

Gemeinde Henstedt-Ulzburg

Bebauungsplan Nr. 146 „Gewerbegebiet Große Heidkoppel“

für das Gebiet südlich des Autobahnzubringers (L326) – westlich
der Lise-Meitner-Straße – östlich Rudolf-Diesel-Straße – nördlich
des Heideweges im Ortsteil Ulzburg

Begründung

Satzungsbeschluss: 20.03.2018

Inhaltsverzeichnis

1	ANLASS DER AUFSTELLUNG DES BEBAUUNGSPLANS / ALLGEMEINE ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG.....	4
2	PLANUNGSGRUNDLAGEN	4
2.1	ZIELE DER RAUMORDNUNG: LANDESENTWICKLUNGSPLAN UND REGIONALPLAN.....	4
2.2	FLÄCHENNUTZUNGSPLAN	5
2.3	LANDSCHAFTSPLAN	6
2.4	ANGRENZENDE BEBAUUNGSPLÄNE	7
2.5	VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNGEN	8
2.6	VERFAHREN	9
3	PLANGEBIET	9
3.1	LAGE/ABGRENZUNG/GRÖÖE.....	9
3.2	BESTANDSSITUATION	9
3.2.1	<i>Gewerbeflächenbedarf</i>	10
3.3	ERSCHLIEÖUNGSITUATION	10
3.3.1	<i>Vorhabenbezogenes Verkehrsaufkommen</i>	10
3.3.2	<i>Leistungsfähigkeit</i>	11
3.4	BAUGRUNDUNTERSUCHUNG	17
3.4.1	<i>Altlasten</i>	17
3.4.2	<i>Geologisch-hydrologische Verhältnisse</i>	17
4	PLANINHALT UND FESTSETZUNGEN.....	17
4.1	STÄDTEBAULICHES KONZEPT	17
4.2	BAUPLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN	18
4.2.1	<i>Art der baulichen Nutzung</i>	18
4.2.2	<i>Maß der baulichen Nutzung</i>	19
4.2.3	<i>Bauweise</i>	20
4.2.4	<i>Überbaubare Grundstücksfläche</i>	20
4.2.5	<i>Höhe der baulichen Anlagen, Geländehöhen</i>	20
4.2.6	<i>Nebenanlagen und Knickschutzstreifen</i>	21
4.2.7	<i>Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen</i>	22
4.2.8	<i>Unter Schutz stehende Objekte</i>	24
4.2.9	<i>Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft</i> 25	
4.2.10	<i>Erschließung</i>	25
4.2.10.1	<i>Verkehrliche Erschließung</i>	25
4.2.10.2	<i>Entwässerung</i>	27
4.2.10.3	<i>Technische Infrastruktur</i>	27
4.2.10.4	<i>Brandschutz / Löschwasser</i>	27
4.2.11	<i>Einzelhandel</i>	27
4.3	IMMISSIONSSCHUTZ.....	28
4.3.1	<i>Lärmimmissionen</i>	28
4.3.2	<i>Lichtimmissionen</i>	31
4.4	HINWEISE UND EMPFEHLUNGEN	32
4.4.1	<i>Bodenaushub</i>	32
4.4.2	<i>Einsichtnahme Unterlagen</i>	32
4.4.3	<i>Geothermie</i>	32
5	UMWELTBELANGE/BERÜCKSICHTIGUNG DER SCHUTZGÜTER.....	32

5.1	NATUR- UND ARTENSCHUTZ.....	32
5.1.1	<i>Bestandserfassung</i>	32
5.1.2	<i>Feldgehölzhecken</i>	33
5.1.3	<i>Tümpel</i>	33
5.1.4	<i>Fauna und Artenschutz</i>	33
5.1.4.1	Ergebnis.....	34
5.1.4.2	Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG	34
5.1.4.3	Planungsrelevante Auswirkungen	35
5.2	ERGEBNISSE DER UMWELTPRÜFUNG.....	36
6	PLANRECHTFERTIGUNG	37
6.1	ABWÄGUNG/AUSGLEICHMAßNAHMEN	37
6.2	PLANUNGALTERNATIVEN	37
6.3	STANDORTALTERNATIVEN	37
6.3.1	<i>Standortkriterien</i>	38
6.4	BERÜCKSICHTIGUNG DER SCHUTZGÜTER	38
7	KOSTEN	41
8	QUELLENVERZEICHNIS	42
8.1	RECHTSGRUNDLAGEN	42
8.2	GUTACHTEN.....	42

Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1: AUSSCHNITT DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES O. M., BEARBEITET ZUR KENNTLICHMACHUNG DES PLANGEBIETS....	6
ABBILDUNG 2: ÜBERSICHT DER ANGRENZENDEN BEBAUUNGSPLÄNE, O. M., BEARBEITET ZUR KENNTLICHMACHUNG DES PLANGEBIETES.....	8
ABBILDUNG 3: UNTERSUCHUNGSGEBIET VERKEHRSUNTERSUCHUNG, O. M.	11
ABBILDUNG 4: MÖGLICHE GESTALTUNG DES KP 1, O.M.	14
ABBILDUNG 5: ALTERNATIVGRUNDSTÜCK, O. M.	38

Tabellenverzeichnis

TABELLE 1: ZUSAMMENFASSUNG DER WESENTLICHEN AUSWIRKUNGEN SOWIE DER VERMEIDUNGS- MINDERUNGS- UND AUSGLEICHMAßNAHMEN	39
--	----

1 Anlass der Aufstellung des Bebauungsplans / Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Die REWE – Group plant die Errichtung eines Zentralstandortes für die Region Nord mit einem großflächigen kombinierten Gebäude bestehend aus einer Verwaltung mit ca. 440 Mitarbeitern, einem Schulungszentrum sowie einem Auslieferungs- und Umschlaglagerbereich mit eigenständiger Verwaltung. Insgesamt werden ca. 900 Arbeitsplätze in Henstedt-Ulzburg entstehen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes in einem bereits gewerblich genutzten Gebiet, das gemäß Flächennutzungsplan v. a. als gewerbliche Baufläche dargestellt ist, dient der Schaffung des Planungsrechtes. Ein derzeit konventionell-landwirtschaftlich genutztes Grundstück am westlichen Rand des Ortsteils Ulzburg soll durch die verbindliche Bauleitplanung in ein Gewerbegebiet umgewandelt werden. Die im Süden des Geltungsbereichs liegenden mit Hofstellen und Wohnbebauung bestandenen Flächen sollen als Mischgebiete festgesetzt werden.

Zur Schaffung von Planungs- und Baurecht wurden in der verbindlichen Bauleitplanung zahlreiche Gutachten und Untersuchungen aus verschiedenen Themenbereichen notwendig, um einerseits die Umweltbelange und Vereinbarkeit des Projekts sicherzustellen und andererseits bei Konfliktlagen mit geeigneten Maßnahmen wirksam gegenzusteuern.

Die Aufstellung von Bauleitplänen ist erforderlich, um die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke im Planungsbereich nach Maßgabe des BauGB vorzubereiten und zu leiten. Zuständig für die Aufstellung von Bebauungsplänen ist die Gemeinde. Das Verfahren selbst ist in den §§ 1 bis 10 BauGB geregelt.

2 Planungsgrundlagen

2.1 Ziele der Raumordnung: Landesentwicklungsplan und Regionalplan

Bauleitpläne sind gem. § 1 Abs. 4 BauGB den Zielen der Raumordnung anzupassen, so dass die Aussagen und Zielsetzungen des Landesentwicklungsplanes (LEP) und des Regionalplanes für den Planungsraum I (1998) i. V. m. dem Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum I (1998) in die Bauleitplanung mit einfließen.

Nach § 6 der Landesverordnung zur Festlegung der Zentralen Orte und Stadtrandkerne einschließlich ihrer Nah- und Mittelbereiche sowie ihre Zuordnung zu den verschiedenen Stufen (Verordnung zum Zentralörtlichen System) vom 8. September 2009 und im LEP (Fassung 2010) ist Henstedt-Ulzburg als Stadtrandkern I. Ordnung dargestellt. Im näheren Umkreis von Mittel- und Oberzentren werden diese Stadtrandkerne festgelegt. Außerdem befindet sich die Gemeinde auf der Entwicklungssachse Hamburg-Norderstedt-Kaltenkirchen. Bei diesem Achsenkonzept handelt es sich um ein Planungsinstrument, mit dessen Hilfe räumliche Entwicklung entlang bestimmter Achsen, hier die BAB A7, vorangetrieben werden soll. Das Konzept der Zentralen Orte (nach W. CHRISTALLER), einschließlich der Stadtrandkerne, ist Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung mit dem Ziel der zumutbaren flächendeckenden Versorgung der Bevölkerung mit Waren, Arbeitsplätzen sowie öffentlichen und privaten Dienstleistungen.

Der Bereich des Plangebietes ist als Verdichtungsraum dargestellt. Östlich angrenzend ist ein Ordnungsraum dargestellt. Die Verdichtungsräume wurden von der Ministerkonferenz für Raumordnung festgelegt und sind im LEP nachrichtlich dargestellt. Zusammen mit den sogenannten Randgebieten der Verdichtungsräume, die ebenfalls im LEP festgelegt werden, bilden sie die Ordnungsräume. Die Ordnungsräume sind Schwerpunkträume der wirtschaftlichen Entwicklung im Land. Sie profitieren von der Wirtschaftsstärke und der überregionalen Anziehungskraft der Oberzentren.

Im Planungsraum I des Regionalplans Schleswig-Holstein Süd ist das Plangebiet in einem baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiet eines zentralen Ortes dargestellt. Die L 326 ist als Planung mit dringendem Bedarf für eine Bundesstraße dargestellt. Weiterhin sind einige bereits im LEP dargestellte Planzeichen (Stadtrandkern, u. a.) übernommen worden. Nördlich des Plangebietes gibt es eine Grünzäsur.

Der Planungsbereich liegt nord-östlich zum Teil auf einem Gebiet mit besonderer Bedeutung für den Grundwasserschutz laut Regionalplan für den Planungsraum I (1998) zur nachhaltigen Sicherung der Trinkwasserversorgung. Dort kann zukünftig ein Trinkwasserschutzgebiet liegen.

2.2 Flächennutzungsplan

Der Bebauungsplan ist gem. § 8 Abs. 2 S.1 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Henstedt-Ulzburg wurde 2001 rechtswirksam.

Das Plangebiet wird wie die östlich und westlich angrenzenden Flächen als gewerbliche Baufläche dargestellt. Zwischen der gewerblichen Baufläche sind gliedernde linienförmige Grünflächen mit dem Zusatz „Sukzessionsfläche“ dargestellt. Im Einzelnen finden sich diese bandförmigen Elemente auf der Flurstücksgrenze zwischen den Flurstücken 20/20 und 20/16, am südlichen Rand der Landesstraße L 326 sowie am westlichen Rand des räumlichen Geltungsbereichs. Zudem gibt es zwei Areale, die als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt sind. Die beiden quadratischen Flächen liegen einerseits nördlich oberhalb der Hofstelle des Heidewegs mit der Hausnummer 16 im Flurstück 20/20 und andererseits südlich an der L 326 im Flurstück 20/16 innerhalb des Geltungsbereichs. Die beiden Flächen sind zugleich gemäß § 21 Abs. 1, des Landesnaturschutzgesetzes Schleswig-Holstein (LNatSchG) geschützt. Es handelt sich um kleinere Tümpel unterschiedlicher Ausprägungen.

Die Landesstraße L 326 ist als „überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße, Autobahnen und autobahnähnliche Straßen“ dargestellt.

Die Flächen nördlich des Geltungsbereichs sind großflächig als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt und ebenfalls gemäß § 21 Abs. 1, des Landesnaturschutzgesetzes Schleswig-Holstein (LNatSchG) geschützt.

Die Planung mit der Festsetzung „Gewerbegebiet“ entspricht den Darstellungen des Flächennutzungsplanes.

Eingedenk des gestalterischen Freiraums des Entwicklungsgebotes in § 8 Abs. 2 BauGB des FNPs und aufgrund des verhältnismäßig kleinen Teilbereiches des gegliederten Mischgebietes (MI1 /

MI2) bezogen auf die FNP-Darstellungen für „gewerbliche Baufläche“ ist auch die Mischgebietsausweisung als aus dem FNP entwickelt anzusehen. Insbesondere, da diese Ausweisung bereits eingetretene bauliche Entwicklungen (der bestehenden Wohnnutzung) aufgreift. Die gesamte Mischgebietsfläche macht lediglich ca. 3 ha innerhalb des gesamten Geltungsbereichs von ca. 33 ha aus. Die im FNP dargestellte gewerbliche Baufläche ist noch um ein Vielfaches größer. Die sich aus dem Flächennutzungsplan ergebende geordnete städtebauliche Entwicklung ist keinesfalls beeinträchtigt.

Die Notwendigkeit der Änderung des Flächennutzungsplanes besteht somit nicht.

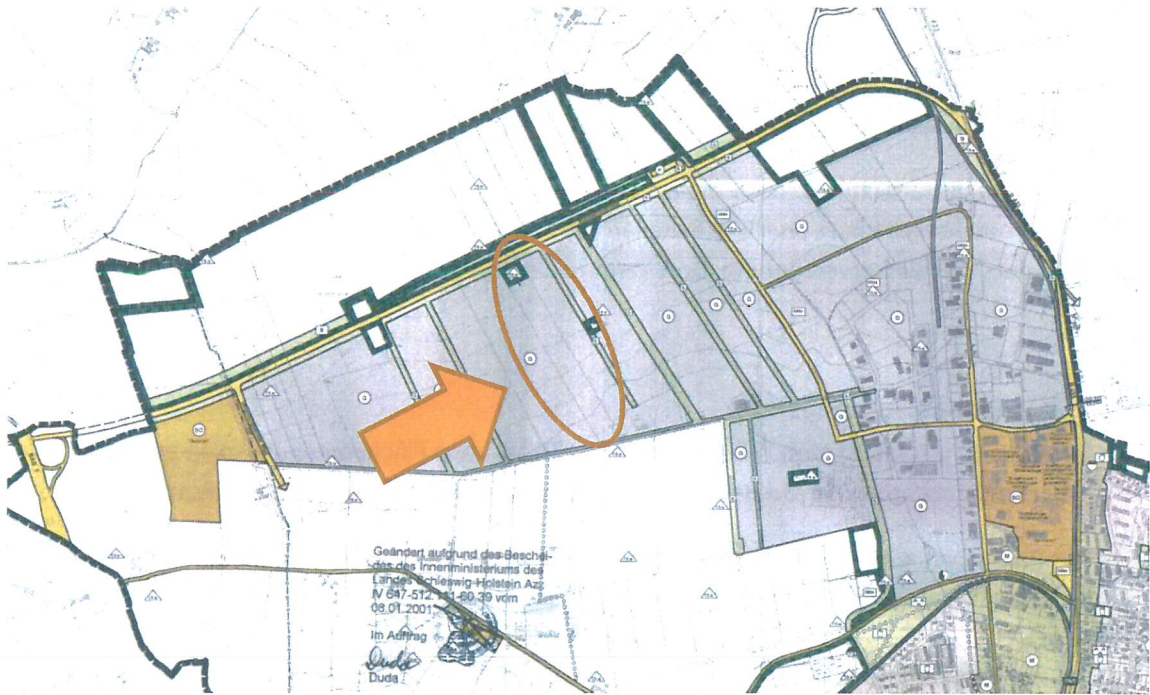


Abbildung 1: Ausschnitt des Flächennutzungsplanes o. M., bearbeitet zur Kenntlichmachung des Plangebiets
Quelle: <http://www.henstedt-ulzburg.sitzung-online.de>, Flächennutzungsplan

2.3 Landschaftsplan

Der Landschaftsplan der Gemeinde Henstedt-Ulzburg, Kreis Segeberg, 3. Änderung (1996) ist auf der kommunalen Ebene als gutachterliche Aussage zu den landespflegerischen Aspekten zu berücksichtigen.

Die naturräumliche Lage der Gemeinde ist folgende: Sie wird dem Hamburger Ring, einer Untereinheit der Schleswig-Holsteinischen Geest zugeordnet. Der Hamburger Ring bezeichnet jedoch keinen eigentlichen Naturraum, sondern ein Gebiet, welches durch die Bebauung der Stadt Hamburg und ihrer Ausläufer soweit umgestaltet wurde, dass eine landschaftsbestimmende Durchdringung der Natur- und Kulturlandschaft vorliegt. Im Bereich Henstedt-Ulzburg befinden sich jedoch einige weitgehend unbebaute Bereiche, die in ihrem naturräumlichen Charakter als eine Fortsetzung der Barmstedt-Kisdorfer Geest angesehen werden können. Das Plangebiet liegt in der Geest im Bereich des Harksheider Sanders. Neben Siedlungstätigkeit herrscht landwirtschaftliche Nutzung vor.

Henstedt-Ulzburg ist durch eine Vermengung sämtlicher Funktionen des Siedlungsbereichs gekennzeichnet: Wohnfunktionen, z.T. mit Geschoßwohnungsbau, in einigen Bereichen auch mit Versorgungsfunktionen (v. a. im Zentrum), Gewerbe- und Industriegebiete (v. a. im Norden).

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes 146 ist im Landschaftsplan als weitere Gewerbefläche nach Flächennutzungsplan gekennzeichnet. Er weist die vorhandenen Tümpel als Sukzessionsflächen und den Knick und den Redder auf der Fläche des Plangebietes als „besonders wertvoll[en]“, in „weitere Gewerbeflächen nach Flächennutzungsplan“ eingebetteten Bestand aus.

Es befinden sich somit gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG bzw. nach § 21 LNatSchG im Bereich des Plangebietes. Die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes sehen eine Überplanung der Tümpel und des größten Teils des Knicks mittig des Plangebietes sowie umfangreiche Minimierungs- und externe Ausgleichsmaßnahmen vor. Eine Ausnahme bildet der östliche Redder. Bedingt durch seine Randlage kann dieses Biotop unter Anpassung der ursprünglichen Gebäudeplanung sowie einer verkehrlichen Erschließung unter Einhaltung eines 10 m breiten Knickschutzstreifens erhalten werden. An zwei Stellen kommt es zu Knickdurchbrüchen einerseits zum Anschluss der Planstraße an die östlich vorgesehene Straßenführung und andererseits im Norden aufgrund eines Rad- und Fußweges durch den mittigen Knick und den Redder. Beim erstgenannten Durchbruch wird voraussichtlich ein Baumstandort überplant.

2.4 Angrenzende Bebauungspläne

Westlich grenzt unmittelbar der rechtsgültige Bebauungsplan Nr. 126 „Gewerbegebiet Nördlich Heideweg“ an, der Flächen beiderseits der Landstraße L 326 „Autobahnzubringer“ umfasst. Südlich der Landstraße L 326 sind in der Hauptsache zwei Gewerbegebiete festgesetzt, die von einer öffentlichen Verkehrsfläche getrennt werden. Nördlich der L 326 sind Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzt. Innerhalb der vorgenannten Flächen befindet sich mittig eine „Versorgungsfläche Abwasser“ mit Wasserfläche, die zur Aufnahme des Niederschlagswassers der gewerblichen Bauflächen der südlich angrenzenden Bebauungspläne dienen. Mit Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 146 verliert der durch die aktuelle Bauleitplanung überlagerte Teil des Bebauungsplans Nr. 126 seine Gültigkeit. Durch den aufgehobenen Teil des Bebauungsplanes 126 werden Baugrenzen der Gewerbegebiete überplant, die mit vorliegendem Bebauungsplan an die aktuellen öffentlichen Verkehrsflächen angepasst werden.

Östlich des Plangebietes grenzt der rechtsgültige Bebauungsplan Nr. 123 „Gewerbegebiet Große Heidkoppel“ an, der zwei getrennte Geltungsbereiche umfasst. Der längliche Bereich südlich der L 326 besteht aus einem gegliederten Gewerbegebiet. Südlich sind eine öffentliche Straße und ein kleineres Mischgebiet mit privater Grünfläche mit einer darin liegenden Wasserfläche festgesetzt. Randlich an der Geltungsbereichsgrenze befindet sich ein schmaler Streifen zur Umgrenzung von Schutzgebieten/Schutzobjekten und ein breiterer Knickschutzstreifen, im Norden ist ebenfalls eine Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft eingetragen. Der kleinere Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 123 setzt nördlich der Landstraße L326 wiederum Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft sowie gleichfalls eine größere Versorgungsfläche Abwasser (Regenrückhaltebecken) fest. Eine Übersicht zeigt die folgende Abbildung 2, in der das Bebauungsplangebiet 146 noch als 126a benannt ist.

Der Bebauungsplan Nr. 146 verbindet somit die rechtsgültigen Planungen des westlichen mit denen des östlich gelegenen Bebauungsplans und schafft eine verkehrliche Verbindung sowie eine planerisch geschlossene Einheit. Die Schaffung einer optimalen Anbindung als Voraussetzung für eine Gewerbeansiedlung ist damit gegeben. Die Entwicklung der Flächen des Bebauungsplanes Nr. 146 forciert die mit den umliegenden Bebauungsplänen entwickelte planerische Zielvorstellung der Erschließungsrichtung.

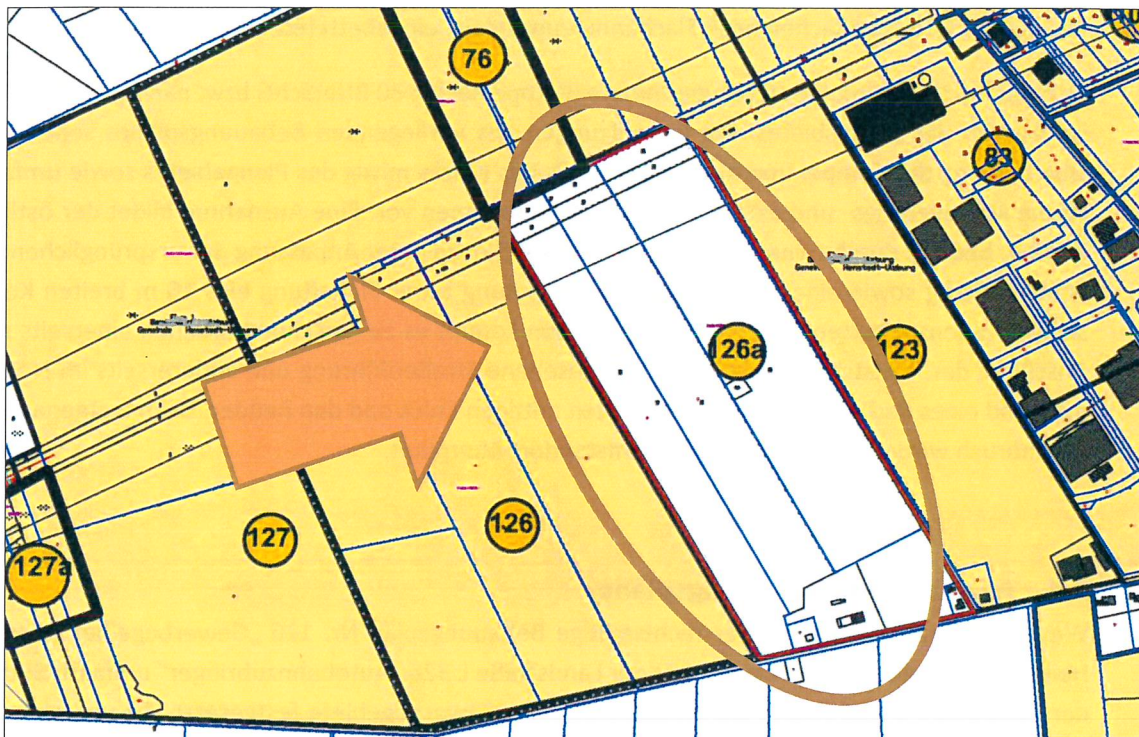


Abbildung 2: Übersicht der angrenzenden Bebauungspläne, o. M., bearbeitet zur Kenntlichmachung des Plangebietes
Quelle: <http://www.henstedt-ulzburg.sitzung-online.de>, Übersicht

2.5 Verkehrsentwicklungsplanungen

Der Autobahnzubringer L 326 weist eine sehr leistungsfähige Verkehrsanbindung zur BAB A7 auf. Über die BAB A7 ist eine optimale Erschließung der nördlich und südlich gelegenen Regionen gewährleistet. Zur leistungsfähigen verkehrlichen Nutzung dieser Gegebenheiten wurden unterschiedliche Anschlussmöglichkeiten zwischen Plangebiet und Autobahnzubringer nach eingehender Untersuchung/Datenerhebung geprüft. Dazu wurden die Ermittlung von Verkehrsqualitäten und die umfassende Prognose von Leistungsfähigkeitsnachweisen erforderlich, um die fachgerechte Optimierung der vorhabenbedingten Verkehrserzeugung und -verteilung zu gewährleisten.

Dazu wurde eine Verkehrsuntersuchung zu diesem Bauleitplanverfahren des Büros RUDOLPH KELLER VERKEHRSINGENIEURE (06/2017) [4] gefertigt. Zur nachhaltigen Planung der Verkehrsabwicklung w dazu unter anderem auch zukünftige Szenarien, wie beispielsweise der „Prognose-Planfall 2030-REWE-NETTO“, mit eingeflossen.

2.6 Verfahren

Der Umwelt- und Planungsausschuss der Gemeinde Henstedt-Ulzburg hat in seiner Sitzung vom 18.07.2016 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 146 gefasst.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange erfolgte in der Zeit vom 02.03.2017 – 07.04.2017.

Als nächster Verfahrensschritt folgte die öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB und die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB. Am 20.03.2018 wurde der Satzungsbeschluss von der Gemeindevertretung gefasst.

3 Plangebiet

3.1 Lage/Abgrenzung/Größe

Wie bereits im Titel beschrieben befindet sich das Plangebiet südlich des Autobahnzubringers L 326, westlich der Lise-Meitner-Straße, östlich Rudolf-Diesel-Straße und nördlich des Heideweges im Ortsteil Ulzburg.

Das Plangebiet liegt am großgewerblich genutzten Ortsrand der Gemeinde Henstedt-Ulzburg zwischen dem Heideweg und dem Autobahnzubringer L 326. Das Gebiet ist derzeit im südlichen Randbereich spärlich durch landwirtschaftliche Hofstellen und einige mäßig große gewerbliche Betriebe besiedelt, westlich angrenzend an das Plangebiet entsteht derzeit ein Logistikzentrum für eine Supermarktkette.

Die Geländehöhe steigt Richtung Süden an. Das Areal weist als Bestandshöhe an der Landesstraße L 326 ca. 34 m ü. NN und an seiner südlichen Geltungsbereichsgrenze 41 m ü. NN auf, was einen Höhenunterschied von 7 m bedeutet.

Die Gesamtgröße des Geltungsbereichs beträgt 33,12 ha.

3.2 Bestandssituation

Das Plangebiet wird derzeit als konventionell-landwirtschaftliche Nutzfläche bewirtschaftet. An der westlichen Grenze verläuft vom Heideweg Richtung Norden ein Wirtschaftsweg, der kurz vor der L 326 endet. An diesem Weg befinden sich seitlich Gehölzreihen (Redder).

Ein weiterer bandförmiger Knick befindet sich ungefähr mittig innerhalb des Plangebietes durchgängig vom Heideweg zum Autobahnzubringer L 326.

Weiterhin ist am südlichen Rand der L 326 eine gehölzbestandene Fläche zu erkennen, die sich mit der nach § 21 Abs. 1 LNatSchG geschützten Fläche aus dem FNP deckt.

Das Plangebiet ist Teil des Gewerbegebiets Ulzburg-Nord und erlaubt durch den Autobahnanschluss zur BAB A7 eine sehr gute Verkehrsanbindung, welche gepaart mit dem Angebot an Großflächen eine optimale Voraussetzung für regionale und überregionale Erreichbarkeiten bietet. Die Gegebenheiten zur Erfüllung der hohen und stetig wachsenden Ansprüche an Verkehrsinfrastrukturen durch die weiterhin ansteigende Transportleistung liegen vor.

Im Bereich der großflächigen Gewerbegebietsausweisungen sind nördlich des Autobahnzubringers L 326 Ausgleichsmaßnahmen angeordnet, die zugleich als Puffer und Übergang zur Krückauniederung dienen. Sie sind dementsprechend von Gehölzen am Autobahnzubringer (auch zum Immissionsschutz) über Sukzessionsflächen bis zum extensiven Grünland abgestuft.

Planungsrecht besteht derzeit für einen Teilbereich im Westen durch den Bebauungsplan Nr. 126 „Gewerbegebiet Nördlich Heideweg“ (südlich Autobahnzubringer) vom 12.01.2012. Dieser trifft parallele Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzungen. Diese werden entsprechend im Bebauungsplan Nr. 146 berücksichtigt. Zielsetzung ist, die Struktur eines Gewerbegebietes zu stärken.

Der Bebauungsplan 146 überplant aufgrund funktionaler Zusammenhänge den südöstlichen Teilbereich des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 126. Mit Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 146 verliert der durch die aktuelle Bauleitplanung überlagerte Teil des Bebauungsplans 126 seine Gültigkeit.

In 320 m Entfernung zum Plangebiet befindet sich eine immissionsschutzrechtlich genehmigte Anlage zur zeitweiligen Lagerung und Behandlung von mineralischen Abfällen.

3.2.1 Gewerbeflächenbedarf

Die Gemeinde Henstedt-Ulzburg befindet sich durch ihre verkehrsgünstige Verortung an der BAB A 7 und ihre Stadtrandnähe zur Metropolregion Hamburg, somit einer hervorragenden Nord-Süd-Verbindung, in einer strategisch sehr bedeutsamen Lage innerhalb des Landes Schleswig-Holstein. Die attraktiven Standortvorteile der Gemeinde Henstedt-Ulzburg und der gesamten Wirtschaftsregion „NORDGATE“, die sich von Neumünster bis Norderstedt erstreckt, führen zu einer großen Nachfrage an Gewerbeflächen. Die Größe der zur Diskussion stehenden Gewerbeflächen spricht für Neuansiedlungen oder Verlagerungen von (nahen) Betrieben, Erweiterungen ortsansässiger Betriebe finden eher am Standort statt. Aus diesem Angebot an Standortvorteilen ergibt sich eine regionale und besonders überregionale Nachfrage an Gewerbeflächen.

3.3 Erschließungssituation

Die bisherige äußere Verkehrserschließung erfolgt für den landwirtschaftlichen Verkehr über den Heideweg und den Wirtschaftsweg zwischen den Hausnummern 10 und 12. Im Bereich der Erweiterungsfläche ist eine Straße gebaut worden, die gleichzeitig als Erschließungsstraße für das Gebiet und als Sammelstraße zum geplanten Autobahnzubringer (nördlich des Gewerbegebietes) dienen soll.

3.3.1 Vorhabenbezogenes Verkehrsaufkommen

Die geplante Situation des andienenden Straßennetzes folgt der Verkehrsuntersuchung zu diesem Bauleitplanverfahren des Büros TSC Beratende Ingenieure für Verkehrswesen (2016) [6]. Für die weiteren Planungsphasen war die Erstellung der Verkehrsuntersuchung der Rudolph Keller Verkehrsingenieure von Juni 2017 [4] erforderlich.

Die folgende Abbildung 3 zeigt das für die Untersuchung relevante Straßennetz. Es wird gebildet aus den Straßenzügen:

- Autobahnzubringer (Landesstraße L 326),

- Rudolf-Diesel-Straße
- sowie den Knotenpunkten
- (KP 1) Hamburger Straße/Ulzburger Straße/Gutenbergstraße
 - (KP 2) Autobahnzubringer / L 320 Hamburger Straße
 - (KP 3) Autobahnzubringer / Heidkoppel
 - (KP 4) Autobahnzubringer / geplante Zufahrt zum Gewerbegebiet (neuer Knotenpunkt) und
 - (KP 5) Autobahnzubringer/ Rudolf-Diesel- Straße

Die Planungen sehen eine Anbindung des Vorhabens über den KP 4 an die Landesstraße L 326 vor. Bei dieser handelt es sich um einen Autobahnzubringer zur BAB A 7. Darüber hinaus übernimmt der KP 4 auch eine Erschließungsfunktion für die angrenzenden Grundstücke.

3.3.2 Leistungsfähigkeit



Abbildung 3: Untersuchungsgebiet Verkehrsuntersuchung, o. M.

Quelle: Verkehrsuntersuchung Rudolph Keller Verkehrsingenieure, Juni 2017 [4] in Google Earth

Zur Gewährleistung der optimalen Leistungsfähigkeit der Erschließung wurde im Oktober 2016 eine Verkehrsuntersuchung durch die Rudolph Keller Verkehrsingenieure GmbH [7] erstellt, welche in der Fassung [4] vom 12.06.2017 überarbeitet wurde mit dem Ziel, eine leistungsfähige Erschließung des REWE-Zentralstandortes für die zukünftigen Verkehrsabläufe sicherzustellen.

Ist-Zustand und Szenarien:

Die Verkehrsbelastungen wurden vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt. Die Analysebelastungen basieren auf folgenden Erhebungen:

- Verkehrsconsult Dresden-Berlin GmbH (VCDB), 20. August 2013 in den Zeitbereichen von 06:30 – 10.00 und 14.00 – 18.00 Uhr [3] sowie
- TSC Beratende Ingenieure für Verkehrswesen, 01. Juli 2015, 18.00 Uhr bis 02. Juli 2015, 18.00 Uhr [6]. Die Auswertung der Kameraaufzeichnungen erfolgte für die Zeit-bereiche von 06.00 – 10.00 und 14.00 bis 18.00 Uhr.

Für die rechnerischen Leistungsfähigkeitsnachweise wurden die Bestandsunterlagen für die Signalanlagen durch die Gemeinde Henstedt-Ulzburg zur Verfügung gestellt.

Die Prognoseverkehrszahlen für die Ansiedelung des geplanten REWE-Zentralstandortes wurden vom Auftraggeber getrennt nach Pkw und Lkw ermittelt und auf das übergeordnete Straßennetz verteilt.

Für die allgemeine Verkehrsentwicklung wurde ein Prognose-Nullfall 2030 entwickelt. Dafür wurden von der TSC Beratende Ingenieure Prognosefaktoren für die Entwicklung bis zum Jahr 2030 aus dem Verkehrsmodell des Landes Schleswig-Holstein zur Verfügung gestellt. Es wird dabei von einer Zunahme der allgemeinen Verkehrsmengen von 6% für den Pkw- und 2% für den Lkw-Verkehr ausgegangen. Diese Entwicklung wurde in den Prognosen berücksichtigt.

Es wurde ein Prognose-Planfall-Szenario für das Jahr 2030 entwickelt. Dazu wurden von der Planungsgruppe Skribbe-Jansen alle im Untersuchungsgebiet noch zur Verfügung stehenden Gewerbeflächen ermittelt und die entsprechenden Flächenangaben zur Verfügung gestellt.

Angrenzend an die für den REWE-Zentralstandort vorgesehene Fläche wird ein NETTO-Logistikzentrum errichtet. Für dieses Bauvorhaben wurde von dem Büro TSC Beratende Ingenieure eine Verkehrsuntersuchung (November 2016) [6] erstellt. Die Verkehrserzeugung und -verteilung aus diesem Gutachten wurden übernommen und in alle Prognosefälle eingearbeitet. Durch die Übernahme der von NETTO vorgegebenen Zahlen reduzieren sich die Prognoseverkehrsmengen gegenüber den Annahmen nach dem Verfahren von Dr. Bosserhoff (Ver_Bau).

Für die restlichen, in diesem Gebiet zur Verfügung stehenden Flächen, wurden die daraus resultierenden Neuverkehre von TSC Beratende Ingenieure für Verkehrswesen [6] auf der Grundlage des Programms Ver_Bau überschlägig ermittelt.

Nachstehend sind die erarbeiteten Szenarien und untersuchten Planfälle noch einmal tabellarisch aufgeführt.

- Lastfall Analyse

Der Analysefall dient dazu, auf der Grundlage aktueller Verkehrsbelastungen, die Verkehrsabläufe und deren Qualitäten im Bestand zu ermitteln. Bereits heute existierende Leistungsdefizite werden aufgezeigt und führen, unabhängig von weiteren Verkehrsentwicklungen im Untersuchungsbe-reich, zu erforderlichen baulichen und betrieblichen Maßnahmen. Für die Analyse wurden rechnerische Nachweise für die Knotenpunkte KP1, KP2, KP3 und KP5 erstellt.

- Prognose-Nullfall 2030

Der Prognose-Nullfall 2030 berücksichtigt lediglich die allgemeinen Verkehrsentwicklungen im Untersuchungsgebiet bis zum Prognosejahr 2030. Dazu wurden die Prognosefaktoren aus dem Verkehrsmodell des Landes Schleswig-Holstein angesetzt. Es wurde von einer Zunahme der allgemeinen Verkehrsmengen von 6% für den Pkw- und 2% für den Lkw-Verkehr ausgegangen. Der Prognose-Nullfall dient der Abgrenzung der erforderlichen baulichen und betrieblichen Maßnahmen aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung zu den Maßnahmen, die aus den geplanten Entwicklungen der Gewerbegebiete resultieren. Es wurde nur der KP 1 untersucht.

- Prognose-Planfall 2030 REWE-NETTO

Dieser Planfall berücksichtigt neben den allgemeinen Verkehrsentwicklungen bis zum Jahr 2030, die Ansiedlung der geplanten Bauvorhaben des Zentralstandortes REWE und des Logistikstandortes NETTO. Es wird davon ausgegangen, dass die Gewerbegebiete über die bestehenden Knotenpunkte (KP3 und KP5) und über einen neuen Knotenpunkt (KP4) im Bereich des REWE-Zentralstandortes an das übergeordnete Straßennetz angebunden sind. Die geplanten Neuverkehre für den REWE-Zentralstandort wurden von der REWE-GROUP ermittelt und zur Verfügung gestellt. Die Neuverkehre für den Logistikstandort NETTO wurden aus einer Verkehrsuntersuchung der TSC Beratende Ingenieure GmbH & Co.KG [6] übernommen.

- Prognose-Planfall 2030, Variante 1

Dieser Planfall berücksichtigt neben den allgemeinen Verkehrsentwicklungen, alle bisher bis zum Prognosejahr 2030 geplanten Maßnahmen im Untersuchungsgebiet und die Besiedlung aller darüber hinaus noch zur Verfügung stehender Gewerbeflächen. In dieser Variante 1 wird davon ausgegangen, dass die Gewerbegebiete über die bestehenden Knotenpunkte (KP3 und KP5) und über einen neuen Knotenpunkt (KP4) im Bereich des REWE-Zentralstandortes an das übergeordnete Straßennetz angebunden sind.

- Prognose-Planfall 2030, Variante 2

In diesem Planfall wird davon ausgegangen, dass die Erschließung der vollbesiedelten Gewerbegebiete ausschließlich über die bestehenden Knotenpunkte erfolgt. Dies erfordert umfangreiche Umgestaltungsmaßnahmen an den bestehenden Knotenpunkten (KP3 und KP5).

- Bewertungsmethodik

Die Bewertung der vorhandenen und zukünftig erreichbaren Verkehrsqualitäten erfolgt auf der Grundlage der rechnerischen Nachweise gemäß des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS, Fassung 2015) für die Analyse- und die Prognosebelastungen. Die Nachweise wurden mit dem HBS-Rechenprogramm der Arbeitsgruppe Verkehrstechnik von Prof. Dr.-Ing. habil. Werner Schnabel für die Spitzenzeiten erstellt. Die Formblätter mit den Ergebnissen sind im Anhang zu finden.

Bei nicht ausreichenden Verkehrsqualitäten wurden Optimierungen erarbeitet.

Nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen wird die Qualität an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage aus Nutzersicht bewertet. Als Kriterium wird die mittlere Wartezeit verwendet.

Maßgebend für die Beurteilung der Verkehrsqualität eines Knotenpunktes ist nach HBS die schlechteste Qualitätsstufe, die sich für einen einzelnen Verkehrsstrom ergibt.

Die Einteilung der Qualitätsstufen erfolgt nach dem Schulnotenprinzip, wobei die Spanne von A (= sehr gut) bis F (= ungenügend) geht. Bei den Stufen A (sehr gut) bis D (ausreichend) liegt ein stabiler Verkehrsablauf vor.

Ergebnisse

Die Analysebelastungen wurden auf Grundlage vorhandener Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2013 [8] und aktuell durchgeführter Erhebungen der TSC Beratende Ingenieure [6] ermittelt. Die

Belastungsbilder für Kfz und Lkw sind getrennt für die Morgen- und Nachmittagsspitzenstunde im Anhang 1 der Verkehrsuntersuchung [4] dargestellt.

Auf der Grundlage der von der Gemeinde Henstedt-Ulzburg zur Verfügung gestellten verkehrstechnischen Bestandsunterlagen wurden die vorhandenen rechnerischen Verkehrsqualitäten berechnet.

Die Ergebnisse zeigen für die Knotenpunkte KP 2, 3 und 5 mindestens befriedigende Verkehrsqualitäten. Der KP1, Hamburger Straße/Ulzburger Straße/Gutenbergstraße zeigt bereits im Bestand rechnerische Leistungsfähigkeitsdefizite. Die ermittelten Verkehrsqualitäten sind in für die Morgen- und Abendspitze in der [4] Verkehrsuntersuchung dargestellt.

Der Linksabbieger aus der Ulzburger Straße in Fahrtrichtung Süden an KP1 wird als bedingt verträglicher Linksabbieger in einer gemeinsamen Phase mit dem Gegenverkehr aus der Gutenbergstraße geführt. Dieses ist in den rechnerischen Nachweisen entsprechend berücksichtigt. Die berechnete Verkehrsqualität für diesen Verkehrsstrom ist mangelhaft.

Für die Abendspitze ergeben sich für den KP 1 ungenügende Verkehrsqualitäten für den Bestand.

Die Ergebnisse der rechnerischen Leistungsfähigkeitsnachweise für die Analyse zeigen für den KP1, Hamburger Straße/Ulzburger Straße/Gutenbergstraße keine ausreichenden Verkehrsqualitäten. Insofern besteht für diesen Knotenpunkt bereits unter Berücksichtigung der aktuell vorhandenen Verkehrsmengen Handlungsbedarf.

Die Ergebnistabellen sind für alle untersuchten Knotenpunkte jeweils für die Morgen- und Abendspitze im Anhang 7 der Verkehrsuntersuchung [4] dargestellt.

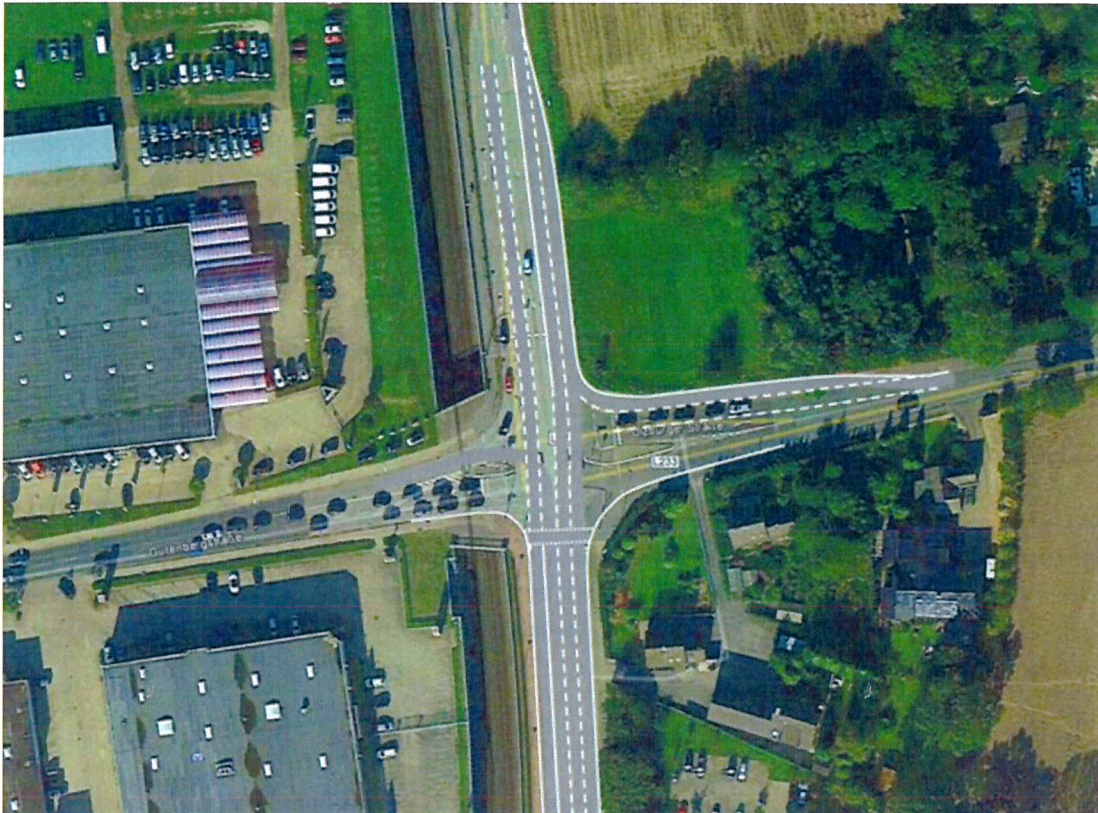


Abbildung 4: Mögliche Gestaltung des KP 1, o.M.

Quelle: Verkehrsuntersuchung Rudolph Keller Verkehrsingenieure von Juni 2017 [4] in Google Earth

Abbildung 4 veranschaulicht eine mögliche Gestaltung des KP 1. Die westliche Zufahrt Ulzburger Straße und die südliche Zufahrt Hamburger Straße würden um jeweils einen Fahrstreifen in der Zufahrt erweitert. In Fahrtrichtung Norden wird hinter dem Knotenpunkt ein zweistreifiger Verflechtungsbereich vorgesehen, sodass die von Süden kommenden Geradeausfahrer den Knoten zweistreifig passieren können.

Ergänzend zu den baulichen Maßnahmen werden betriebliche Änderungen vorgesehen, sodass die heute bedingt verträglich geführten Linksabbieger zukünftig eigene Signale erhalten. In der Gutenbergstraße ist vorgesehen, die Fahrstreifenaufteilung so zu ändern, dass zukünftig ein Rechtsabbiegefahrstreifen sowie ein kombinierter Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen vorhanden sind. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ergeben sich für den Prognose-Planfall REWE mindestens ausreichende Verkehrsqualitäten für die maßgebliche Spitzenstunde. Die erreichbaren Verkehrsqualitäten für diesen Planfall sind in der Verkehrsuntersuchung [4] dargestellt.

Die Ergebnisse in der Verkehrsuntersuchung [4] zeigen, dass der Knotenpunkt Hamburger Straße/Ulzburger Straße/Gutenbergstraße (KP1) bereits heute die Leistungsfähigkeitsgrenzen überschritten hat und in der Abendspitze rechnerisch ungenügende Verkehrsqualitäten aufzeigt. Die Verkehrsqualitäten werden sich durch die erwartete allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030 (Prognose-Nullfall 2030) noch weiter verschlechtern, sodass auch ohne weitere gewerbliche Entwicklungen eine bauliche Ertüchtigung des Knotenpunktes empfohlen wird. An allen anderen untersuchten Knotenpunkten sind keine baulichen Maßnahmen zur Abwicklung der Verkehre des Prognose-Nullfalls 2030 erforderlich.

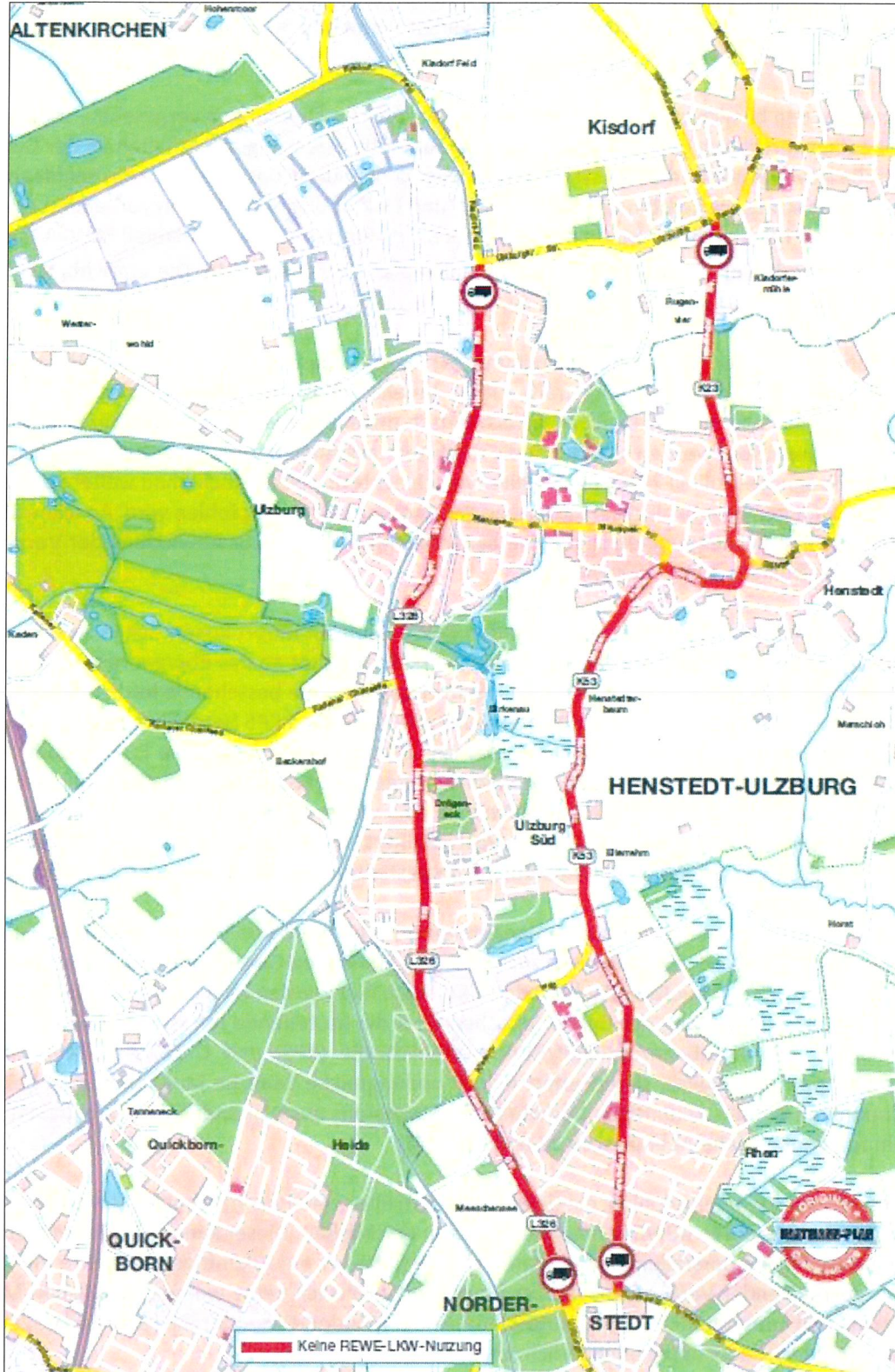
Die prognostizierten Verkehre für den geplanten REWE Zentralstandort lassen sich in zwei Varianten leistungsfähig mit mindestens ausreichender Verkehrsqualität an das übergeordnete Straßennetz anbinden: Zum einen ist es möglich die Erschließung über die bestehende Infrastruktur abzuwickeln. In diesem Fall werden an den Knotenpunkte KP2, KP3 und KP5 betriebliche Optimierungsmaßnahmen an den Lichtsignalanlagen erforderlich. Zum anderen ist auch die Erschließung über einen neuen Knotenpunkt an der L326 Autobahnzubringer möglich. In jedem Fall ist aber, aufbauend auf den Ergebnissen für den Prognose-Nullfall, eine weitere Optimierung des Knotenpunktes Hamburger Straße/Ulzburger Straße/Gutenbergstraße (KP1) erforderlich. Es wird daher empfohlen, den Knotenpunkt KP1 gemäß den in Abbildung 4 dargestellten Ausbaumaßnahmen zu ertüchtigen.

Darüber hinaus wurden in [4] noch zwei Varianten des Prognose-Planfalls 2030 untersucht. In diesem wurde vorausgesetzt, dass alle noch zur Verfügung stehenden Gewerbeflächen im Bereich der L 326 Autobahnzubringer vollständig besiedelt sind. Auch hier wurden zwei Erschließungsvarianten untersucht. Die Erschließung der Gewerbeflächen über die bestehende Infrastruktur an den Knotenpunkten L 326 Autobahnzubringer/Rudolf-Diesel-Straße (KP5) und L 326 Autobahnzubringer/Heidekoppel ist möglich, sie erfordert jedoch umfangreiche bauliche Maßnahmen an beiden Knotenpunkten um die zukünftigen Verkehre mit mindestens ausreichender Verkehrsqualität abwickeln zu können (siehe Abbildungen 22 und 23 in [4]).

Aus diesem Grund wird empfohlen, die Gewerbeflächen über einen zusätzlichen Knotenpunkt (KP4) im Bereich des geplanten REWE Zentralstandortes zu erschließen. Dieser kann so gestaltet werden (siehe nachrichtliche Darstellung in der Planzeichnung), dass er die zukünftigen Verkehre mit mindestens ausreichender Verkehrsqualität abwickelt und zusätzlich keine weiteren baulichen Maßnahmen an den Knotenpunkten L 326 Autobahnzubringer/Rudolf-Diesel-Straße (KP5) und L 326 Autobahnzubringer/Heidekoppel erforderlich werden.

Freiwilliges Durchfahrungsverbot für REWE-Verkehre (Verkehrskonzept 2.0)

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen vielfältiger Art durch die vorhabenbezogenen Logistikverkehre hat sich der Investor darüber hinaus freiwillig dazu verpflichtet, alle LKW-Verkehre, die durch den Ort Henstedt-Ulzburg führen (siehe Abb. 5; Ausnahme: Belieferung der zwei REWE Märkte in



Henstedt-Ulzburg und Stau auf der BAB A 7) direkt auf die A 7 zu führen – zeitlich unbefristet.

Abbildung 5: Strecken des freiwilligen Durchfahrverbotes, o. M.
Quelle: REWE

Mit dieser Maßnahme werden die vorhabenbezogenen LKW-Bewegungen im Ort von 134 auf 4 im Tagesverlauf verringert. Die LKW-Verkehre werden direkt auf die BAB A 7 umgeleitet, um u. a. auch die Lärmbelastung der dortigen sensiblen Wohnnutzungen zu reduzieren und die Innenstadt nicht weiter mit Lkw-Verkehr zu belasten. Dies wird in einem städtebaulichen Vertrag zwischen dem Investor und der Gemeinde Henstedt-Ulzburg verbindlich geregelt.

3.4 Baugrunduntersuchung

Im Rahmen des Verfahrens wurde die [1] Krauss & Partner GmbH mit der Durchführung der Baugrunduntersuchung betraut.

3.4.1 Altlasten

Gemäß Auskunft der zuständigen Umweltbehörde, FD Wasser Boden Abfall, Untere Bodenschutzbehörde, Kreisverwaltung Segeberg, sind die Flächen im Altlastenkataster des Kreises nicht erfasst.

3.4.2 Geologisch-hydrologische Verhältnisse

Der Untergrund im untersuchten Bereich setzt sich aus einem Mutterbodenhorizont mit einem im Liegenden anstehenden Geschiebelehm zusammen.

Auf dem Geschiebelehm steht in Teilen der Fläche Schichtenwasser geringmächtig an, mit der Option zum Aufstau größerer Schichtenmächtigkeiten nach starken Niederschlägen oder in den Wintermonaten.

Es wurden keine erhöhten, sanierungsbedürftigen Schadstoffgehalte im Ober- oder Mutterbodenhorizont festgestellt. Die ermittelten Schadstoffgehalte liegen auf dem Niveau der natürlich vorkommenden Gehalte oder im Bereich der analytischen Nachweisgrenze für den Schadstoffparameter PAK.

Die Schutzgüter „Mensch“ und „Grundwasser“ sind auf Basis der analysierten Schadstoffe nicht gefährdet. Hinweise auf Gefährdungen anderer Schutzgüter konnten im Rahmen der orientierenden Untersuchung nicht festgestellt werden.

Fremdbestandteile wie bspw. Ziegelreste wurden nicht angetroffen.

Weiterführende Maßnahmen sind auf der Grundlage der ermittelten PAK- und Schwermetallgehalte somit nicht erforderlich.

Die Topographie ist als anthropogen überprägt zu beschreiben. Das Gelände ist sehr uneben und muss zur besseren gewerblichen Verwertbarkeit durch Umlagerungen eingeebnet werden. Hierzu müssen umfangreiche Bodenaustauschmaßnahmen durchgeführt werden.

4 Planinhalt und Festsetzungen

4.1 Städtebauliches Konzept

Die städtebauliche Konzeption sieht für GE 1 und GE 2 die Schaffung eines Zentralstandortes der REWE-Group mit einem großflächigen Zentralstandort für die Region Nord bestehend aus Verwaltung mit ca. 440 Mitarbeitern und Schulungszentrum, einem Auslieferungs- und Umschlaglager mit

separater Verwaltung (Region Nord) sowie Betriebstankstelle und möglicher Gebäudeerweiterungsfläche vor. Im südwestlichen Plangebiet liegt eine Fläche für eine mögliche Erweiterung. Die Verwaltungen werden einerseits als Lagerverwaltung und andererseits als Zentralverwaltung für die Region Nord sowie den Schulungsbetrieb für die gesamte Region tätig sein. Insgesamt werden über 900 Beschäftigte am Zentralstandort arbeiten.

Auf dem geplanten ca. 25,2 ha großen Gewerbegebäude (GE 1 u. GE 2) soll ein zentrales Großgebäude errichtet werden, das von einer internen Umfahrungsstraße erschlossen wird. Das Gebäude hat im Endausbau eine Länge von 525 m bei einer Breite von 162,5 m und eine gestaffelte Höhenentwicklung beginnend im Norden mit 30,00 bis 19,0 m OK Hallenfußboden. Der Wareneingangsbereich (WE) ist durchgehend flacher, die vorgelagerten Anlieferhöhen liegen 1,30 m tiefer als die OKF der Halle. Südlich des geplanten Gebäudes ist eine spätere Gebäudeerweiterung möglich. Der Dachflächenbereich oberhalb der Verwaltung wird mit Dachgärten und extensivem Dachgrün versehen, der südliche Gebäudeteil mit Photovoltaikanlagen.

Im westlichen Bereich ist die zentrale Ein- und Ausfahrt nur für die Logistik-Lkws geplant, die über einen Schrankenbereich mit Pfortnerloge auf die interne Umfahrungsstraße führen soll. Im vorgelagerten Bereich befindet sich eine ebenerdige Stellplatzanlage für 87 Lkws und nördlich darüber 850 Pkw-Stellplätze, davon 600 ebenerdig und 250 im Parkdeck für die Mitarbeiter der Logistik und der Verwaltung. Ferner sind Lkw-Stellplätze westlich entlang des Gebäudes direkt an der internen Umfahrungsstraße vorgesehen („Lkw-Aufstellfläche“). Als Fläche für mögliche Erweiterungen findet sich im Südwesten ein bislang unbeplanter Bereich, der später für ein weiteres Gebäude genutzt werden kann (siehe städtebauliche Konzeptstudie, Plan 1.40 D der Planungsgruppe Skribbe-Jansen GmbH 08/2017 [10]).

Die nördlich vom Heideweg gelegene gewerblich genutzte Einzelbebauung wird als gegliedertes Mischgebiet entsprechend der aktuellen Nutzung und der angrenzenden festgesetzten Nutzung im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 123 festgesetzt.

4.2 Bauplanungsrechtliche Festsetzungen

4.2.1 Art der baulichen Nutzung

Die Arten der baulichen Nutzung sind in der Baunutzungsverordnung typisiert und geordnet. Im Abschnitt der BauNVO über die Art der baulichen Nutzung werden die aufgeführten Baugebiete definiert und im Hinblick auf die Zulässigkeit bestimmter Bauvorhaben und Einrichtungen näher beschrieben.

Die Gemeinde kann die Art der baulichen Nutzung über die Möglichkeiten des § 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und Abs. 9 BauNVO hinaus näher konkretisieren und zu diesem Zweck die Merkmale bestimmen, die ihr am besten geeignet erscheinen, um das von ihr verfolgte Planungsziel zu erreichen.

Im Plangebiet wird gemäß § 8 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO ein nur in der Höhe abgestuftes Gewerbegebiet GE 1 (nördlich) und ein Gewerbegebiet GE 2 (südlich sowie süd-östlich) sowie zwischen der Erschließungsstraße und dem Heideweg ein gegliedertes Mischgebiet (MI) gemäß § 6 BauNVO festgesetzt. Zudem werden am westlichen Rand zum rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 126, dessen Plangebiet mit Inkrafttreten dieses Bebauungsplanes in Teilen außer Kraft tritt, Gewerbegebiete festgesetzt. Diese Randstücke sind in Verbindung mit der dort befindlichen Baugrenze des B.-Plans Nr.

126 zu sehen. Die in diesem Bebauungsplan festgesetzten Baugrenzen am westlichen Rand schließen die bestehenden Baugrenzen des Bebauungsplans Nr. 126 sinnvoll ab.

Im Bereich der als Gewerbegebiet ausgewiesenen Flächen GE 1 und GE 2 soll ein Zentralstandort mit Verwaltungsgebäude und Stellflächen sowohl für Lkw als auch für den ruhenden Pkw-Verkehr der Mitarbeiter und Besuchern entstehen. Das Gebäude für den Zentralstandort wird eine Größenordnung von ca. 85.000 m² einnehmen. Büro- und Verwaltungsgebäude sollen sich auf die im Plangebiet anzusiedelnde Firma beschränken.

Die Stellplätze unterscheiden sich in solche für Verwaltungsmitarbeiter, für die PKW-Logistik und für die LKW-Logistik. Als Mitarbeiterstellplätze werden insgesamt 850 aufgrund der Schaffung der geplanten ca. 900 Arbeitsplätze, die zum Teil im Schichtdienst arbeiten, festgesetzt. Zum reibungslosen und leistungsfähigen Ablauf des Transportgeschehens bedarf es ca. 87 zusätzlicher LKW-Stellplätze.

Zudem werden im westlichen Randbereich, in dem der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 126 überplant wird, als Abschluss der in diesem Plan überplanten Gewerbegebiete, die zwei schmalen Gewerbegebiete GE 3 und GE 4 mit entsprechenden Baugrenzen festgesetzt. Der Inhalt der Nutzungsschablonen entspricht dabei genau denjenigen des B.-Plans 126 für diese Gebiete.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sollen Spielhallen und ähnliche Unternehmen im Sinne des § 33 der Gewerbeordnung, die der Aufstellung von Spielgeräten dienen, sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellung oder Handlung mit sexuellem Charakter ausgerichtet sind, ausgeschlossen werden, da diese dem städtebaulichen Planungskonzept großflächiger Lagerhallen entgegenstehen würden. Ebenfalls ausgeschlossen sind Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie den Betriebsinhaber oder –leiter.

In den Gewerbegebieten soll Einzelhandel generell ausgeschlossen bleiben. Im gegliederten MI-Gebiet hingegen soll Einzelhandel nur an Endverbraucher von in dem Gebiet gewerblich hergestellten oder verarbeiteten Produkten als untergeordnete Verkaufsstelle auf max. 300 m² Verkaufsfläche zulässig sein.

4.2.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) sowie der Höhe der baulichen Anlage (hier: Trauf- und Gebäudehöhe) bestimmt. Die maximale Grundflächenzahl wird gem. § 17 (1) BauNVO auf 0,8 in den Gewerbegebieten GE 1 - 4 und auf 0,6 in den beiden Mischgebieten MI 1 und MI 2 festgesetzt. Dies ist erforderlich, um dem Nutzer die bestmögliche bauliche und ökonomische Ausnutzung des Grundstücks zu gewährleisten.

Die maximale Gebäudehöhe wird auf 30,0 m GE 1 und mit 22,0 m im GE 2 über der Oberkante Fußbodenhöhe (OKF) beschränkt, wobei zu beachten ist, dass die Fußbodenhöhe aufgrund der Andockhöhen der Lkws 1,3 m über der Geländeoberkante liegen (= unterer Bezugspunkt). Unter Berücksichtigung dieser notwendigen Andockhöhe und des Umstandes, dass von 34,0 m bis 41,0 m nach Süden ansteigende Gelände für den geplanten Baukörper auf 37,0 m über NHN nivellieren zu müssen, ergibt sich als Bezugshöhe für die maximale Gebäudehöhe eine Höhe von 38,30 m ü NHN. Als oberer Bezugspunkt der Gebäudehöhe wird die Höhe der Attika festgesetzt. Die Gebäudehöhe gilt ebenfalls für die GE 3 und GE 4-Gebiet am westlichen Rand des räumlichen Geltungsbereichs.

Im MI-Gebiet wird eine Traufhöhe festgesetzt. Diese ist analog zu § 6 Absatz 4 Satz 4 Bauordnung Schleswig-Holstein als Schnittpunkt zwischen Außenhaut und äußerer Dachhaut festgesetzt. Die max. Traufhöhe wird mit 8,00 m über der Fußbodenoberkante festgesetzt. Die Verwendung einer Traufhöhe wird ebenso wie die zulässige Höhe als Übernahme von benachbarten Mischgebieten übernommen, um eine bauliche Einheitlichkeit in diesem Bereich zu gewährleisten.

Für die Straßen-, Hof- und Stellplatzbeleuchtung sind Leuchtkörper in insektenschonender Bauweise zu verwenden, die mindestens die insektenschonende Wirkung von Natrium-Hochdruckleuchten erreichen. Direkte Abstrahlungen über die Horizontale hinaus sind unzulässig. Dies dient dazu vermeidbare Beeinträchtigungen zu vermeiden.

4.2.3 Bauweise

Die Bauweise und die Bestimmungen zur überbaubaren Grundstücksfläche werden nach §§ 22 und 23 BauNVO festgesetzt. Innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs wird gemäß BauNVO in den Gewerbegebieten sowie im gegliederten Mischgebiet eine abweichende Bauweise festgesetzt. Die Festsetzung ist notwendig, da in der offenen Bauweise Gebäude mit seitlichem Grenzabstand nur eine Länge von max. 50 m haben dürfen und das geplante Gebäude diese Länge überschreiten wird. Diese Festsetzung trägt damit dem planerischen Ziel Rechnung, die für das Vorhaben der geplanten Art erforderliche Gebäuderkubatur zu ermöglichen. Dies ist in der textlichen Festsetzungsziffer 1.4 festgelegt.

4.2.4 Überbaubare Grundstücksfläche

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i. V. m. § 23 Abs. 3 BauNVO werden die überbaubaren Grundstücksflächen durch Festsetzungen von Baugrenzen bestimmt. Die Baugrenze berücksichtigt die geplante Lagerausdehnung, die Verwaltungsgebäude sowie die Erschließungsbauten und Erweiterungsgebäude. Die festgesetzten Baugrenzen lassen hinsichtlich der endgültigen Stellung und Größe des Bauvorhabens, dessen Detailplanung noch nicht abgeschlossen ist, einen größtmöglichen Spielraum zu. Diese gleiche Argumentation gilt bzgl. der beiden zusammenhängenden Mischgebietsteile MI 1 und MI 2.

Anders verhält es sich mit den Baugrenzen in den zwei schmalen Gewerbegebieten GE 3 und GE 4 am westlichen Rand des Plangebietes. Diese schließen die verbliebenen Gewerbegebiete des Bebauungsplanes Nr. 126, der von diesem Bebauungsplan weitläufig überplant wird, sinnvoll ab.

Ferner wird berücksichtigt, dass gem. § 29 Abs. 1 StrWG Schleswig-Holstein „[...] Hochbauten jeder Art an a) Landesstraßen in einer Entfernung bis zu 20 m [...]“ nicht errichtet werden dürfen. Dies ist in der textlichen Festsetzungsziffer 1.5 festgesetzt.

4.2.5 Höhe der baulichen Anlagen, Geländehöhen

Die maximalen Gebäudehöhen in den Gewerbegebieten werden gem. der Planzeichenschablonen festgesetzt. Dies entspricht in den GE 1 und GE 2 Gebäudehöhen zwischen 22,00 m für den südlichen Gebäudeteil und 30,0 m für den nördlichen Teil des Lagers. Der untere Bezugspunkt ist jeweils die Fußbodenoberkante, die wiederum 1,3 m über Geländeniveau liegt. Als oberer Bezugspunkt wird die Höhe der Attika festgesetzt. Mit diesen Festsetzungen der Gebäudehöhen fügt sich die geplante Bebauung in die Geländetopographie und die teils technogene Umgebung der Infrastruktur ein.

Im nördlichen Teil parallel zur Landesstraße L 326 (Autobahnzubringer) beträgt die Geländehöhe etwa 34m NHN (Normalhöhennull) um bis in den Südteil im Bereich des GE 2 auf etwa 41 m anzuheben. Das zu bebauende Plangrundstück wird künftig eine Geländehöhe von 37,00 m NHN haben.

In den Mischgebieten wird dagegen eine Traufhöhe festgesetzt. Diese wird analog zu § 6 Absatz 4 Satz 4 Bauordnung Schleswig-Holstein als Schnittpunkt zwischen Außenhaut und äußerer Dachhaut festgesetzt. Die maximale Traufhöhe beträgt innerhalb des MI1 und MI2 8 m. Der Bezugspunkt ist jeweils die Fußbodenoberkante. Mit diesen Festsetzungen der Traufhöhen fügt sich die geplante Bebauung in die Geländetopographie und die bestehende Umgebungsbebauung ein. Die maximale Gebäudehöhe beträgt im gegliederten Mischgebiet, je nach Geländehöhe bis knapp unter 50 m über NHN. Die Verwendung einer Traufhöhe wird ebenso wie die zulässige Höhe als Übernahme von benachbarten Mischgebieten übernommen, um eine bauliche Einheitlichkeit in diesem Bereich zu gewährleisten.

Es ist festgesetzt, dass durch untergeordnete technische Aufbauten, Aufzugsüberfahrten, Treppenhäuser, o. ä. die zulässige Gebäude- / Traufhöhe um bis zu 5 m überschritten werden dürfen, sofern die Gesamtfläche der Aufbauten weniger als 5 % der Gebäudefläche beträgt. Photovoltaikanlagen sind auf der kompletten Dachfläche zulässig. Die Festsetzung soll den nötigen Spielraum für technische Dachaufbauten gewährleisten. Werbeanlagen sind hierunter nicht zu verstehen.

4.2.6 Nebenanlagen und Knickschutzstreifen

Abweichend von den Festsetzungen der Baugrenzen sind Nebenanlagen, wie Stellplätze gemäß § 14 BauNVO, auch außerhalb der Baugrenzen gemäß § 23 Abs. 5 BauNVO zugelassen. Der vorhandene Redder an der östlichen Plangebietsgrenze wird erhalten und in seiner Funktion als wichtige wertgebende Struktur für Natur und Landschaft stabilisiert (Pufferung, ergänzende Pflanzungen). Ausnahmen bilden zwei Knickdurchbrüche für den Geh- und Fahrradweg im Norden parallel zur L 326 und aufgrund der Erschließungsstraße (Planstr.) im Südosten.

Der innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs vorhandene westliche Teil des Redders ist gem. § 21 LNatSchG SH gesetzlich geschützt.

Ausnahmen vom Knickerhalt sind durch die Festsetzungen des Bebauungsplans ausschließlich durch die geplante Erschließung der Baugrundstücke, die Anlage der neuen Wegeverbindung innerhalb des Redders (Ausgleichsfläche M1) gegeben. Mit der Fortsetzung der südlichen Planstraße wird am östlichen Rand ein Knickdurchbruch von 15 m Länge erforderlich. Zudem tritt mit der Baufeldfreimachung und der Anforderung an das großflächige Logistikzentrum der Verlust des größten Teils des mittigen Knicks auf einer Gesamtlänge von 620 m ein.

Als Knickschutzstreifen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 u. Abs. 6 BauGB wird im Osten randlich zum gesetzlich geschützten Knick eine 10 m breite Fläche durch Planzeichen festgesetzt, die von baulichen Anlagen jeglicher Art aber auch von Aufschüttungen und Abgrabungen freizuhalten ist. Zudem liegt zwischen dem Knickschutzstreifen und der Baugrenze ein weiterer Abstand von 5 m Breite.

Ein weiterer Knickschutzstreifen (= Teilfläche der Maßnahme M 2) befindet sich am südlichen Rand des Plangebietes südlich der öffentlichen Straßenverkehrsfläche. Es handelt sich dabei um eine Übernahme aus dem Bebauungsplan Nr. 126 und dient der Erhaltung der vorhandenen Gehölzstrukturen am nördlichen Rand des Heideweges.

4.2.7 Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Zur Optimierung der optischen Wahrnehmung sollen die nicht überbaubaren Grundstücksflächen des Gewerbegebiets begrünt werden. Insbesondere für die randlichen Eingrünungen werden gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB Anpflanzgebote (= Pf 1) festgelegt. Als Anpflanzarten sind folgende standortgerechte Sträucher zu verwenden (Auswahl):

- | | | |
|------------------------------|---|--------------------------|
| • <i>Carpinus betulus</i> | - | Hainbuche |
| • <i>Crataegus monogyna</i> | - | Eingriffeliger Weißdorn |
| • <i>Crataegus laevigata</i> | - | Zweigriffeliger Weißdorn |
| • <i>Cornus sanguinea</i> | - | Roter Hartriegel |
| • <i>Corylus avellana</i> | - | Haselnuss |
| • <i>Rosa canina</i> | - | Hundsrose |

Als Qualität sind verpflanzte Sträucher in einer Größe von 60/100/150 cm zu verwenden.

Ebenso ist die Durchgrünung der Stellplatzanlage mit Laubbäumen festgesetzt. Pro angefangene 6 Pkw-Stellplätze und je 3 Lkw-Stellplätze sind ein standortgerechter, großkroniger Laubbaum zu pflanzen, gemäß des natürlichen Wuchsbildes zu pflegen und bei Abgängigkeit zu ersetzen. Zudem ist festgesetzt, dass je 1.500 m² überbaute bzw. versiegelte Grundstücksfläche sind in den GE / MI-Gebieten ein standorttypischer, großkroniger Laubbaum gem. der nachfolgenden Artenliste (wie Stellplatzbäume) anzupflanzen, gem. seines natürlichen Wuchsbildes zu pflegen und bei Abgang zu ersetzen. Die vorgenannten Stellplatzbäume sind hierauf anzuwenden.

Die Entwicklung bioklimatisch wirksamen Grünvolumens bewirkt weiterhin eine Stabilisierung des Kleinklimas und eine Filterung des Staubes. Die Bepflanzung des Grundstücks dient der visuellen Belebung und Gliederung. Als Anpflanzqualität sind Hochstämme mit 20 – 25 cm Stammumfang zu pflanzen. Folgende standortgerechte Bäume sollen Verwendung finden (Auswahl):

- | | | |
|------------------------------|---|-----------------------|
| • <i>Acer platanoides</i> | - | Spitzahorn |
| • <i>Carpinus betulus</i> | - | Hainbuche |
| • <i>Quercus robur</i> | - | Stieleiche |
| • <i>Quercus petraea</i> | - | Traubeneiche |
| • <i>Quercus palustris</i> | - | Sumpfeiche |
| • <i>Tilia cordata</i> i. S. | - | Winterlinde in Sorten |

Der baubedingte Verlust alten Baumbestands beim Redder/Knick soll durch die Neuanpflanzung größerer Baumqualitäten ausgeglichen werden. Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 20 cm bieten ein größeres Grünvolumen, sind dementsprechend bioökologisch produktiver und räumlich prägnanter wahrnehmbar.

Innerhalb der Maßnahmenfläche M1 befindet sich ein Pflanzgebot (3 m Breite) parallel zum Autozubringer L 326 mit einer jeweils vorgelagerten Knickschutzzone von 5 m Breite. Folgende standortgerechte Gehölze sind gemäß Anhang C „Liste typischer Gehölzarten Schleswig-Holsteiner Knicks“ der aktuellen Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz vom 20. Januar 2017 (Erlass MELUR-V 534-531.04) zu verwenden (Leitarten):

- *Corylus avellana* - Haselnuss
- *Fraxinus excelsior* - Gemeine Esche
- *Prunus spinosa* - Schlehdorn
- *Carpinus betulus* - Hainbuche

Dazu beigemischt sind folgende Sträucher und Bäume zu berücksichtigen:

- *Rosa canina* - Hundsrose
- *Rosa tomentosa* - Filzrose
- *Euonymus europaeus* - Pfaffenhütchen
- *Viburnum opulus* - Schneeball
- *Acer campestre* - Feldahorn
- *Crataegus div. spec.* - Weißdorn
- *Cornus sanguinea* - Roter Hartriegel
- *Salix div. spec.* - Weiden
- *Prunus padus* - Traubenkirsche
- *Prunus avium* - Vogelkirsche
- *Sorbus aucuparis* - Eberesche
- *Frangula alnus* - Faulbaum
- *Populus tremula* - Zitterpappel
- *Quercus robur* - Stieleiche
- *Alnus glutinosa* - Schwarzerle
- *Malus sylvestris* - Wildapfel
- *Rhamnus cathartica* - Kreuzdorn

Als Qualität sind dabei verpflanzte Sträucher mit einer Höhe von 100/150 cm und unregelmäßig eingestreute Bäume mit einem Stammumfang von 16/18 cm als Überhälter zu verwenden.

Vorhandene Lücken des zu erhaltenden Redders an der Ostgrenze sind ebenfalls durch die vorgenannten Arten zu schließen, um deren Qualität zu sichern und zu erhalten. Außer den gekennzeichneten Knickdurchbrüchen für die Erschließungsstraße und für den Geh- und Fahrradweg sind keine weiteren Knickdurchbrüche zulässig.

An der geplanten gemeindlichen Erschließungsstraße sind per Planzeichen Straßenbäume zum Anpflanzen festgesetzt. Es sind ebenfalls standortgerechte, großkronige Laubbäume zu pflanzen, gemäß des natürlichen Wuchsbildes zu pflegen und bei Abgängigkeit zu ersetzen. Die Entwicklung bioklimatisch wirksamen Grünvolumens bewirkt weiterhin eine Stabilisierung des Kleinklimas und eine Filterung des Staubes. Die Bepflanzung des Grundstücks dient der visuellen Belebung und Gliederung. Als Qualitäten sind Hochstämme mit 18/20 cm Stammumfang festgesetzt. Die zu pflanzenden Arten sind dieselben wie bei den vorgenannten „Stellplatzbäumen“.

Diejenigen Grundstücksflächen, welche nicht durch die gewerbliche Nutzung beansprucht werden, sind gärtnerisch zu gestalten, gemäß ihres natürlichen Wuchsbildes zu pflegen und zu erhalten oder der natürlichen Sukzession zu überlassen. Durch den vorhandenen Gehölzbestand sowie durch zusätzliche Pflanzgebote mit Gehölzen wird das Gebiet visuell und räumlich gegliedert. Innerhalb der

Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (Planzeichen: Pflanzgebot) sind standorttypische Arten anzupflanzen.

In den GE-Gebieten sind mindestens 10% der Flachdächer mit mindestens 6 cm Substratstärke als Extensivgründach auszubilden. Dies dient als Minimierungsmaßnahme der voraussichtlich eintreffenden Beeinträchtigungen, im geringen der Retention des Niederschlagswassers und zur Schaffung von Lebensräumen für die dieses Habitat bewohnenden Arten.

4.2.8 Unter Schutz stehende Objekte

Der parallel zum Grundstück östlich verlaufende und gesetzlich geschützte Knick als westlicher Teil des Redders wird – bis auf die vorgenannten Ausnahmen – nicht überplant und bleibt erhalten. Für diesen Bereich wird eine Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechts gemäß §9 Abs. 1 Nr. 25b in Verbindung mit § 9 Abs. 6 BauGB festgesetzt. Damit werden die Flächen im Sinne der „Erhaltungsbindung“ des §9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB verbindlich zur Bestandssicherung festgesetzt. Die Flächenkennzeichnungen als gesetzlich geschützte Biotope nach § 21 LNatSchG wird in der Planzeichnung nachrichtlich übernommen. Dieser Bereich ist der östliche Teil der Maßnahmenfläche M 1. Für den Knickschutz sind vorhandene Lücken zu schließen und Knickdurchbrüche bis auf die unbedingt erforderlichen Durchfahrten zu vermeiden (vgl. textliche Festsetzungsziffern B 2.1 und B 2.2). Weitere zu erhaltende Knicks sind randlich an der Südgrenze und mittig die Enden des überplanten Knicks in M 1 im Norden und im Mischgebiet MI 1 im Süden festgesetzt.

Auf etwa halber Höhe des westlichen Knicks sowie auf der weiter westlich gelegenen Feldflur, befinden sich zwei kleinere Tümpel. Der Tümpel im Bereich des Knicks (Tümpel 1) scheint als Sammelbecken für die zahlreichen offenen Gräben zu dienen, welche zur Entwässerung der Feldfluren angelegt wurden. Der 2. Tümpel (Tümpel 2) befindet sich in einer Senke im Nordwesten und verfügt über einen dichten Uferbewuchs sowie gewässertypische Vegetation. Es handelt sich bei den Tümpeln um gesetzlich geschützte Kleingewässer.

Im Knickbestand befindet sich zudem in einer zentralen Lage ca. 140 m jeweils von der Ost- und Westgrenze entfernt ein ca. 640 m langer Knickzug. Die Knicks wie auch die Tümpel sind nach § 30 Abs. 2 BNatSchG in Verbindung mit 21 Abs. 2 LNatSchG gesetzlich geschützte Biotope.

Der für die geplante Funktion benötigte Baukörper des Zentralgebäudes für die Logistik, Verwaltung und Schulung hat eine unveränderbare Grundfläche von 525 x 162,5 m in nord-südlicher Ausrichtung. Aus technisch-organisatorischen Gründen eines betriebswirtschaftlich fehlerfreien, stockungsfreien und leistungsfähigen Ablaufs für die logistischen Zwecke ist es zudem notwendig, dem Gebäude Rangierflächen und eine interne Ringschließungsstraße (7,5 m) für die Lkws vorzulagern. Zusätzlich werden eine begrenzte Anzahl an gebäudenahen Lkw-Stellplätzen, eine Fläche für eine Betriebstankstelle und gebäudenaher Außenlagerflächen für Rollcontainer und Ballenlager benötigt. Westlich ist zur öffentlichen Erschließung zudem der notwendige Bau einer Erschließungsstraße mit vierspuriger Aufweitung am Knoten zur L 326 festgesetzt. An der Ostgrenze besteht die Vorgabe, den innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs liegenden Teil des Redders zu erhalten, ihm ist zudem eine 10 m breite Schutzzone vorzulagern. Die Knickschutzzone ist gemäß den Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz (01/2017) in einem ausreichenden Abstand empfohlen. Zudem entspricht die Festsetzung einer Schutzzone entlang von Knicks in einer Breite von 5 m der üblichen Vorgehensweise der Gemeinde Henstedt-Ulzburg. Da jedoch für den Erhalt des östlichen

Redders besonderes Augenmerk gilt, um hier v. a. auf jeden Fall die Flugrouten der Fledermäuse zu erhalten, wird der Schutzstreifen gegenüber den Gewerbegebieten GE 1 und GE 2 auf 10 m verdoppelt.

Die Knickschutzzone wird durch das Planzeichen „Umgrenzung von Flächen, die von Bebauung freizuhalten sind“ verbindlich geschützt. In der Planzeichenerklärung wird auf § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB verwiesen, der Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft beinhaltet.

Die Knickschutzzone wird im voraussichtlich intensiv genutzten GE1 und GE 2 durch das dauerhafte Aufstellen eines Zauns an seiner Westgrenze geschützt.

Aus Vorstehenden wird deutlich, dass eine Überplanung des annähernd mittig gelegenen Knicks unvermeidbar. Ein Verschieben, Abrücken oder eine andere Anordnung der Funktionsflächen hat keine Auswirkungen darauf, dass der Knick nicht überplant würde.

Gleiches gilt für die beiden Tümpel. Während sich der südlich gelegene Tümpel benachbart des mittig gelegenen Knicks befindet, für den dieselben Argumente wie für den Knick gelten, befindet sich der zweite Tümpel im Nordwesten des Plangebietes. In diesem Bereich ist der Knotenpunkt des Autobahnzubringers L 326 mit der Erschließungsstraße mit der Landesbehörde Straßenbau und Verkehr Schleswig Holstein (LBV SH), um von diesem Verknüpfungspunkt auf kürzestem Weg eine Verbindung mit der Rudolf-Diesel-Straße herzustellen und nachfolgend das östlich benachbarte Gebiet zu erreichen. Ein Verschieben des Knotenpunktes zugunsten des Erhalts dieses Tümpels würde Engpässe und Nachteile an anderen Stellen nach sich ziehen und die vorgesehene Gewerbegebietsfläche könnte nur eingeschränkt ausgenutzt werden. Dies wiederum würde entgegen dem Gebot stehen, mit Grund und Boden sparsam umzugehen.

Für die Umsetzung der Planung ist es daher nicht zu vermeiden, den Knick und die Tümpel zu überplanen. Daher wird im weiteren Verfahren ein Ausnahmeantrag gem. § 21 Abs. 3 LNatSchG i. V. m. § 30 Abs. 3 BNatSchG gestellt.

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

Gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 u. Abs. 6 BauGB werden Flächen nördlich des Gewerbegebiets GE 1 (= Maßnahmenfläche M 1) und an der südlichen Grenze (= Maßnahmenfläche M 2) als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft ausgewiesen. Die vorhandenen Knicks sollen hier erhalten bleiben und stabilisiert werden (Ausnahme: Knickdurchbruch für einen Geh- und Radweg parallel zur L 326). Zudem werden im Pflanzgebiet in M1 Knicks angelegt (vgl. Abschnitt 4.2.7) und der vorgenannte Geh- und Radweg hergestellt.

Für die verbleibenden Flächen ist eine Hochstaudenflur zu entwickeln.

4.2.10 Erschließung

4.2.10.1 Verkehrliche Erschließung

Äußere Erschließung

Gemäß intensiver behördlicher Abstimmungen mit der LBV SH und der aktuellen städtebaulichen Konzeptstudie [10] erhält das Plangrundstück über eine öffentliche Verbindungsstraße an die Landesstraße L 326 („Autobahnzubringer“) einen direkten Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz

(Haupterschließung) an der nord-westlichen Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans. Der Autobahnzubringer L 326 schließt in ca. 1,8 km an die BAB A7 an. Diese öffentliche Erschließungsstraße wird Richtung Westen an die zu verlängernde Bestandsstraße Rudolf-Diesel-Straße angebunden, über die ebenfalls die L 326 erreicht werden kann. Die Streckenführung der künftigen Rudolf-Diesel-Straße ist im westlich angrenzenden B.-Plan Nr. 126 bereits festgesetzt. Der östliche Teil dieser Streckenführung wird jedoch von diesem Bebauungsplan überplant. Der Anschluss erschließt nicht nur die Gewerbegebiete GE 1 und GE 2 und die bestehenden Gewerbebetriebe GE 3 und GE 4, sondern verknüpft künftig auch die Flächen des Bebauungsplanes Nr. 123.

Die Erschließungsstraße innerhalb des Bebauungsplanes wird nördlich der Rudolf-Diesel-Straße – in Anlehnung an den B.-Plan Nr. 126 – mit einseitig angeordneten Baumreihen begrenzt. Südlich der Rudolf-Diesel-Straße sind östlich und südlich der Straße Bäume festgesetzt. Nördlich der Rudolf-Diesel-Straße sind Baumreihen zuerst am Westrand, im weiteren Verlauf am Ostseite der Straße festgesetzt. Dies dient einer ansprechenden Gestaltung des Plangebietes und der Fortführung der Gestaltungsabsichten des B.-Planes Nr. 126.

Zur Abwicklung des umfangreichen vorhabenbezogenen LKW-Neuverkehrs v. a. über den Hauptstrom zur BAB A 7 mit ca. 888 (444 Quell- und 444 Zielfahrten) Gesamtfahrten je Tag (Wareneingang und -ausgang) muss der Autobahnzubringer L 326 gem. der verkehrstechnischen Untersuchung vom Büro Rudolf Keller Verkehrsingenieure GmbH (06/2017) [4] ertüchtigt werden. Dies explizit an dem verkehrlichen Knotenpunkt, dessen aktueller Planungsstand aus der Planzeichnung des Bebauungsplanes Nr. 146 ersichtlich wird.

Die Anbindung an den westlichen Ortsrand der Gemeinde Henstedt-Ulzburg ist über die Verlängerung der Gemeindestraße geplant.

Innere Erschließung und ruhender Verkehr

Auf dem Gelände ist vorgesehen, ein in Nord-Süd-Richtung ausgerichtetes Großgebäude zu errichten, das von einer internen Umfahrungsstraße erschlossen wird.

Im Südwesten kann ein weiterer Gebäudeteil errichtet werden.

Für jeden Belastungsfall des Zentralstandortes soll als verkehrsplanerische Zielsetzung die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet werden. Damit dieser Zielsetzung auch in Belastungshochzeiten entsprochen werden kann und um Rückstau des Anlieferverkehrs oder während des Schichtwechsels der Mitarbeiter zu vermeiden, wird im Plangebiet ein großer Raumanspruch für Flächen für Zu- und Umfahrten, Rangierflächen und Stellplätze benötigt.

Im westlichen Bereich ist ebenfalls die zentrale Ein- und Ausfahrt für die Logistik-Lkw geplant, die über einen Schrankenbereich mit Pförtner auf die interne Umfahrungsstraße führt. Im vorgenannten Bereich befinden sich die ebenerdigen Stellplatzanlagen für 87 Lkws und östlich davon die ca. 850 Stellplätze für die Mitarbeiter der Logistik und jene für die Verwaltung. Ferner ist eine ausge dehnte LKW-Stellplatzanlage östlich des Plangebäudes direkt an der internen Umfahrungsstraße geplant („LKW-Aufstellfläche“), die an Rangierflächen angrenzt. Die Flächen werden als Gewerbegebiet festgesetzt.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die dem Plangebiet nächstgelegene Bushaltestelle liegt in der Kreuzung Heidekoppel/Lise-Meitner-Str. und wird etwa halbstündig von der Linie 196 bedient. Ein direkter fußläufiger Anschluss zu dieser etwa 650m zur Mitte des Plangebiets entfernten Bushaltestelle besteht derzeit noch nicht.

Für die Anbindung des Gewerbegebietes an den ÖPNV soll eine offizielle Busverbindung insbesondere für Spitzenstunden der Auslastung geschaffen werden. Hierzu ist aber zunächst die Änderung und Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 123 erforderlich. Auch der geplante Bürgerbus („Müllerbus“) als mögliche Ergänzung in Schwachlastzeiten kann eine Option sein. Zur weiteren Reduzierung der PKW-Verkehre kooperiert das Unternehmen REWE mit JobRad, die im Leasingmodell ein Dienstfahrrad-Konzept für Mitarbeiter anbieten.

4.2.10.2 Entwässerung

Wasser, geklärt oder ungeklärt, darf den öffentlichen Straßenverkehrsflächen weder zufließen können, noch zugeleitet werden.

Das anfallende Oberflächenwasser wird künftig über ein Ableitungsnetz gesammelt und dem nördlich der L 326 gelegenen Absetzbecken (Regenrückhaltebecken) zugeleitet.

Schmutzwasserleitungen wird der öffentlichen Kanalisation in der Rudolf-Diesel-Straße zugeführt.

4.2.10.3 Technische Infrastruktur

Die Versorgung der Gewerbegebiete mit Trinkwasser, Elektro, Gas und Telekommunikation erfolge ebenfalls über die vorhandenen Leitungen in der Rudolf-Diesel-Straße.

4.2.10.4 Brandschutz / Löschwasser

Der Brandschutz ist durch die Freiwilligen Feuerwehren der Gemeinde Henstedt-Ulzburg sichergestellt.

Die Löschwasserversorgung ist gemäß Erlass des Innenministeriums vom 30-08.2010 – Verwaltungsvorschrift über die Löschwasserversorgung Schleswig-Holstein (Amtsblatt Schleswig-Holstein Nr. 37 vom 13.09.2101, S. 648) – zu sichern. Dabei ist die Löschwasserversorgung für das Gebiet des Bebauungsplans Nr. 146 für mindestens 2 Stunden mit einer Durchflussmenge von 192 m³ sicherzustellen. Die Bereitstellung kann nicht allein über das Trinkwasserrohrnetz erfolgen. Somit müssen im Gewerbegebiet vom Trinkwasserrohrnetz unabhängige Löschwassereinrichtungen eingerichtet werden (Löschwassertanks). Die Einzelheiten werden in der weiterführenden Genehmigungsplanung berücksichtigt.

4.2.11 Einzelhandel

In den Gewerbegebieten GE 1 und GE 2 sind Einzelhandelsbetriebe generell ausgeschlossen, ausnahmsweise zulässig sind im gegliederten Mischgebiet mit den Teilen MI 1 und MI 2 Einzelhandelsbetriebe bis zu 300 m² Verkaufsfläche, die zur Versorgung der im Gebiet arbeitenden Bevölkerung bzw. als untergeordnete Verkaufsstelle für die in dem Gebiet in gewerblich hergestellten oder verarbeiteten Produkten dient. Die Erforderlichkeit dieser Festsetzung besteht in dem Wunsch der Gemeinde, die im Bestand des zukünftigen gegliederten Mischgebiets ansässige vorhandene gewerbliche Nutzung am Standort zu erhalten. Dies gilt auch für die Gewerbegebiete GE 3 und GE 4, deren flächenmäßiger Schwerpunkt im Bebauungsplan Nr. 126 liegt und dort bereits diese Regelung enthält.

4.3 Immissionsschutz

Grundsätzlich ist den Anforderungen an gesundes Wohnen und Arbeiten entsprechend dem BauGB und weiteren Regelwerken Rechnung zu tragen.

4.3.1 Lärmimmissionen

(Detaillierte Ausführungen siehe „Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan Nr. 146 „Gewerbegebiet Große Heidekoppel“ [5] Erläuterungsbericht vom Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge [08/2017])

Verkehrslärm

Mit der geplanten Gewerbeansiedlung sind auch zusätzliche Kfz-Verkehre auf den andienenden öffentlichen Straßen verbunden. Die Verkehrsmengen (Kfz/24h, maßgebende stündliche Verkehrsstärke in Kfz/h etc.) sind im [5] Erläuterungsbericht der schalltechnischen Untersuchung (SU) in den Tabellen A-C aufgelistet.

Die durch das Vorhaben ausgelösten LKW-Verkehre werden zur Vermeidung einer Steigerung des Lkw-Durchgangsverkehrs in Henstedt-Ulzburg direkt auf die BAB A 7 umgeleitet, um u. a. auch die Lärmbelastung der dortigen sensiblen Wohnnutzungen zu reduzieren (vgl. Abschnitt 3.3.1).

Im Rahmen des [5] Erläuterungsberichts der SU wurden die von den Verkehrswegen (u. a. dem Autobahnzubringer L 326) ausgehenden Lärmemissionen ermittelt und die zu erwartende Lärmbelastung im Planbereich und damit innerhalb der Bauflächen flächenhaft über Rasterlärmkarten berechnet.

Die Ergebnisse sind kartenmäßig mit der Unterlage 6 des Erläuterungsberichts der SU [5] als Prognose-Planfall 2030 REWE unter Beachtung der Vorgaben der DIN 18005/07.02 - Teil 2 dargestellt. Die Beurteilungspegel sind für die beiden Beurteilungszeiträume Tag (06.00 – 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 – 06.00 Uhr) dokumentiert.

Die maximal zu erwartenden Beurteilungspegel im Einwirkungsbereich der Erschließungsstraße (Planstraße) bzw. dem Autobahnzubringer L 326 wurden mit

$$\leq 71 \text{ dB(A) tags} \leq 69 \text{ dB(A) nachts}$$

an der zum Verkehrsweg (Planstraße) nächstgelegenen Baugrenze, als äußere Abgrenzung der im Bebauungsplan festgesetzten Baufenster ermittelt. Im Verlauf der Landesstraße L 326 (Autobahnzubringer) fallen die Verkehrslärmbelastungen geringer aus.

Der Orientierungswert der DIN 18005 für Gewerbegebiete mit 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts wird bis zu einer Tiefe von rd. 50 m im Baufenster überschritten. Die Ermittlungen der zu erwartenden Verkehrslärmbelastungen berücksichtigen den Neubau der Erschließungsstraße (Planstraße) sowie die Verkehrsbelastung entsprechend dem Prognose-Planfall 2030 REWE NETTO (Prognose mit Neuverkehr aus dem Plangebiet mit REWE + NETTO).

Aus Sicht des Immissionsschutzes sind Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005/07.02 als geringfügig einzustufen, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht

überschritten werden. Die Immissionsgrenzwerte (IGW) stellen rechtlich die Schwelle zur schädlichen Umwelteinwirkung durch den Verkehrslärm dar und betragen für Immissionsorte in Gewerbegebieten (GE) 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts.

Werden die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten, sind rechtlich gesehen im Plangebiet gesunde Arbeitsverhältnisse und ggf. Wohnverhältnisse zu erwarten.

Der nächtliche Immissionsgrenzwert bzw. der Orientierungswert dient dem Schutz der Nachtruhe, d. h. bei gewerblichen Tätigkeiten in der Nacht zwischen 22.00 und 06.00 Uhr ist der Immissionsgrenzwert bzw. Orientierungswert tags zu beachten.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der GE- und MI-Gebiete sind daher nicht erforderlich.

Bei Betrachtung der Grundbelastungen (LME) im öffentlichen Verkehrsnetz kann festgestellt werden, dass die im Zusammenhang mit dem Vorhaben (Zentralstandort) im Geltungsbereich des Bebauungsplanes erzeugten Verkehrsmengen (Neuverkehr), den Emissionspegel in den betrachteten Straßenabschnitten im Vergleich zum Prognose-Planfall 2030 NETTO zwischen 0,2 dB(A) und 1,0 dB(A) tags erhöhen. Lediglich in Richtung BAB A 7 wird der Emissionspegel in der Nacht um 3,5 dB(A) erhöht. Im Einwirkungsbereich dieses Streckenabschnittes befindet sich keine zu schützende Wohnbebauung.

Die Erhöhung der zu erwartenden Lärmbelastung durch den vorhabenbezogenen Verkehr aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 146 ist im gesamten Verlauf der Landesstraße L 326 (Autobahnzubringer) sowie der Ulzburger Straße (L 233) als Bestandteil des weiterführenden Verkehrsnetzes mit Anbindung an die Anschlussstelle Henstedt-Ulzburg im Verlauf der BAB A 7 und damit innerhalb des gesamten Untersuchungsraumes nachgewiesen.

Eine spürbare Erhöhung setzt voraus, dass sich die derzeitige (Prognose-Planfall mit NETTO Neuverkehr) Lärmsituation der betroffenen Wohnbebauung/ Grundstücke mit der Prognose des zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch den REWE Zentralstandort (PLANfall P2) um mind. 3 dB(A) verschlechtert, d. h. erhöht. Durch die in Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV festgelegte Aufrundungsregel reicht eine Steigerung von 2,1 dB(A) aus, um eine spürbare Erhöhung von mind. 3 dB(A) zu dokumentieren.

Im vorliegenden Fall lässt sich die Erhöhung des Beurteilungspegels nicht direkt aus dem Emissionspegel ableiten, da der Einwirkungsbereich der kreuzenden Straßen im Kreuzungsbereich nicht unerheblich ist. Zur Überprüfung einer Überschreitung der maßgebenden Orientierungswerte der DIN 18005/07.02 bzw. Grenzwerte der 16. BImSchV wurden die zu erwartenden Lärmbelastungen als Beurteilungspegel für den Planfall P1 (ohne REWE Neuverkehr) und den Planfall P2 (mit REWE Neuverkehr) rechnerisch ermittelt und in der Unterlage 4.1 des Erläuterungsberichts der SU [5] gegenübergestellt.

Wird nunmehr die Bebauung im Einwirkungsbereich des öffentlichen Verkehrsnetzes hinsichtlich der Wirkung des vorhabenbezogenen Verkehrs (Neuverkehr) überprüft, kann den Ergebnislisten in [5] entnommen werden, dass eine maximale Erhöhung der Lärmbelastung von 0,6 dB(A) zu erwarten ist. Da die maßgeblichen Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts für allgemeine

Wohngebiete bzw. 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts für Gebäude im Außenbereich/ Mischgebietsfläche auch im Einwirkungsbereiches der Lichtsignalanlagen nicht überschritten werden, ist diese Erhöhung der Lärmbelastung hinnehmbar.

Die maximale Erhöhung der Lärmbelastung liegt mit 0,6 dB(A) deutlich unter der Hörbarkeitsschwelle.

Gewerbelärm

Zusatzbelastung

Die Bewegungshäufigkeit der Mitarbeiter-Parkplätze und die Bewegungshäufigkeiten der beiden Lkw-Stellplätze wurden im Rahmen des Erläuterungsberichts der SU [5] berechnet. Wesentlich für die Immissionsprognose ist die Anzahl der Lkw auf dem Betriebsgelände im Zuge der Umfahrung und in den Bereichen Warenausgang, Wareneingang sowie Entsorgung. Aus der Anzahl der Lkw lassen sich alle weiteren für die Ermittlung der zu erwartenden Lärmbelastung relevanten Lärmquellen und Ereignishäufigkeiten ableiten. Mit den detaillierten Nachweisen wurden für den Warenausgang (WA) bis zu 190 Lkw/24h und für den Wareneingang (WE) bis zu 254 Lkw/24h jeweils im Ziel- und Quellverkehr in Ansatz gebracht. Damit ergeben sich am REWE Zentralstandort werktäglich 888 Lkw-Fahrten/24h. An der Ostseite des Zentralstandortes erfolgt die Entladung der Lkw am Wareneingang. Der Warenausgang ist an der Westseite des REWE Zentralstandortes angeordnet. Die Verladetore werden mit einer Torrandabdichtung und integrierter Überladebrücke ausgestattet. Bei der Warenanlieferung entstehen Be- bzw. Entladegeräusche meist im Bereich von Rampen.

Voreinschätzung REWE Zentralstandort

Die zukünftig zu erwartende Lärmbelastung an der im Einwirkungsbereich des GE 1 und GE 2 (geplanter REWE Zentralstandort) vorhandenen Nutzungen (u. a. MI-Gebiet) unter Berücksichtigung der von dem Bauvorhaben (siehe Konzeptstudie [10]) ausgehenden Emissionen wurde als maximal zu erwartende Lärmbelastung auf der Grundlage einer Immissionsprognose (IP) nach TA Lärm/08.98 wie folgt ermittelt:

44 dB(A) tags 47 dB(A) nachts Heideweg 16 (MI)

bzw.

48 dB(A) tags 51 dB(A) nachts Heideweg 10 (MI)

Eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte unter Berücksichtigung einer Vorbelastung, die sich aus den Emissionskontingenten der benachbarten Bebauungspläne ergibt, ist somit im südlichen Einwirkungsbereich des REWE Zentralstandortes durch den nächtlichen Warenumsschlag des Zentralstandortes im Beurteilungszeitraum Nacht gegeben.

Am Tage (06.00 – 22.00 Uhr) werden die zulässigen Immissionsrichtwerte an den ausgewählten maßgeblichen Immissionsorten deutlich unterschritten.

Um die zulässigen Richtwerte unter Berücksichtigung der Gesamtbelastung (Zentralstandort plus Vorbelastung) in der Nacht einhalten zu können, ist die Anordnung eines aktiven Lärmschutzes im Verlauf der Umfahrung bzw. der Betriebszufahrt westlich des REWE Zentralstandortes in der Ausführung als Lärmschutzwand mit einer Höhe von 8,0 m über der Gradiente der Umfahrung bzw. der öffentliche Verkehrsfläche erforderlich.

Für eine ausreichende Prognosesicherheit wurde der Maximalbetrieb mit 254 Lkw/Tag im Wareneingang (WE) sowie 190 Lkw/Tag im Warenausgang (WA) jeweils im Ziel- und Quellverkehr den Berechnungen zugrunde gelegt, ebenso eine volle Auslastung der Ladefläche aller Lkw des Warenumschlags.

Kurzzeitige Geräuschspitzen (Spitzenpegel) sollen zudem den oben genannten Richtwert nach Nummer 6.1 der TA Lärm/08.98 am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Ein Spitzenwert von 85 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts für WA-Gebiete gilt demnach noch als zumutbar.

Als Anhaltswert kann hier auf die notwendigen Mindestabstände von Stellplätzen, die in der Parkplatzlärmstudie 2007 dokumentiert sind, zurückgegriffen werden. Im Beurteilungszeitraum Nacht wird für den Pkw-Stellplatz ein Mindestabstand von 19 m und für den Lkw-Stellplatz, der hier repräsentativ für die Betriebszufahrt zugrunde gelegt werden kann, von 40 m vorgegeben. Diese Mindestabstände werden eingehalten.

Lärmpegelbereiche

Da in den MI1 und MI 2-Gebieten davon auszugehen ist, dass die Orientierungswerte durch den Verkehrslärm nicht überschritten werden, ist zur Festlegung der Lärmpegelbereiche der Tag-Immissionsrichtwert heranzuziehen.

Im Regelfall wird beim Gewerbelärm als maßgeblicher Außenlärmpegel der nach der TA Lärm im Bebauungsplan für die jeweilige Gebietskategorie angegebene Tag-Immissionsrichtwert eingesetzt, wobei zu dem Richtwert 3 dB(A) zu addieren sind (DIN 4109-2/07.16 – 4.4.5.6).

Damit wird vorausgesetzt, dass die Einhaltung des Orientierungswertes unter Berücksichtigung einer Vorbelastung gewährleistet ist. Die zu erwartende Lärmbelastung durch den Gewerbelärm wird mit der Beurteilung dem maßgebenden schalltechnischen Orientierungswert der jeweiligen Gebietskategorie als maximaler Beurteilungspegel gleichgesetzt.

Aufgrund des Verkehrslärms innerhalb des GE-Gebietes würde sich für Teilbereiche ebenfalls die Anforderung an die Luftschalldämmung aus dem Lärmpegelbereich V ergeben. Daher sollte für das GE die Anforderung an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen entsprechend der Vorgabe durch die DIN 4109-2/07.16 erfolgen.

Es wird daher empfohlen, für das gesamte Plangebiet als Mindestanforderung nachfolgende Lärmpegelbereiche unter Bezugnahme auf den Orientierungswert Tag der jeweiligen Gebietskategorie + 3 dB(A) als maßgeblichen Außenlärmpegel festzusetzen:

- **MI – Gebiet (= MI1 u. MI2)** **Lärmpegelbereich IV**
- **GE - Gebiet (= GE 1 u. GE 2)** **Lärmpegelbereich V**

Im nördlichen, zur Planstraße und zum Gewerbegebiet benachbart liegenden Mischgebiet 1 ist festgesetzt, dass Schlafräume mit offenbaren Fenstern nur an der Südseite zulässig sind. Bzgl. der übrigen Fassaden ist festgesetzt, dass Schlafräume ohne offenbare Fenster in Kombination mit Lüftungseinrichtungen zulässig sind. Dies dient der Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse für diese schutzwürdige Nutzung.

4.3.2 Lichtimmissionen

Die Umsetzung von Lichtinstallationen jeglicher Art erfolgt streulichtarm und energiesparend. Zur Landesstraße L 326 wirkende Werbeanlagen sind in mattweißem Licht und blendfrei auszuführen.

Für die Straßen-, Hof- und Stellplatzbeleuchtung sind Leuchtkörper in insektenschonender Bauweise zu verwenden, die mindestens die insektenschonende Wirkung von Natrium-Hochdruckleuchten erreichen. Direkte Abstrahlungen über die Horizontale hinaus sind unzulässig.

4.4 Hinweise und Empfehlungen

4.4.1 Bodenaushub

Beim Erdaushub ist auf Bodenfunde zu achten. Archäologische Bodenfunde sind nach § 15 DSchG Schleswig Holstein meldepflichtig: Wer Kulturdenkmale entdeckt oder findet, hat dies unverzüglich unmittelbar oder über die Gemeinde der oberen Denkmalschutzbehörde mitzuteilen. Die Verpflichtung besteht ferner für die Eigentümerin oder den Eigentümer und die Besitzerin oder den Besitzer des Grundstücks oder des Gewässers, auf oder in dem der Fundort liegt, und für die Leiterin oder den Leiter der Arbeiten, die zur Entdeckung oder zu dem Fund geführt haben. Die Mitteilung einer oder eines der Verpflichteten befreit die Übrigen. Die nach Satz 2 Verpflichteten haben das Kulturdenkmal und die Fundstätte in unverändertem Zustand zu erhalten, soweit es ohne erhebliche Nachteile oder Aufwendungen von Kosten geschehen kann. Diese Verpflichtung erlischt spätestens nach Ablauf von vier Wochen seit der Mitteilung.

4.4.2 Einsichtnahme Unterlagen

Soweit in den textlichen Festsetzungen auf technische Regelwerke - DIN-Normen (DIN 4109), VDI-Richtlinien, Richtlinien anderer Art, etc. -, Gutachten oder ähnliches Bezug genommen wird, so können diese in der Gemeindeverwaltung Henstedt-Ulzburg innerhalb der Öffnungszeiten eingesehen werden.

4.4.3 Geothermie

Für die geothermische Nutzung des Untergrundes ist bei der unteren Wasserbehörde des Kreises Segeberg ein wasserrechtlicher Erlaubnisantrag zu stellen.“

5 Umweltbelange/Berücksichtigung der Schutzgüter

In den für die Bauleitplanung benötigten Fachgutachten werden die Auswirkungen der geplanten Errichtung des Zentralstandorts auf die Belange Mensch, Landschaftsbild, Umwelt und Verkehr untersucht und aufgezeigt. Grundlage der Untersuchungen bildet dabei substantiell der Ansiedlungswunsch des Unternehmens REWE sowie die behördlicherseits getroffenen Prämissen und gemeindlichen Belange. Daher werden in den zu beauftragenden bzw. vergebenen Gutachten z.T. schon fest umrissene Aussagen zum konkreten Vorhaben des Investors in Abstimmung mit den Behörden getroffen.

Die Eingriffe und möglichen Beeinträchtigungen wurden gutachterlich untersucht. Dabei wurde versucht, Eingriffe/Beeinträchtigungen möglichst zu vermeiden, ggf. zu minimieren und nicht vermeidbare Eingriffe auszugleichen. Dies ist aufgrund der gültigen Rechtslage geboten.

Für Einzelheiten wird auf den Umweltbericht verwiesen.

5.1 Natur- und Artenschutz

5.1.1 Bestandserfassung

In den Faunistischen Kartierungen zur Neuaufstellung des Bebauungsplanes 146 [2], die durch das PLANULA Planungsbüro für Naturschutz und Landschaftsökologie zu diesem Bauleitplanverfahren

angefertigt wurde, wird das Plangebiet folgendermaßen eingeordnet und bezüglich des faunistischen Besatzes überprüft: Es wurden die Tiergruppen Fledermäuse, Brutvögel, Amphibien und Haselmaus untersucht und auf unterschiedliche Biotoptypen (Feldgehölzhecken und Tümpel) hin überprüft.

Das Plangebiet wird überwiegend geprägt von intensivem Ackerbau /oder Mähwiesen, die als artenarm und mit fehlendem Potential für Feldvögel beschrieben werden.

Darüber hinaus sind diverse landschaftstypische Gehölzhecken (Knicks) vorhanden, die im Fokus der Untersuchung standen. Auf dem Gelände zwischen Heideweg und L 326 sind zudem zwei Tümpel vorhanden.

Details zur artenschutzrechtlichen Situation können dem Grünordnerischen Fachbeitrag oder dem Umweltbericht zu diesem Bebauungsplan entnommen werden.

5.1.2 Feldgehölzhecken

Im Bereich der Fläche zwischen Heideweg und L 326 sind ein Knick und ein Redder (2-reihiger Knick) vorhanden. Die Qualität dieser Feldgehölzhecken ist jedoch nicht von herausragender Qualität. Die Bäume weisen durchweg ein junges bis mittleres Alter auf. Die Struktur rahmt einen ehemaligen landwirtschaftlichen Weg (z. T. asphaltiert).

Details zur artenschutzrechtlichen Situation können dem Grünordnerischen Fachbeitrag zu diesem Bebauungsplan entnommen werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Gehölzbestände vermutlich die wertgebenden Bestandteile des Planänderungsbereichs aus Sicht von Natur und Landschaft darstellen. Neben Gliederungs- und Abschirmungsfunktionen erfüllen die Landschaftselemente innerhalb des besiedelten Bereiches Lebensraumfunktionen für die heimische Pflanzen- und Tierwelt.

5.1.3 Tümpel

Auf etwa halber Höhe des westlichen Knicks sowie auf der weiter westlich gelegenen Feldflur, befinden sich 2 kleinere Tümpel. Die beiden Flächen sind zugleich gemäß § 21 Abs. 1, des Landesnaturschutzgesetzes Schleswig-Holstein (LNatSchG) geschützt. Beide Kleingewässer müssen überplant werden. Ein Erhalt des nördlichen Tümpels ist nicht möglich. Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme wurde gleichwertiger externer Ersatz gefunden.

Ein dritter Tümpel im Westen des Geltungsbereichs wird hier nicht weiter betrachtet, da die Überplanung als GE bereits im Bebauungsplan Nr. 126 vollzogen wurde.

Details zur Situation der Oberflächengewässer können dem Grünordnerischen Fachbeitrag zu diesem Bebauungsplan entnommen werden.

5.1.4 Fauna und Artenschutz

Die artenschutzrechtliche Beurteilung erfolgte aufgrund der Faunistischen Kartierungen durch das Planungsbüro PLANULA (2017) [2]. Die Potenzialabschätzung hat gezeigt, dass im Rahmen der Eingriffsbewertung als europäisch geschützte Tiere verschiedene Vögel- und Fledermaus-Arten zu berücksichtigen sind. Die unterschiedlichen Tierarten nutzen den Planungsraum als Quartier, Flugstraße und/oder Jagdhabitat.

5.1.4.1 Ergebnis

Im Rahmen der Aufstellung des B-Plans Henstedt-Ulzburg Nr. 146 wurden 2015 durch das Büro Planula (Endbericht 2017) [11] eine Fledermauskartierung, eine Haselmausübersichtskartierung, eine Brutvogelkartierung sowie eine Amphibienkartierung vorgenommen. Auf dieser Grundlage wurde ein Artenschutzfachbeitrag erstellt, in dem die Belange des § 44 Abs. 1 BNatSchG dargestellt und beurteilt werden. Die unten genannten Arten sind für die Artenschutzbelange im Rahmen des B-Planes relevant und müssen in der Konfliktanalyse betrachtet werden.

Es konnten mit dem Großen Abendsegler, der Rauhaufledermaus, der Breitflügelfledermaus und der Zwergfledermaus vier prüfungsrelevante Fledermausarten festgestellt werden. Ein Vorkommen von Haselmäusen wurde im Rahmen der Übersichtskartierung ausgeschlossen.

Im Rahmen der Brutvogelkartierung konnten von 52 erfassten Arten 27 prüfungsrelevante Arten mit unmittelbarem Flächenbezug zum Vorhaben als Brutvögel festgestellt werden. Bei der Mehrheit handelt es sich ausschließlich um ungefährdete und für den Siedlungsraum zu erwartende ubiquitäre Arten aus den Gilden der Brutvögel der Gehölze inkl. Gehölzhöhlenbrüter (in bodennahen Kraut- und Gebüschstrukturen) und Arten aus der Gilde der Bodenbrüter (in bodennahe Gras- und Staudenfluren). Außer diesen Arten wurde der in SH vom Aussterben bedrohte und im Anhang I der VS-Richtlinie gelistete Wachtelkönig östlich außerhalb des Planungsgebietes sowie zwei Brutpaare der gefährdeten Feldlerche am westlichen Rand des Vorhabens erfasst.

Es konnten im Rahmen der Kartierung durch Planula (2015) [2] keine prüfungsrelevanten Amphibien-Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie erfasst werden.

Ein Vorkommen weiterer Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie ist auszuschließen.

Für die benannten Arten wurde eine Konfliktanalyse durchgeführt. Entsprechende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zur Bauzeitenregelung, Verhinderung eines erneuten Brutvorkommens im unmittelbaren Vorhabenbereich zur Brutzeit werden für die prüfungsrelevanten Arten benannt.

5.1.4.2 Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG

- § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot):

Eine Tötung von Fledermaus-Individuen durch das Roden von Gehölzen sowie ein erhöhtes Kollisionsrisiko für jagende Fledermäuse kann bei Einhaltung der genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (s. Artenschutzbeitrag) [11] ausgeschlossen werden.

Ein Eintreten des Verbotstatbestands kann für die Vogelgilden durch Einhalten von Bauzeitenregelungen der Gehölzentnahme (gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG) verhindert werden. Ein frühzeitiger Baubeginn oder ein Freiräumen der Flächen vor Besetzung der Reviere durch Wachtelkönig, Feldlerche und Arten der entsprechenden Gilden vor Anfang März ist unabdingbar, um Tötungen völlig auszuschließen.

- § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störungsverbot)

Erhebliche Störungen für Fledermäuse mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population sind aus den Merkmalen des Vorhabens nicht abzuleiten.

Eine störungsbedingte Entwertung der Brutreviere der Brutvogelgilden, die eine Verschlechterung der lokalen Populationen zur Folge hätte, ist ausgeschlossen.

Die Brutreviere des Wachtelkönigs und der Feldlerchen werden durch das Bauvorhaben dauerhaft störungsbedingt entwertet und finden Beachtung bei § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG.

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG (Verbot des Beschädigens oder Zerstörens von Fortpflanzungs- und Ruhestätten/ Ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang)

Die festgestellten Fledermausarten nutzen das Untersuchungsgebiet als nicht bedeutsames Jagdgebiet und potenziell als Tagesquartier, welches flexibel gewechselt werden kann. Die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang bleibt auch nach Umsetzung des Vorhabens erhalten. Eine Erfüllung des Verbotstatbestandes ist aus dem Vorhaben somit nicht gegeben.

Für die ubiquitären Arten („Allerweltsarten“) aus den in ([2])/[11] genannten Gilden der Brutvögel (Gilde der Gehölzbrüter einschl. Gehölzhöhlenbrüter sowie Gilde der Bodenbrüter) bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang erhalten. Ein Eintreten des Verbotstatbestands ist für diese Arten auszuschließen.

Für den Wachtelkönig ist durch die Inanspruchnahme des 2015 genutzten Brutrevieres von einer störungsbedingten Entwertung der Fortpflanzungsstätte auszugehen. Es sind daher vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) für diese Art umzusetzen.

Für die Inanspruchnahme und der störungsbedingten Entwertung der zwei Feldlerchen-Brutreviere ist kein gesonderter Ausgleich erforderlich, da die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten in unmittelbarer Umgebung durch die bereits vorhandene Ausgleichsfläche Siebenstücken weiterhin erhalten bleibt.

5.1.4.3 *Planungsrelevante Auswirkungen*

Bei der Entwicklung des Bebauungskonzeptes und der Anbindung an das Straßennetz wurden soweit möglich der Erhalt von Bäumen bzw. Gehölzstrukturen des Redders berücksichtigt. Hierdurch wird ein wesentlicher Beitrag zur Minimierung des Eingriffes in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild geleistet. Entfallen wird der mittig des Plangebietes verlaufende Knick sowie ein Redderteilstück, welcher von der Erschließungsstraße durchbrochen wird, während der überwiegende Teil des Redders am östlichen Rand des Plangebietes im Zusammenhang mit der Festsetzung Grünflächen unangetastet und durch Schutzstreifen dauerhaft geschützt wird.

Neben den Maßnahmen zur Eingriffsminimierung wurden im Grünordnungskonzept (GOF) Maßnahmen zur Gestaltung des Gebietes und zum Ausgleich der beeinträchtigten Funktionen von Naturhaushalt und Landschaftsbild vorgesehen.

Die geplanten und z. T. durch Festsetzungen fixierten naturschutzfachlichen Maßnahmen sind folgende:

- Bauzeitenbeschränkung: Die Bauzeitfreimachung (Entfernung der Vegetation, Fällung und Rodung von Gehölzen) ist gemäß § 39 BNatSchG nur außerhalb der Brutzeit von Vogelarten

zwischen Oktober und Februar erlaubt. Sollte dies aus bautechnischen Gründen nicht möglich sein, können die zu fällenden Gehölze im Vorfeld auf ein Brutvorkommen überprüft werden. Werden hierbei keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten europäischer Vogelarten festgestellt, können die Gehölze auch zu anderen Zeiten gefällt werden. Aufgrund der Struktur und Größe des Eingriffsgebietes erscheint diese Variante jedoch bei praxisnaher Betrachtung kaum wahrscheinlich (vgl. Artenschutzrechtl. Konfliktanalyse [9])

- Höhlenbäume: Sollten bei weiteren Untersuchungen Höhlenbäume nachgewiesen werden, ist eine Kontrolle dieser Bäume auf Fledermausbesatz und ggf. das Anbringen von Kästen erforderlich (gem. § 39 (1) BNatSchG). Kommt es zu einem Nachweis, ist die Kontrolle so lange zu wiederholen, bis die Tiere in ihre Winterquartiere umgesiedelt sind. Dann erst ist die Fällung zulässig. Des Weiteren ist der Verlust der pot. Fortpflanzungs- und Ruhestätten bei Rodung durch das Anbringen von vier Fledermauskästen im nahen Umfeld zu kompensieren (auch bei fehlenden Nachweisen).
- umfangreiche Erhaltung des vorhandenen Redders (Festsetzung durch das Planzeichen „Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechts [§ 9 Abs. 6 BauGB: Knicks“),
- Optimierung zu erhaltender Strukturen des Redders [9] (u. a. textl. Festsetzung 2.1, 2.2,),
- Erhaltung des Redders oder zeitnahe Erstellung eines neuen, östlich des Bauvorhabens verlaufenden Redders mit Anbindung an vorhandene Strukturen. Die Pflanzenqualität bei Neupflanzung wurde gewählt, dass eine zeitnahe Entwicklung der Struktur gewährleistet ist. Erfahrungsgemäß akzeptieren Fledermäuse derartige Strukturen sehr zeitnah [9].
- Optimierung des Nahrungsangebotes durch Schaffung einer großflächigen Dachbegrünung (textl. Festsetzung 2.7)
- Optimierung des Höhlenangebotes durch Anbringung von fledermausspezifischen Nistkästen [9].

Nach Durchführung aller Ausgleichsmaßnahmen sowie artenschutzrechtlichen Maßnahmen gilt der Eingriff in den Naturhaushalt im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes als kompensiert. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände bestehen nicht.

Weitere Details zur artenschutzrechtlichen Situation und zur Bilanzierung können dem Artenschutzfachbeitrag (PLANULA 2017 [11]) und dem Grünordnerischen Fachbeitrag (Kap. 6) zu diesem Bebauungsplan entnommen werden.

5.2 Ergebnisse der Umweltprüfung

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB wird eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der Planung in weiteren Planungsschritten ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Das Ergebnis der Umweltprüfung wird im Umweltbericht dokumentiert, der ein separater Bestandteil der zu erarbeitenden Unterlagen zu diesem Bebauungsplan ist. Dieser wird im weiteren Verfahren fortgeführt.

6 Planrechtfertigung

6.1 Abwägung/Ausgleichsmaßnahmen

Über die mögliche Vermeidung, den Ausgleich und Ersatz ist nach den Vorschriften des § 1a BauGB zu entscheiden. Der vorhandene Grünbestand, insbesondere der bandartige, straßenbegleitende Redder im planungsrechtlichen Bereich, die vorhandenen Tümpel und die Bodenhubarbeiten werden in Form einer Ermittlung des naturschutzrechtlichen Ausgleichsbedarfs bilanziert werden. Im Vordergrund stehen zunächst die Vermeidung und die Minderung von Konflikten. Im Abschnitt 4.2.8 werden die Gründe zur Unausweichlichkeit der Überplanung der Gehölzstreifen und Tümpel für die Realisierung des Vorhabens ausführlich dargelegt.

Für Einzelheiten wird auf den Umweltbericht und den Grünordnerischen Fachbeitrag (GOF) zu diesem Bebauungsplan verwiesen.

6.2 Planungsalternativen

Nach Erstellung zahlreicher Planungsvarianten und deren Abwägung gegenüber den gegebenen Voraussetzungen, die beeinflusst sind durch die Verfügbarkeit der Grundstücke, Topographie des Geländes, ökonomische, ökologische und verkehrliche Belange, wird das Bauvorhaben als schlüssig und passend erachtet. Im Detail betrachtet führt dies zur Erhaltung des Redders, der zwischen dem Heideweg und dem Autobahnzubringer L 326 verläuft.

Das Kleingewässer Tümpel 1 und der Knick liegen inmitten des Plangebietes. Durch ihre Größe und Lage stehen sie in jeder geprüften Planungsvariante in Konflikt mit der Planung zur Errichtung eines großflächigen Zentralstandortes. Durch die für das Projekt erforderliche Anpassung der Gelände- verhältnisse sowie durch den Raumanspruch, der nicht unterschritten werden kann, ist ein Erhalt dieser Einheiten nicht plausibel darstellbar (vgl. Abschnitt 4.2.8).

Unter dem Anspruch der Eingriffsminimierung kann die jetzige Planung als die am stärksten ausbalancierte angesehen werden.

6.3 Standortalternativen

Im Bereich der Gemeinde Henstedt-Ulzburg gibt es allgemein zwei Schwerpunkte für die gewerblich-industrielle Nutzung: Das etwas ältere Gebiet mit einer hohen Nutzungsintensität und geringem Leerstand befindet sich im Ortsteil Rhen, zwischen Kiefernweg und Edisonstraße. Bei den ansässigen Betrieben handelt es sich z.T. um stärker emittierende Betonwerke o.ä., Autohändler, ein Umspannwerk und andere Betriebe. Die Ausweitung dieses Gebietes ist allein aufgrund der Eigentumsverhältnisse kaum möglich.

Der zweite Schwerpunkt der gewerblich-industriellen Nutzung befindet sich im Nordwesten des Ortsteils Ulzburg im Großraum zwischen ‚Heideweg‘ und ‚Autobahnzubringer‘. Dieser Bereich ist deutlich ausgedehnter als der erstgenannte. Bei den ansässigen Betrieben handelt es sich hauptsächlich um produzierendes Gewerbe und um große Verbrauchermärkte.

Bei der Auswahl eines geeigneten Standortes sind Kriterien wie Flächengröße und –verfügbarkeit, Lage und eine gute Verkehrsanbindung für die Lkw - Verkehre maßgeblich.

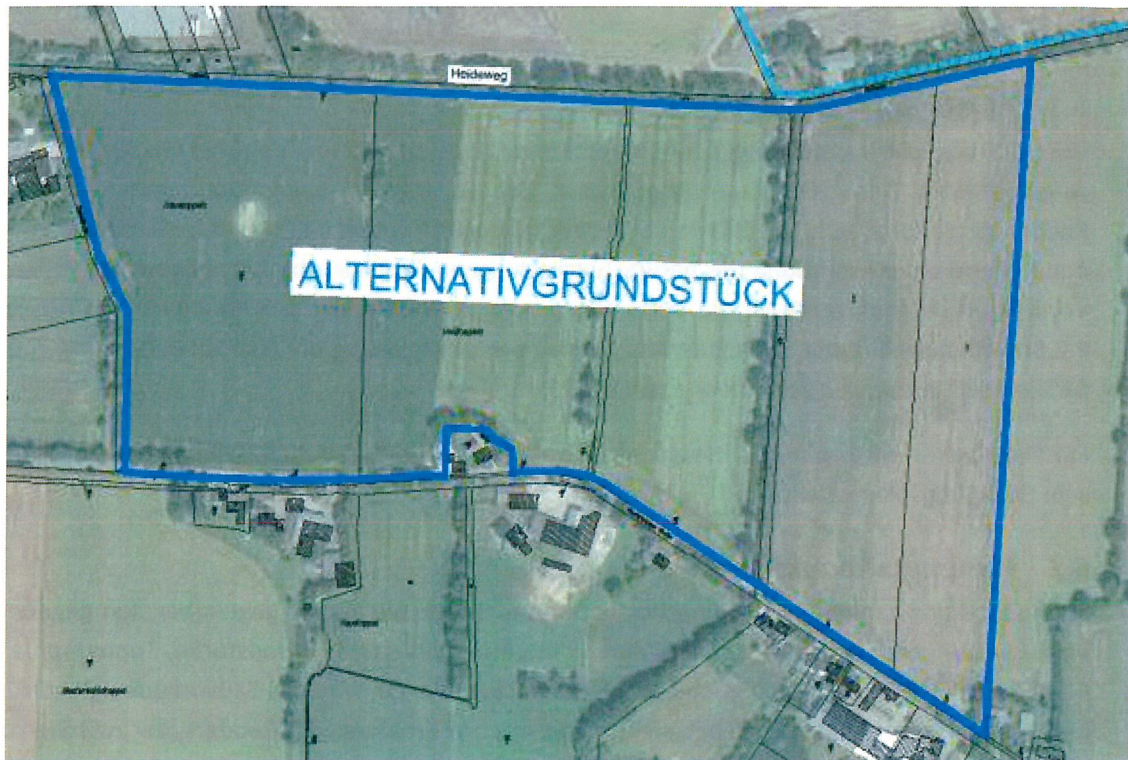


Abbildung 5: Alternativgrundstück, o. M.

Der Standort „Gewerbegebiet Große Heidkoppel“ wurde nach intensiver Abwägung für die Ansiedlung des REWE Zentralstandortes positiv bewertet.

6.3.1 Standortkriterien

- **Flächengröße und -zuschnitt:**

Die Errichtung des geplanten REWE Zentralstandortes erfordert eine Mindestflächengröße von 250.000m² sowie einen möglichst rechteckigen Zuschnitt. Flächen mit einem verwinkelten Zuschnitt kommen daher nicht in Frage.

- **Verkehrliche Anbindung:**

Aufgrund des hohen Anspruchs und Leistungsfähigkeit eines Zentralstandortes ist eine sehr gute verkehrliche Anbindung des Betriebsgeländes an überregionale Straßenverkehrsnetze unabdingbar.

- **Umfeld:** Das Plangebiet gliedert sich ein in einen bereits großräumlich gewerblich genutzten Standort. Westlich im Geltungsbereich des Bebauungsplans 126 wird derzeit ein Logistikstandort gebaut. Auf dem Plangebiet des Geltungsbereichs des rechtsgültigen Bebauungsplans 127 „Langes Stück“ steht ein Verpackungsunternehmen. Östlich im Bestand des Bebauungsplans 83 „Industriegebiet Nord“ befindet sich u. a. ein Baustoffhandel. Auf der Fläche des rechtsgültigen Bebauungsplans 76 „Heidekoppeln“ ist u. a. ein Maschinenbauunternehmen angesiedelt.

6.4 Berücksichtigung der Schutzgüter

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes sind Eingriffe regelmäßig zu erwarten, wenn dieser Plan neue Bauflächen oder Nutzungsänderungen darstellt. Eingriffe aufgrund eines Bebauungsplanes

sind zu erwarten, wenn er erstmals eine bauliche oder sonstige Nutzung festsetzt, der Eingriffsqualität beizumessen ist.

Die nähere Prüfung unter Berücksichtigung und Ergänzung der sinnvollen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zeigt, dass durch die Planung Eingriffe nicht gänzlich vermieden werden können und diese mit Blick auf das Gesamtprojekt unvermeidlich sind.

In der nachfolgenden Tabelle 1 sind die wesentlichen Eingriffe in Schutzgüter aufgeführt.

Tabelle 1: Zusammenfassung der wesentlichen Auswirkungen sowie der Vermeidungs- Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Schutzgut	Auswirkungen	Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen
Boden	<ul style="list-style-type: none"> - Modellierung und Einebnung des Geländes - der Versiegelungsgrad wird gegenüber der jetzigen Situation deutlich erhöht 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausgleichs- und Ersatzflächen werden extern nördlich der L 326 per Zuordnungsfestsetzung ausgeglichen - Die bei Eingriffen im Boden anfallende Materialien werden unter Beachtung des Bundesbodenschutzgesetzes vorzugsweise zu verwertet bzw. zu beseitigt. - 10% der Flachdächer sind mit extensiver Dachbegrünung auszubilden
Fazit Boden	<ul style="list-style-type: none"> - Die Auswirkungen der Planung sind erheblich 	<ul style="list-style-type: none"> - das Bilanzierungsdefizit (vgl. GOF) wird planextern über das Ökokonto der Gemeinde ausgeglichen
Wasser	<ul style="list-style-type: none"> - die gesetzlich geschützten Tümpel werden überplant - die Entwässerung wird neu geordnet 	<ul style="list-style-type: none"> - externe Ausgleichsflächen für Oberflächengewässer werden im Bereich südl. der Str. Schattredder realisiert - das Niederschlagswasser wird dem nördlich des Geltungsbereichs liegenden Regenrückhaltebecken zugeleitet
Fazit Wasser	<ul style="list-style-type: none"> - Die Auswirkungen der Planung sind erheblich 	Die Auswirkungen der Planungen sind unter Berücksichtigung der Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen umweltverträglich
Klima	<ul style="list-style-type: none"> - Es kommt zur Entfernung des Knicks, der Oberflächengewässer und ihrer klimatischen Funktionen - Schaffung eines Gewerbegebiet-Klimatops 	<ul style="list-style-type: none"> - Randliche Anpflanzung von Gehölzen (Pflanzgebote), Entwicklung des zu erhaltenden Redders (Ostrand), Maßnahmenflächen, die umfangreiche grüngärtnerische Gestaltung mindern diesen Effekt ab

		<ul style="list-style-type: none"> - die interne und externe kompensatorische Neuanlage von Bäumen und Sträuchern erfüllt nach einigen Jahren die klimatischen Funktionen des überplanten Knicks
Fazit Klima	<ul style="list-style-type: none"> - Die Auswirkungen der Planungen sind unter Berücksichtigung der Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen umweltverträglich 	<ul style="list-style-type: none"> - Die großflächige Versiegelung wirkt negativ, die Neuanpflanzungen hingegen positiv
Luft	<ul style="list-style-type: none"> - Aus lufthygienischer Sicht ist festzuhalten, dass mit dem geplanten Bauvorhaben aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens entlang der bestehenden Straßen eine Erhöhung der Schadstoffbelastungen verbunden ist. Am KP 4 sind aufgrund der geplanten baulichen Änderungen und der damit verbundenen Verkehrsverflüssigung keine nennenswerten Änderungen der Immissionen an der nächstgelegener Bebauung erkennbar. Die geltenden Grenzwerte im Betrachtungsgebiet werden nicht überschritten. 	<ul style="list-style-type: none"> - Durch Optimierung der Lichtsignalanlagen kommt es zu effektivem Verkehrsfluss mit geringen Wartezeiten und somit weniger Schadstoffausstoß - die Laubmassen der anzupflanzenden Gehölze filtern insbesondere nach einigen Jahren Staub, produzieren Sauerstoff und absorbieren Kohlendioxide aus der Luft - die kompensatorische Neuanlage von Bepflanzungen im Bereich des Grundstücks sowie ggf. auf einer externen Fläche erfüllen nach einigen Jahren lufthygienische Funktionen
Fazit Luft	<ul style="list-style-type: none"> - Die Auswirkungen der Planungen sind als umweltverträglich einzustufen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mit der Erhöhung des Verkehrsaufkommens in dem Bereich des andienenden Straßennetzes ist eine graduelle Verschlechterung der Luftschadstoffsituation verbunden.
Mensch: Verkehr / Lärm / Erholung	<ul style="list-style-type: none"> - Auslösung projektbedingter Mehrverkehre auf den andienenden Straßen - umfangreiche Straßenbaumaßnahmen mit einer wesentlichen Erweiterung der Verkehrsflächen 	<ul style="list-style-type: none"> - durch adäquate verkehrliche Ertüchtigungsmaßnahmen (Signalisierung eines KPs, Spuradditionen) wird sich die Verkehrsqualität gegenüber heute künftig deutlich besser darstellen - Im GE-Gebiet werden Lärmpegelbereiche zur Schalldämmung des Gebäudes festgesetzt. Schlafräume im MI 1 dürfen lediglich an der Südseite offene Fenster aufweisen - In der Planzeichnung sind aktive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt.

Fazit Mensch	- Die Auswirkungen der Planungen werden unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen als umweltverträglich prognostiziert	
Arten & Biotope	<ul style="list-style-type: none"> - Überplanung der Kleingewässer - Ausgleichsverpflichtung gem. den Festsetzungen des Bebauungsplanes sowie für die faunistischen Belange - Überplanung des Knicks - Lebensstättenverlust bzw. erhebliche Beeinträchtigungen für den streng geschützten Wachtelkönig und die gefährdete Feldlerche (Brutvögel) 	<ul style="list-style-type: none"> - ökologische Baubegleitung - externe Ausgleichsmaßnahmen: Anlage einer externen Ausgleichsfläche - jahreszeitliche Beschränkung von Gehölzfällungen - umfangreiche grünordnerische Maßnahmen: Gehölzoptimierungen, Maßnahmenflächen, Pflanzgebote, Baumpflanzungen - Erfolgskontrolle durch Monitoring - Bauzeitenbeschränkung - Erhaltung und Optimierung des Redders
Fazit Arten und Biotope	- Die Auswirkungen der Planung sind erheblich	Nach Umsetzung der umfangreichen vielgliedrigen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Minimierungsmaßnahmen ist der Eingriff als ausgeglichen anzusprechen.
Landschaftsbild	- Errichtung eines Zentrallagers mit Verwaltung und vorgelagerten Stellplatzbereichen	- Gehölzpflanzungen am Rande des Plangebietes und auf der Stellplatzanlage (Erstaufforstung, Pflanzgebote) gliedern das neue Gebäude visuell in die Umgebung ein
Fazit Landschaftsbild	- Die Auswirkungen der Planung sind erheblich	

7 Kosten

Die Kostenverteilung wird in einem städtebaulichen Vertrag im weiteren Verfahren geregelt.

8 Quellenverzeichnis

8.1 Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlagen für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 146 sind die folgenden Gesetze und Verordnungen in der jeweils geltenden Fassung:

- Baugesetzbuch (BauGB) Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414),), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808).
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 04.05.2017 (BGBl. I S. 1057) geändert worden ist.
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung 1990 – PlanZV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057).
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29. Mai 2017 (BGBl. I S. 1298) geändert worden ist.
- Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. Mai 2017 (BGBl. I S. 1298) geändert worden ist.
- Landesnaturschutzgesetz Schleswig-Holstein (LNatSchG SH) Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz – LNatSchG) vom 24. Februar 2010, GVBl. S. 301, zuletzt geändert am 27.05.2016, GVOBl. Schl.-H. S., S. 162.
- Landesplanungsgesetz (LPIG) In der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Februar 1996, zuletzt geändert durch § 18a (Ges. v. 05.04.2017, GVOBl. S. 222).
- Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. November 2003. Stand: letzte berücksichtigte Änderung: § 26 geändert (Art. 15 Ges. v. 14.12.2016, GVOBl. S. 999).
- Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) vom 22. Januar 2009 (Art. 1 Ges. v. 14.06.2016, GVOBl. S. 369) in der Gültigkeit vom 1. Juli 2016 bis 31. Dezember 2019.
- Gesetz zum Schutz der Denkmale (Denkmalschutzgesetz) Schleswig Holstein. In der Fassung vom 30. Dezember 2014 mit Gültigkeit ab 30.01.2015.

8.2 Gutachten

- [1] Allgemeine Baugrunduntersuchung: Neubau eines REWE Logistikzentrums in 24558 Henstedt-Ulzburg. August 2016. Krauss & Partner GmbH, Oldenburg.

- [2] Faunistische Kartierungen zur Neuaufstellung des B-Plans 146 Henstedt-Ulzburg (REWE Logistikstandort) 08.02.2016: Planula Planungsbüro für Naturschutz und Landschaftsökologie, Neue Große Bergstraße 20, 22767 Hamburg.
- [3] Verkehrsstrukturkonzept Henstedt-Ulzburg, Teil Verkehrserhebungen, VerkehrsConsult Dresden Berlin GmbH, Dresden, 2015.
- [4] Ergebnisbericht: Verkehrsuntersuchung für einen REWE-Zentralstandort an der L 326 in Henstedt-Ulzburg, Stand Juni 2017. Rudolf Keller Verkehrsingenieure GmbH, Wülfrath.
- [5] Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 146 „Gewerbegebiet Große Heidkoppel“ erstellt von Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge GmbH, August 2017, Senden.
- [6] Verkehrliche Untersuchungen für einen REWE-Zentralstandort an der L 326 in Henstedt-Ulzburg, TSC Beratende Verkehrsingenieure für Verkehrswesen GmbH & Co. KG, Essen, 2016
- [7] Ergebnisbericht: Verkehrsuntersuchung für einen REWE-Zentralstandort an der L 326 in Henstedt-Ulzburg, Oktober 2016. Rudolf Keller Verkehrsingenieure GmbH, Wülfrath.
- [8] Ermittlung der Verkehrsqualität an der Lichtsignalanlage Autobahnzubringer/Rudolf-Diesel-Straße in Henstedt-Ulzburg, TSC Beratende Verkehrsingenieure für Verkehrswesen GmbH & Co. KG, Essen, 2016
- [9] Artenschutzrechtliche Konfliktprognose zum Bauvorhaben Logistikstandort Henstedt-Ulzburg, erstellt vom BÜRO FÜR FREIRAUMPLANUNG D. LIEBERT, April 2015, red. Änd. 05.11.2016, Alsdorf.
- [10] Konzeptstudie – Lageplan – (städtebauliches Konzept), erstellt durch die Planungsgruppe Skribbe-Janssen GmbH/Münster, August 2017
- [11] Artenschutzfachbeitrag zum Bebauungsplan Henstedt-Ulzburg Nr. 146 (REWE Logistikstandort), erstellt von Planula, Planungsbüro für Naturschutz und Landschaftsökologie/Hamburg, 24.August 2017.

Henstedt-Ulzburg, 04. Mai 2018

Gemeinde Henstedt-Ulzburg
Der Bürgermeister





Gemeinde Heinsten-Ülsburg
Der Bürgermeister

Heinsten-Ülsburg, 04. Mai 2018

