund einer besonderen Würdigung im Hinblick auf die Vorschrift nach § 50 BImSchG unterzogen (vgl. Begründung zur 89. Änderung des Flächennutzungsplanes).

In diesem Zusammenhang ist Folgendes hervorzuheben:

Das Umfeld des Planbereichs ist gegenwärtig maßgeblich durch die östlich situierten Einrichtungen des Verkehrsflughafens sowie die im Norden und Süden verlaufenden Start- und Landebahnen geprägt. Den noch verbliebenen Wohnnutzungen im Bereich „Schulenburg Nord“ kommt demgegenüber eine geringere Wirkung zu. Zwischen ihnen besteht aufgrund der diversen Absiedlungen in den letzten Jahren allenfalls noch in Teilbereichen ein Bebauungszusammenhang. Eine „Neubelebung“ dieses (vormaligen) Siedlungsbereiches ist als ausgeschlossen zu betrachten im Hinblick darauf, dass das westlich zu den Einrichtungen des Verkehrsflughafens situierte Gebiet im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen sowie im Regionalen Raumordnungsprogramm der Region Hannover sehr weiträumig als Siedlungsbeschränkungsbereich ausgewiesen ist. Tatsächlich ist mittelfristig die vollständige Absiedelung aller Wohnanwesen in Schulenburg Nord zu erwarten.

Für den Zeitraum des Nebeneinanders der konfligierenden Nutzungen wird durch die Festsetzung sog. Emissionskontingente nach DIN 45691 sichergestellt, dass die Immissionsbelastung an den verbliebenen Wohnnutzungen im Bereich „Schulenburg Nord“ die Orientierungswerte nach Nr. 1.1 lit. e) Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts nicht übersteigt.

Die Geräuschkontingente wurden unter Zugrundelegung der DIN 45691 ermittelt bzw. bemessen, wobei aus Gründen der sachgerechten Berechnung eine Unterteilung in zwei Teilflächen erfolgte. Hinsichtlich der Details/Einzelheiten der Ermittlungen der Geräuschkontingente wird zum Zwecke der vollumfänglichen Unterrichtung auf das diesbezügliche Schallgutachten der Müller-BBM GmbH vom 18.10.2010 verwiesen, eine Zusammenfassung geht aus dem Umweltbericht (Kap. Geräuscheinwirkungen durch industrielle Nutzungen) hervor.

Durch die Geräuschkontingentierung soll die grundsätzlich bestehende Obergrenze des Emissionsverhaltens und der daraus resultierenden immissionsseitigen Belastungen geregelt werden, um das Nebeneinander der konfligierenden Nutzungen, auch wenn dieses nur vorübergehend sein mag, verbindlich in verträglicher Weise zu regeln. Dass im Rahmen dieser Vorgaben eine industrielle Nutzung des Plangebietes sinnvollerweise möglich ist, wurde nicht zuletzt auch vertiefend mit dem Gewerbeaufsichtsamt abgestimmt. In diesem Zusammenhang ist Folgendes zu betonen: Bei einer industriellen Nutzung des Geländes ist unter wirtschaftlichen Aspekten auch von entsprechend großen Gebäudeabmessungen auszugehen. Die üblichen Gebäudetiefen liegen beispielhaft zwischen 50 und 80 Meter, wobei die Hallenhöhen üblicherweise zwischen 10 und 15 Meter betragen können. Bedingt durch die großen Gebäudetiefen vergrößert sich der Abstand zwischen Wohnnutzungen und den relevanten Lärmquellen der Freiflächen auf

120 bis 150 Meter. Außerdem spielen sie speziell bei Frachtdienstleistern, die möglicherweise hier zur Ansiedlung gelangen könnten, die lärmrelevanten Vorgänge direkt vor der Halle (Andocken der LKW) ab, wobei die Geräusche durch die Halle abgeschirmt werden. Für Speditionen sieht der Abstandserlass NRW einen Abstand zu Wohngebieten von 300 Metern vor. Für ein Mischgebiet reduziert sich der Wert auf etwa 150 Meter. Auch das Maximalpegelkriterium kann bei einem Abstand von rund 150 Meter sicher eingehalten werden, wobei die abschirmende Wirkung der Halle noch nicht berücksichtigt ist. Die Dämpfung auch einer niedrigen Halle beträgt mindestens 5 dB und wirkt sich damit quasi aus wie eine Abstandsverdoppelung. Solange die lärmrelevanten Wohnnutzungen in Schulenburg noch nicht abgesiedelt sind, ist sicherlich die Halle schalloptimiert auszurichten. Weiterhin besteht auch wie im Baugenehmigungsverfahren die Möglichkeit, eine mögliche Anlieferung von der Westseite nachts einzuschränken, wenn die Nachtlärmwerte nur so eingehalten werden können. Von daher eignet sich das weiträumige Industriegebiet insbesondere für eine Vielzahl von großflächigen Betrieben.

Die festgesetzten Geräuschkontingente binden den Bauwerber ausnahmsweise nicht, sofern er für den Fall der Überschreitung der Kontingente den Nachweis nach TA Lärm erbringen kann, dass die schalltechnische Verträglichkeit gewährleistet ist.

2. Sonstige immissionsschutzfachliche Aspekte

Hinsichtlich sonstiger immissionsschutzfachlicher Aspekte wird auf die Ausführungen im Umweltbericht verwiesen.

Ein Regelungserfordernis in der Bebauungsplansatzung besteht insoweit nicht.

II. Eingriffsregelung / Artenschutz

Mit der Planung bzw. der nachfolgenden Realisierung einer Nutzung innerhalb des Plangebiets wird es zu Eingriffen mit naturschutzfachlicher Relevanz kommen.

1. Flächenversiegelung / Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung

Es ist eine Flächenversiegelung in der Größenordnung von bis zu ca. 7,2 ha zu erwarten, die entsprechend den gesetzlichen Anforderungen auszugleichen ist.

Diese Kompensation wird, um eine optimale Ausnutzung der Plangebietsflächen zur Ansiedlung gewerblich-industrieller Nutzungen zu gewährleisten, durch planexterne Maßnahmen erbracht werden. Wegen der Einzelheiten zur Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung wird auf die Ausführungen im Umweltbericht verwiesen.

2. Eingriffe in artenschutzfachliche Belange

Die Planung wird mit Eingriffen in artenschutzfachliche Belange verbunden sein.

Um diese angemessen bewerten zu können, wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung in Abstimmung mit der zuständigen Stelle bei der Region Hannover durchgeführt. In deren Rahmen wurden die Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen, insbesondere hinsichtlich der Artengruppen Biototypen, gefährdete Pflanzenarten, Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Reptilien, Tagfalter/Widderchen sowie Heuschrecken beurteilt.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Ausführungen im Umweltbericht bzw. auf den Bericht zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung selbst, der Gegenstand der Bebauungsplanunterlagen ist, verwiesen.

III. Sonstige Auswirkungen

Weiterhin werden im Umweltbericht folgende Auswirkungen näher betrachtet bzw. beurteilt:

- Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser (Oberflächengewässer und Grundwasser einschließlich der Belange des Trinkwasserschutzes)
- Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sowie Berücksichtigung von ggf. vorhandenen Bodenbelastungen/Altlasten
- Auswirkungen auf die klimatische Situation (Schutzgut Klima)
- Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter
- Auswirkungen auf Schutzgebiete
- Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild
- Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Umweltschutzgütern

J. Umweltprüfung

Im Hinblick darauf, dass bei der Aufstellung von Plänen und Programmen vom Grundsatz her eine strategische Umweltprüfung gemäß §§ 1-3 in Verbindung mit § 14b Abs. 1 Nr. 1 und der Anlage 3 Nr. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) durchzuführen ist, wurden im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB die Behörden und Träger öffentlicher Belange über die Planung informiert und zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung aufgefordert. Dabei ging es insbesondere auch um die Frage, welche anderen gesetzlichen Regelungen (z. B. UVP, FFH-VP, Artenschutz etc.) im Rahmen der Umweltprüfung als integratives Prüfverfahren nach BauGB von Relevanz sind.

Im separaten Umweltbericht gemäß § 2a BauGB werden alle umweltrelevanten Gesichtspunkte zusammengetragen und im Rahmen dieser Begründung zusammenfassend erläutert.

I. Prüfung der Erforderlichkeit zusätzlicher Verfahren

Zusätzliche Verfahren sind nicht erforderlich. Durch die Umweltprüfung als integratives Prüfverfahren nach BauGB können alle planungsbedingt betroffenen Belange sachgerecht beurteilt werden.

II. Festlegung des Untersuchungsrahmens

Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden die Behörden und Träger öffentlicher Belange über die Planung informiert und insbesondere zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung aufgefordert.

Die insoweit wesentlichen Äußerungen werden nachstehend zusammengefasst bzw. beurteilt (Pkt. 1 - 5); sie wurden in die Unterlagen zur Auslegung und Beteiligung gem. § 3 Abs. 2 bzw. § 4 Abs. 2 BauGB eingearbeitet.

Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden die Behörden und Träger öffentlicher Belange um Ihre Stellungnahmen gebeten.

Die insoweit wesentlichen Äußerungen sind nachstehend zusammengefasst bzw. beurteilt (Pkt. 6 - 7).

Im Übrigen ist die Dokumentation der Stellungnahmen und des empfohlenen Umgangs mit diesen als Anlage der Drucksache über den Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes Nr. 712 beigefügt.

1. Stellungnahme des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Kreisgruppe Hannover vom 30.11.2009

Soweit die Kreisgruppe Hannover des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland in ihrer Stellungnahme vom 30.11.2009 zu den Gesichtspunkten „Landschaftsplan“, „Schutzgut Klima/Luft“, „Erholungsnutzung“, „Gesamtlärbetrachtung“, „Einwirkungen auf die Lufthygiene“, „Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern“ sowie zu den Vorschriften nach § 14 g Abs. 2 UVPG Stellung genommen hat, wurden die Anregungen wie folgt behandelt:

- Inhalt und Ziele des geltenden Landschaftsplans und des in Aufstellung befindlichen Landschaftsplans wurden im Rahmen der Fortschreibung der Bebauungsplanunterlagen berücksichtigt.
- Die zu erwartenden Auswirkungen auf das Schutzgut „Klima/Luft“ wurden in sachgerechtem Umfang ermittelt und beurteilt. Der geforderte Betrachtungsmaßstab „globaler Klimaschutz“ wurde nicht aufgegriffen.
- Die Auswirkungen auf die Erholungsnutzung wurden ermittelt und beurteilt. Der seitens der Kreisgruppe Hannover des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland vorgebrachten Einschätzung, es stünden erhebliche Auswirkungen auf die Erholungsnutzung zu erwarten, konnte nicht gefolgt werden.
- Die mit der Planung verbundenen Geräuscheinwirkungen in Form von Verkehrs- und Gewerbelärm wurden im Rahmen der Fortschreibung der Bebauungsplanunterlagen berücksichtigt. Ein Widerspruch zu den Lärmaktionsplanungen der Stadt Langenhagen besteht nicht. Eine weitergehende „Gesamtlärbetrachtung“ wurde nicht durchgeführt.
- Die Einwirkungen auf die Lufthygiene wurden im Rahmen der Fortschreibung der Bebauungsplanunterlagen behandelt, soweit dies im Rahmen des vorliegenden Verfahrens geboten war. Die Detailprüfung hinsichtlich der lufthygienischen Verträglichkeit bei Ansiedlung eines konkreten Nutzers bleibt dem nachfolgenden Zulassungsverfahren überlassen.
- Es wurde eine Beurteilung der Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern entsprechend den Erfordernissen der Umweltprüfung vorgenommen.
- Die Inhalte der Vorschrift nach § 14 g Abs. 2 Nrn. 2-6 UVPG wurden berücksichtigt.

2. Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Niedersachsen vom 03.12.2009

Der Anregung der Landwirtschaftskammer Niedersachsen in ihrer Stellungnahme vom 03.12.2009, externe Kompensationsmaßnahmen möglichst flächensparsam durchzuführen, wurde soweit möglich entsprochen.

Eine vollständige Vermeidung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen zum Zwecke der Eingriffskompensation konnte jedoch nicht gewährleistet werden.

3. Stellungnahme des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Hannover vom 03.12.2009

Der Stellungnahme des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Hannover vom 03.12.2009 wird entsprochen. Mittels einer Geräuschkontingentierung auf Grundlage der DIN 45691 wird eine verträgliche Belastungssituation auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung gewährleistet werden.

4. Stellungnahme der Region Hannover, Team/Fachbereich Städtebau 61.03 vom 03.12.2009

Die in der Stellungnahme der Region Hannover, Team/Fachbereich Städtebau 61.03 vom 03.12.2009 geforderte Erweiterung der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung auf eine Kartierung der Libellen wurde seitens der Region Hannover aufgegeben. Hintergrund ist, dass das von der Region Hannover in Bezug genommene Gewässer meistens, insbesondere im Frühling und Sommer, trockengefallen und damit nicht geeignet ist, einen angemessenen Lebensraum für Libellen bereitzustellen. Im Übrigen ist auf Basis der vorliegenden Daten aus der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung davon auszugehen, dass die Libellenfauna innerhalb des über das Plangebiet hinaus gefassten Untersuchungsraums als sehr geringwertig eingestuft werden muss.

Die seitens der Region Hannover vorgebrachte Forderung, die Flächen, die für noch nicht umgesetzte Kompensationsmaßnahmen des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau West Bereich Flughafen“ festgelegt waren bzw. sind, so darzustellen und zu bewerten, als seien die betreffenden Maßnahmen erfolgreich umgesetzt worden, wurde nicht entsprochen. Es wurde stattdessen mit der Region Hannover die Vornahme von Ersatzmaßnahmen zu den in Rede stehenden Kompensationsvorgaben abgestimmt.

Eine Untersuchung etwaiger planungsbedingter Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Nr. 96 „Bissendorfer Moor“ wurde als nicht erforderlich eingestuft. Eine unmittelbare Beeinträchtigung, also durch Flächeninanspruchnahme, scheidet von vornherein aus. Die Planung kann jedoch auch in mittelbarer Form nicht auf das Schutzgebiet einwirken. Insbesondere kommen folgende mittelbare Wirkungen nicht in Betracht: Beeinflussung von Grundwasserströmen, Ablenkung von Oberflächengewässern im Zusammenhang mit den Bauarbeiten, Eintrag von Schad- und Nährstoffen bzw. Schallimmissionen und anderen Störungen durch eine mit der Ansiedlung von Gewerbe verbundene Verkehrszunahme auf dem Boden und in der Luft. Im Hinblick auf den letztgenannten Gesichtspunkt ist zu betonen, dass die vorliegende Planung keinesfalls mit einer Verkehrszunahme in der Luft einhergehen wird. Eine Verkehrszunahme auf dem Boden wird planungsbedingt zwar eintreten, aufgrund der zu erwartenden Verkehrsflüsse das FFH-Gebiet Nr. 96 jedoch nicht tangieren.

5. Stellungnahme der Stadt Garbsen vom 16.12.2009

Dem Verlangen der Stadt Garbsen in ihrer Stellungnahme vom 16.12.2009, die verkehrlichen Auswirkungen zu untersuchen und zu beurteilen, wurde insoweit nachgekommen, als es um verkehrliche Auswirkungen in Form von Straßenverkehr geht. Eine Beurteilung im Hinblick auf Flugbewegungen war von vornherein nicht erforderlich bzw. nicht möglich, da die vorliegende Planung zusätzliche Flugbewegungen weder unmittelbar zulassen wird, noch eine Grundlage für die nachfolgende Zulassung von Flugbewegungen schafft.

6. Stellungnahme des Wasser- und Bodenverbands Scheidegraben vom 12.08.2011 sowie Stellungnahme des Unterhaltungs- und Pflegeverbands Untere Leine vom 30.08.2011

Hinsichtlich der seitens des Wasser- und Bodenverbands Scheidegraben sowie des Unterhaltungs- und Pflegeverbands Untere Leine vorgebrachten wasserbaulichen Bedenken erfolgte eine Umstellung des Entwässerungskonzepts, mit welcher den Einwänden entsprochen wurde.

7. Stellungnahme des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Kreisgruppe Hannover vom 12.08.2011

Soweit die Kreisgruppe Hannover des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland in ihrer Stellungnahme vom 12.08.2011 (ausschließlich) auf die Stellungnahme vom 30.11.2009 verwiesen hat, bedurfte es keiner Anpassung in den Unterlagen zur Bauleitplanung. Zum Umgang mit den vorgebrachten Einwänden kann auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer I. verwiesen werden.

III. Umweltbericht

Zusammenfassend kommt der Umweltbericht zu folgendem Ergebnis:

Der Bebauungsplan setzt als Art der baulichen Nutzung ein „Industriegebiet“ (GI-Gebiet) fest. Eine un gelenkte Ansiedlung von industriellen Nutzungen ist jedoch aus Gründen des vorbeugenden Immissionsschutzes nicht gewollt. Aus diesem Grund werden auf Grundlage der 4. BImSchV Anlagen und Betriebe eingeschränkt, bei denen aufgrund ihres spezifischen Emissionsverhaltens an Luftschadstoffen, Gerüchen, Erschütterungen sowie auch hinsichtlich Geräuschen und des Störfallrisikos nachteilige Beeinträchtigungen der Umwelt und insbesondere des Menschen nicht auszuschließen wären.

In Fachgesetzen und Fachplanungen, wie z.B. dem Landschaftsplan der Stadt Langenhagen sind keine Schutz- oder Entwicklungsziele festgesetzt, die der Realisierung des Bebauungsplanes entgegenstehen könnten bzw. die durch die Realisierung des Bebauungsplanes erheblich nachteilig beeinträchtigt werden könnten.

Durch den Bebauungsplan werden keine nationalen ausgewiesenen / festgesetzten Schutzgebiete für Natur und Landschaft tangiert. Ebenfalls werden keine Natura 2000 – Gebiete durch die Planung beeinträchtigt.

Das nächstgelegene Schutzgebiet bildet das Landschaftsschutzgebiet LSG „Ellenbruch“ (LSG-H 63) in einer Entfernung von ca. 350 m westlich des Plangebietes. Durch die Planung wird das

Schutzgebiet nicht tangiert. Sonstige Beeinträchtigungen lassen sich durch eine Realisierung des Bebauungsplanes nicht ableiten.

Schutzgut Mensch

Die Beeinträchtigungen vorhandener Wohnnutzungen durch Geräuscheinwirkungen werden als hoch eingestuft. Durch die Geräuschkontingentierung auf der Ebene einer verbindlichen Bauleitplanung bzw. das Erfordernis des Verträglichkeitsnachweises nach TA Lärm wird jedoch gewährleistet werden, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen auftreten werden.

Beeinträchtigungen durch sonstige Immissionen (Luftschadstoffe, Gerüche, Licht, Erschütterung) können nicht von vornherein ausgeschlossen werden, sind aber im Hinblick auf den weitgehenden Ausschlusskatalog als gering einzustufen. Die detaillierte Betrachtung wird im Rahmen des erforderlichen Zulassungsverfahrens erfolgen.

Die Beeinträchtigung der Erholungsfunktion ist als mäßig zu beurteilen.

Schutzgut Boden

Für das Plangebiet liegen keine Kenntnisse über das Vorhandensein von Bodenverunreinigungen oder Altlasten vor, so dass durch eine Realisierung des Bebauungsplanes keine nachteiligen Beeinträchtigungen durch das Freisetzen eventuell vorhandener Schadstoffe o.ä. zu erwarten sind.

Durch die Realisierung des Bebauungsplanes werden erstmalig Bodenversiegelungen in den überwiegenden Bereichen des Plangebietes eingeleitet. Aufgrund der vorherigen intensiven landwirtschaftlichen Nutzung gelten die Böden jedoch bereits heute als verändert bzw. bzgl. ihrer natürlichen Bodeneigenschaften als gestört. Um den Eingriff in das Schutzgut Boden entsprechend zu quantifizieren wurde der Eingriffsumfang ermittelt und der erforderliche Ausgleichsbedarf bestimmt. Dieses Ausgleichserfordernis kann zusammen mit den notwendigen Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in das Schutzgut Arten und Biotope vollständig zum Ausgleich gebracht werden. Somit verbleiben durch die Realisierung des Bebauungsplanes keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden.

Darüber hinaus erfolgt ein entsprechender Ausgleich der Eingriffe in den Boden im Rahmen der Durchführung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen an planexterner Stelle.

Schutzgut Wasser

In Bezug auf Oberflächengewässer kommt es durch die Realisierung des Bebauungsplanes zu keinem Verlust von Oberflächengewässern. Lediglich ein temporär wasserführender, künstlich angelegter Graben wird überplant. Ebenfalls kommt es zu einer Überplanung einer kleinflächigen Mulde, in welcher sich temporär z.B. nach Starkregenereignissen Wasser ansammeln kann. Aufgrund der Ausprägung dieser Mulde und der nur temporären Wasserführung handelt es sich jedoch ebenfalls um kein Gewässer im engeren Sinne.

Eine erheblich nachteilige Beeinträchtigung des Grundwassers ist nicht zu erwarten. Zwar kommt es durch die Versiegelung des Bodens zu einer nachteiligen Veränderung der Grundwasserneubildungsrate. Unter Berücksichtigung der Umfeldsituation stehen jedoch auch nach der Planrealisierung weiterhin ausreichend Flächen zur Grundwasserneubildung zur Verfügung.

Darüber hinaus erfolgt durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen indirekt auch eine Verbesserung der Grundwassersituation in räumlicher Nähe zum Plangebiet.

Schutzgut Natur und Landschaft, Biotope, Tiere und Pflanzen

Durch die Planung werden teilweise Eingriffe in Natur und Landschaft bzw. in das Schutzgut Arten und Biotope sowie in Gehölzgürtel und Baumhecken vorbereitet. Für die mit der Aufstellung des Bebauungsplans vorbereiteten Eingriffstatbestände wurde eine entsprechende Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung durchgeführt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass, unter Berücksichtigung von vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen zu Gunsten von Natur und Landschaft die vorbereiteten Eingriffe in vollem Umfang ausgeglichen werden. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut sind somit nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Belange wurden im Plangebiet sowie auch in den Umfeldbereichen artenschutzrechtliche Kartierungen durchgeführt. Hierbei wurde festgestellt, dass im Plangebiet und in dessen Umfeld für verschiedene Arten zumindest Teilhabitate vorhanden sind. Im Rahmen der erforderlichen artenschutzrechtlichen Prüfung auf eine Berührung der Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG wurde festgestellt, dass innerhalb des Plangebietes keine essentiellen Habitate von Arten vorhanden sind, die für die lokalen Populationen von Bedeutung sind. Im Umfeld des Plangebietes existieren umfangreiche Biotopstrukturen, welche die ökologischen Funktionen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllen können. Um eine Tötung von Arten zu vermeiden, sollen darüber hinaus die innerhalb des Plangebietes entwickelten Biotopstrukturen in den Wintermonaten (Oktober bis Februar) entfernt werden, so dass eine mögliche Tangierung von Brutstätten vermieden wird.

Das Landschaftsbild um Schulenburg Nord ist gekennzeichnet durch linienartige (zum Teil doppelreihige) Gehölzstrukturen, die die Siedlungsbereiche und die landwirtschaftlich genutzten Flächen gliedern. Auch im Plangebiet werden diese vorgefunden, insbesondere an der Ostflanke desselben als Baumhecken bzw. Strauch-Baumhecken, teilweise doppelreihig ausgebildet. Diese werden durch das Vorhaben teilweise beseitigt werden.

Mit dem Erhalt der südöstlichen, doppelreihigen Baumhecke und dem Erhalt zumindest einer Baumreihe westlich des Flugsicherungstowers, die auch die Hauptzahl der alten Eichen aufweist, in Verbindung mit einer Verlängerung dieser Baumhecke nach Norden wird die netzartige Gehölzstruktur des Landschaftsbildes - auch im Plangebiet - weiterhin ausgeprägt sein. Unter der Berücksichtigung der im Süden und Westen des Plangebietes ohnehin vorgesehenen Gehölzstreifen (Sichtschutzbepflanzung) wird dieses Bild sogar verstärkt. Die vielfältigen Funktionen der Gehölzstreifen für die Tierwelt, so auch die Ortungs- und Orientierungshilfe für Fledermäuse, bleiben damit erhalten.

Darüber hinaus wird das Orts- und Landschaftsbild im Rahmen der Realisierung der Bauleitplanung visuell beeinträchtigt werden. Aufgrund der nur lokal begrenzten Einsehbarkeit der Plangebietsfläche sowie der Vorbelastungssituation durch den Flughafen Hannover sind diese Veränderungen des Landschaftsbildes jedoch als nicht erheblich einzustufen.

Durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen wird der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie der Tier- und Pflanzenwelt in ausreichendem Maße Rechnung getragen, indem durch die Biotopaufwertung im räumlichen Nahbereich zum Plangebiet auch eine Aufwertung unter den Gesichtspunkten der beeinträchtigten Schutzgüter erfolgt.

Schutzgut Klima und Luft

Für die Klimafunktion besonders bedeutsame Strukturen sind nicht vorhanden.

Der in der Aufstellung befindliche Landschaftsplan stellt den Geltungsbereich des Bebauungsplanes zwar innerhalb einer Fläche von hoher Bedeutung für das Stadtklima dar. Es handelt sich allerdings um eine im Verhältnis zur bewerteten Fläche kleine Fläche (geringe Größe des Geltungsbereiches) und die Detailkarte der Kaltluftenstehungsgebiete weist auf eine lediglich mittlere Bedeutung als Kaltluftenstehungsfläche hin. Da sie sich weiterhin am Rande des lokalen Kaltluftenstehungsgebietes befindet, hat sie nur untergeordnete Bedeutung für den Siedlungskern und lässt keine Barrierebildung für die Kaltluftleitbahnen erwarten. In Anbetracht dieser Gesichtspunkte ist (allenfalls) eine sehr geringfügige Beeinträchtigung des Stadtklimas zu erwarten.

Die zulässigen Nutzungen bedingen zudem keine erheblichen Luftschadstoffemissionen, da sie als nicht erheblich belästigend einzustufen sind bzw. auf Grundlage des Ausschlusses bestimmter Betriebe und Anlagen die üblichen Vorgaben zum Schutz der sensiblen Nutzungen eingehalten werden. Im Rahmen der nachgelagerten Genehmigungsverfahren wird bei Neuerrichtungen oder Nutzungsänderungen und -erweiterungen zudem die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen überwacht.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Kunst- und kulturhistorische, denkmalgeschützte Bauwerke oder Objekte befinden sich nicht im Plangebiet; ebenso sind keine Bodendenkmale oder archäologisch bedeutsame Objekte vorhanden.

Sonstiges

Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben sind nicht aufgetreten.

Die Betrachtung der Umwelt innerhalb des Plangebietes sowie des Umfeldes hat ergeben, dass teilweise bedeutsame und sensible Bereiche vorhanden sind. Insbesondere der Arten- und Biotopschutz sowie der Schutz des Menschen vor Lärmbelastungen haben sich als wesentlich zu berücksichtigende Umweltbestandteile im Rahmen der Untersuchung herausgestellt. Im Ergebnis dieser Erfassung, Bewertung und Beurteilung der Umweltauswirkung ist zusammenfassend festzustellen, dass durch die vorliegende Bauleitplanung keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Demgegenüber können durch vorgesehene Ausgleichsmaßnahmen wertvolle Beiträge für den Natur- und Landschaftsschutz geleistet werden.

IV. Umweltüberwachung (Überprüfung der Planungsauswirkungen / Monitoring)

Erhebliche Umweltauswirkungen sind gemäß § 4c BauGB bereits bei der Aufstellung eines Bauleitplanes über geeignete Maßnahmen abzusichern. Hiermit sollen Fehlentwicklungen rechtzeitig erkannt werden, um bei Bedarf und je nach Art und Ausprägung der Abweichung von den prognostizierten Umweltauswirkungen entgegensteuern zu können. Die Ergebnisse der Überwachungsmaßnahmen sind aus Gründen des Haftungsschutzes, der fachlichen

Nachvollziehbarkeit sowie auch als Basis für mögliche zukünftige Planungsänderungen zu dokumentieren und archivieren.

In diesem Sinne überwacht die Stadt Langenhagen die zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen, die im Zuge der Durchführung des Bebauungsplanes auftreten könnten.

K. Kosten

Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH verpflichtet sich, alle im Zusammenhang mit der Durchführung der Bauleitplanung sowie der Erschließung/Realisierung des Planungsgebiets entstehenden Kosten zu übernehmen. Dazu gehören insbesondere auch die Kosten der mit der Erstellung von Entwurfsfassungen der Flächennutzungsplanänderung und des Bebauungsplanes beauftragten Müller-BBM Projektmanagement GmbH sowie die Kosten für die im Rahmen des Verfahrens einzuholenden Fachgutachten.

Anlage: Grafik zur Verkehrserschließung (Ingenieurbüro BPR, 28.07.2010)



Diese Begründung einschließlich Umweltbericht hat gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vom 22.07.2011 bis 22.08.2011 (einschließlich) öffentlich ausgelegen.

Den Bebauungsplan Nr. 712 "Airport - West" mit dieser Begründung hat der Rat der Stadt Langenhagen am 12.12.2011 gemäß § 10 BauGB beschlossen.

Langenhagen, den 21.03.2012

gez.: Fischer
Bürgermeister
