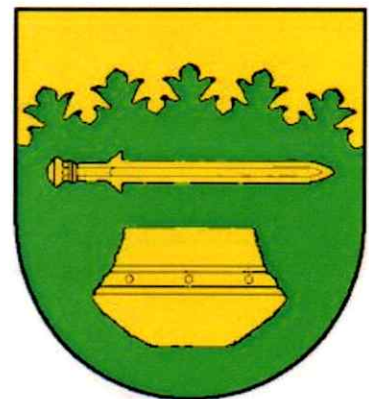


BEGRÜNDUNG

Flächennutzungsplan 5. Änderung der Gemeinde Hammoor

für das Gebiet

„Südöstlich der Autobahn A1, nördlich der Landesstraße 89 und
northwestlich der Landesstraße 90, nach Norden bis zur Süderbeste (Gemeindegrenze)“



Endgültige Planfassung

09.12.2021 (Gemeindevertretung)

| Inhaltsverzeichnis | Seite |
|---|--------------|
| 1 Grundlagen..... | 2 |
| 2 Anlass und Ziele | 2 |
| 3 Lage und Bestand..... | 2 |
| 4 Übergeordnete Planungen | 3 |
| 4.1 Landesentwicklungsplan 2010 | 3 |
| 4.2 Regionalplanung..... | 5 |
| 4.3 Aussagen übergeordneter Gutachten..... | 6 |
| 5 Standortalternativenprüfung..... | 7 |
| 5.1 Makrostandort..... | 7 |
| 5.2 Mikrostandort | 10 |
| 6 Inhalte der Flächennutzungsplanänderung..... | 13 |
| 6.1 Flächennutzungen..... | 13 |
| 6.2 Kfz-Verkehr und Erschließung..... | 14 |
| 6.3 Natur und Landschaft | 14 |
| 6.4 Immissionen..... | 16 |
| 6.5 Ver- und Entsorgung..... | 16 |
| 6.6 Hinweis zu Denkmalschutz / Kampfmittel / Altlasten..... | 17 |
| 6.7 Flächenbilanz | 18 |
| 7 Umweltbericht | 18 |

1 Grundlagen

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Hammoor ist seit 1994 wirksam. Der Aufstellungsbeschluss für die 5. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde in der Sitzung der Gemeindevertretung am 28.11.2016 gefasst.

Der Flächennutzungsplanänderung liegen zugrunde:

- das Baugesetzbuch (BauGB),
- die Baunutzungsverordnung (BauNVO) und
- die Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV 90)

in den zum Zeitpunkt des abschließenden Beschlusses geltenden Fassungen.

Als Plangrundlage wird die amtliche Karte im Maßstab 1 : 5.000 (DTK5) verwendet.

Mit der Ausarbeitung der Flächennutzungsplanänderung ist das Büro Architektur + Stadtplanung, Hamburg, beauftragt.

Der Umweltbericht wird durch das Büro BSS Greuner-Pönicke, Kiel erarbeitet.

Parallel zur 5. Änderung des Flächennutzungsplans wurde die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 17 beschlossen, deren Geltungsbereich mit dem Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung übereinstimmt und im Parallelverfahren erarbeitet wird.

2 Anlass und Ziele

Die Gemeinde beabsichtigt kurzfristig auf der Fläche östlich der Autobahn 1 (A 1) und nördlich der Landesstraße 89 (L 89) einen Autohof errichten zu lassen.

Die 5. Änderung des Flächennutzungsplans basiert auf dem Regionalen Entwicklungskonzept 2010¹ und dem Leitfaden zur Gewerbeflächenentwicklung 2015². Diese Gutachten sind mit den übergeordneten Behörden und regional abgestimmt. Der Bedarf eines Autohofes an der A 1 zwischen Hamburg und Fehmarn wurde darin anerkannt.

Ziel der 5. Änderung des Flächennutzungsplans ist somit die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Autohofs (mit zugehörigen Einrichtungen und Anlagen sowie untergeordneten autohofbezogenen Dienstleistungs- und Gewerbebetrieben und gastronomischen Betrieben) in Hammoor zu schaffen. Der Standort ist aufgrund seiner Lage im Kreuzungsbereich der A 1, A 21 und B 404 für diese Nutzung besonders geeignet. Mit der Flächennutzungsplanänderung soll der fehlende Bedarf eines Autohofs an der A 1 nördlich von Hamburg gedeckt werden.

3 Lage und Bestand

Das Plangebiet liegt ca. 1 km nordwestlich der Ortslage der Gemeinde Hammoor sowie nordwestlich des Autobahnkreuzes Bargtheide (A 1 / A 21 / B 404) mit der Anschlussstelle

¹ Regionales Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung, Hamburg / Berlin, August 2010

² Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungachsen in den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg (A 20), Stormarn und der Hansestadt Lübeck, Leitfaden, Entwurf März 2015, Kooperation an der Fehmarnbelt-Achse, Arbeitsgruppe Gewerbeflächenentwicklung der Lenkungsgruppe „Regionale Zusammenarbeit an der Entwicklungsachse A 1, Bad Oldesloe 2015.

Bargteheide. Der Geltungsbereich wird begrenzt durch die A1 im Nordwesten, eines bestehenden Knicks im Südwesten, die Hauptstraße (L 90) im Südosten sowie die Süderbeste (Gemeindegrenze) im Nordosten und umfasst eine Fläche von ca. 8,8 ha.

Darüber hinaus sind im Umfeld überwiegend landwirtschaftlich genutzt Flächen vorhanden. In einem Abstand von ca. 250 m östlich des Geltungsbereichs befinden sich einzelne Wohnhäuser im Außenbereich, im Nordwesten entlang des Verlaufs der Süderbeste Waldflächen. Zudem grenzt im Norden ein Landschaftsschutzgebiet an den Geltungsbereich. Nordöstlich in ca. 250 m Entfernung zum Plangebiet ist ein landwirtschaftlicher Bioenergiebetrieb mit landwirtschaftlicher Hofstelle und Wohnnutzung angesiedelt. Südöstlich des Geltungsbereichs befindet sich in ca. 450 m Abstand zum Geltungsbereich ebenfalls eine landwirtschaftliche Hofstelle mit Wohnnutzung.

Das Plangebiet selbst wird landwirtschaftlich als Acker genutzt. Die Parzellengrenzen sind teilweise von landschaftstypischen Knicks mit Überhältern gesäumt. Auch die Hauptverkehrsstraßen im Süden und Osten sind teilweise knickgesäumt. Die Knicks unterliegen dem gesetzlichen Biotopschutz nach § 30 BNatSchG i.V. mit § 21 LNatSchG.

4 Übergeordnete Planungen

4.1 Landesentwicklungsplan 2010

Der Landesentwicklungsplan 2010 (LEP 2010) ist auf das Jahr 2025 ausgerichtet und enthält allgemeine Zielvorstellungen für das Land. Die Gemeinde Hammoor liegt im Ordnungsraum um Hamburg und im 10 km Umkreis um das Mittelzentrum Ahrensburg sowie an der Kreuzung der Landesentwicklungsachsen von Hamburg nach Lübeck und von Hamburg nach Kiel (vgl. Abb. 1).

- „In den **Ordnungsräumen** sollen die Standortvoraussetzungen für eine dynamische Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung weiter verbessert werden. **Hierzu sollen die Anbindung an die nationalen und internationalen Waren- und Verkehrsströme über Schiene und Straße sowie Luft- und Seeverkehrswege gesichert und bedarfsgerecht ausgebaut werden.** In den Ordnungsräumen sollen die unterschiedlichen Flächennutzungsansprüche besonders sorgfältig aufeinander abgestimmt werden. (...) In den Ordnungsräumen besteht für benachbarte Städte und Gemeinden bei Planungen für Wohnen, Gewerbe, (...) ein erhöhtes Abstimmungs- und gemeinsames Planungserfordernis.“³
- Die **Landesentwicklungsachsen** sollen zur Verbesserung der räumlichen Standortbedingungen sowie zur Stärkung der Verflechtungsstrukturen im Land beitragen. Sie sollen u. a. **ausreichend leistungsfähige, überregionale Verkehrsverbindungen für einen großräumigen Leistungsaustausch gewährleisten** sowie Orientierungspunkte für potenzielle gewerbliche Standorte von überregionaler Bedeutung sein (...).⁴

Die Planungen für die Errichtung eines bisher fehlenden Autohofs an der überregionalen Verkehrsverbindung BAB A1 in der Gemeinde Hammoor nördlich des Autobahnkreuzes Bargteheide (A 1 / A 21 / B 404) mit der Anschlussstelle Bargteheide trägt damit zur Umsetzung der o.g. Ziele des LEPs bei.

³ Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010, Ziffer 1.3, S. 26f.

⁴ Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010, Ziffer 1.6, S. 32.

Fortschreibung des Landesentwicklungsplanes

Seit 2018 wird der Landesentwicklungsplan 2010 fortgeschrieben.

Am 15. November 2021 hat die Landesregierung die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans endgültig beschlossen. Die Fortschreibung wird als Rechtsverordnung (LEP-VO 2021) erlassen und anschließend im Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein veröffentlicht. Sie tritt am nächsten Tag (17. Dezember 2021) in Kraft.

Viele Kapitel werden im Rahmen der Fortschreibung vor allem aktualisiert. Struktur und Aufbau des Landesentwicklungsplanes 2010 bleiben weitgehend erhalten.

Daher bringt die Fortschreibung des Landesentwicklungsplanes keine grundlegenden Änderungen hinsichtlich der o.g. raumplanerischen Zielvorstellungen für den geplanten Autohof in der Gemeinde Hammoor, die weiterhin zutreffen.

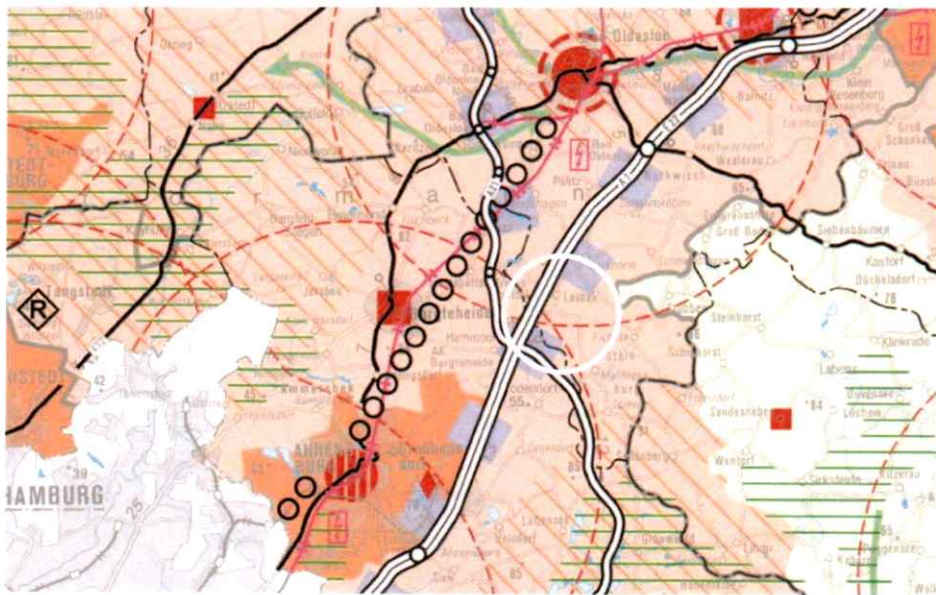


Abb. 1: Landesentwicklungsplan, 2010

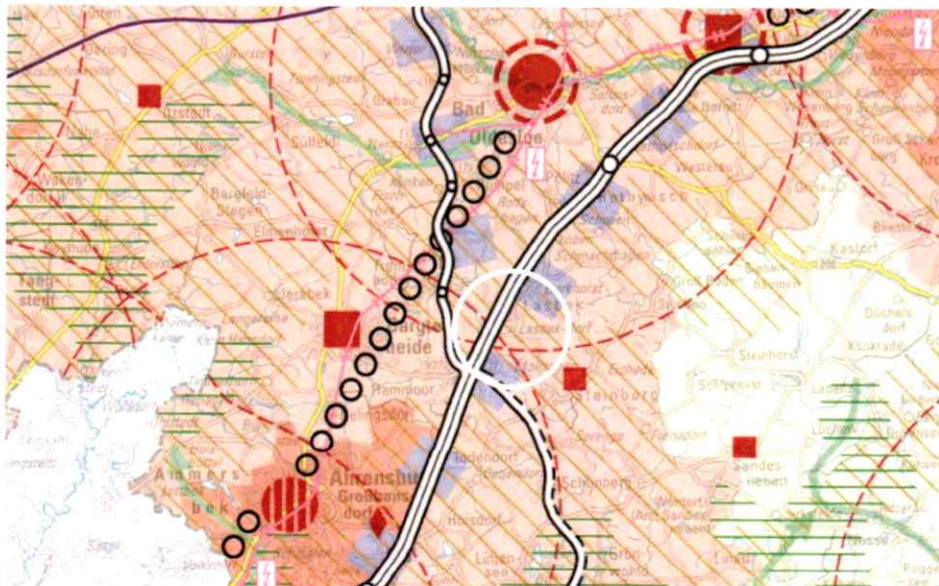


Abb. 2: Landesentwicklungsplan – Fortschreibung 2021

4.2 Regionalplanung

Gemäß dem wirksamen Regionalplan für den Planungsraum I (Fortschreibung 1998) liegt die Gemeinde Hammoor im Nahbereich des Unterzentrums Bargteheide ohne weitere planerische Wohn- oder Gewerbefunktionen (vgl. Abb. 3).⁵



Abb. 3: Regionalplan Planungsraum I, 1998.

Ein Autohof kann Grundsätzlich aufgrund seiner Funktion und seines Betriebes jedoch nur an sehr autobahnnahen Standorten unmittelbar bei den Ausfahrten angeordnet werden, so dass aufgrund der örtlichen Situation mit der jeweiligen Lage der Orte in Bezug auf die Bundesautobahn der Standort unabhängig von der zentralörtlichen Einstufung in Hammoor erforderlich wird (vgl. Standortalternativenprüfung Kapitel 5).

Vor diesem Hintergrund und wegen der Aussagen der übergeordneten Gutachten (vgl. Abschnitt 4.3) wird der Bedarf eines Autohofes an diesem Ort attestiert und im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung des Bebauungsplanes Nr. 17 erfolgte durch die Landesplanung ein raumplanerisches Abstimmungsverfahren nach § 11 Abs. 4 LaplaG aufgrund der Raumbedeutsamkeit des Vorhabens.

In Abstimmung mit der Landesplanung wurde von Dezember 2020 bis Juni 2021 für den Bebauungsplan Nr. 17 aufgrund der Raumbedeutsamkeit des Vorhabens ein raumplanerisches Abstimmungsverfahren nach § 11 Abs. 4 LaplaG durchgeführt. Das Verfahren diente der Klärung raumbedeutsamer Auswirkungen des Planungsvorhabens, zur Sicherstellung einer geordneten Freiraum- und Siedlungsentwicklung sowie zur Vorbereitung der Bekanntgabe der landesplanerischen Erfordernisse nach § 11 Abs. 2 LaplaG. Im Ergebnis bestehen aus raumordnerischer Perspektive in der Gesamtbetrachtung keine grundsätzlichen Bedenken gegenüber den Planungsabsichten. Raumbedeutsame Auswirkungen auf die grundlegenden landesplanerischen Zielsetzungen einer geordneten Freiraum- und Siedlungsentwicklung sind nicht erkennbar.⁶

⁵ Regionalplan für den Planungsraum I Fortschreibung 1998; Ziffer 5.2 S. 22.

⁶ Vgl. Bekanntgabe der Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung nach § 11 Abs. 2 Landesplanungsgesetz in der Fassung vom 27. Januar 2014 (GOVBI. Schl.-H. S. 8), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes zur Änderung des Landesverwaltungsgesetzes vom 1. September 2020 (GVOBI. Schl.-H. S. 508), Referat IV 52 (Städtebau und Ortsplanung, Städtebaurecht), MILI, 15. Juni 2021

4.3 Aussagen übergeordneter Gutachten

Fortschreibung CIMA-Expertise zur Gewerbeflächenentwicklung im Kreis Stormarn

2008 wurde die CIMA Beratung + Management GmbH von der Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn mbH (WAS) beauftragt eine Expertise zur autobahnnahen Gewerbeflächenentwicklung im Kreis Stormarn an der A 1 zu erarbeiten. Ergebnis der Untersuchung sind Aussagen zum Flächenbedarf und zur künftigen Flächenentwicklung.

In der Expertise wird u.a. folgende Empfehlung und gutachterliche Schlussfolgerung genannt: „Für den **Standort Hammoor bietet sich die Einrichtung eines Autohofs (7 ha)** und Logistikgebietes an, womit auch der zunehmende Lkw-Transitverkehr auf der A 1 abgewickelt werden könnte.“⁷

Regionales Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung

Ausgangspunkt des Regionales Entwicklungskonzeptes (REK) (2010) war die Fragestellung, wie die Chancen des Infrastrukturprojektes der festen Fehmarnbelt-Querung (FBQ) für die Region zwischen Fehmarn und Hamburg optimal genutzt und die möglichen Risiken minimiert werden können. Vor diesem Hintergrund haben die Kreise Stormarn (einschließlich der WAS), Herzogtum Lauenburg, Segeberg, die kreisfreie Stadt Lübeck sowie die IHK Lübeck unter Federführung des Kreises Ostholsteins (einschließlich der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein egoh mbH) das REK gemeinsam in Auftrag gegeben. Welches dann 2009/2010 von der Arbeitsgemeinschaft Georg & Ottenströer Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie GbR (Hamburg) und Regionomica GmbH (Berlin) erarbeitet wurden.

Gemäß dem REK wird in Folge des Baus einer festen Querung der Bereich Verkehr in besonderem Maße betroffen sein. Zum einen wird die zu erwartende Zeitersparnis von etwa einer Stunde zwischen Hamburg und Kopenhagen genannt. Zum anderen ist die verbesserte Qualität der Hinterlandanbindung (besonders im Bereich A1 sowie in Teilbereichen der Schieneninfrastruktur) von Bedeutung.

Daher wird im REK empfohlen, in Folge des zunehmenden Transits die Möglichkeiten für Autohöfe (evtl. einen im Norden und einem im Süden der Untersuchungsregion) zu überprüfen. Dabei wird auf den Unterschied zwischen Rasthöfen – die direkt an der Autobahn liegen und als Tourist Stop-/Welcome-Center für den Personenverkehr konzipiert sind – und Autohöfen, die sich meist in den autobahnnahen Gewerbegebieten befinden und stark auf die Bedürfnisse des LKW-Transitverkehrs bzw. des Güterverkehrs abgestimmt sind, hingewiesen.⁸

Weiter heißt es in dem Konzept: „Durch den zunehmenden LKW-Transit gewinnen u.U. Autohöfe an Bedeutung. Es ist Ziel, die zusätzlichen Transitverkehre entlang der Hauptverkehrsachse A1 zu nutzen (z.B. zusätzliches Gewerbesteueraufkommen durch Autohöfe). Zudem sind die Autobahnrasthöfe entlang der A 1 oftmals vom ruhenden LKW-Verkehr überlastet, so dass sich insbesondere in den Sommermonaten mit dem Urlaubsverkehren (PKW-Verkehre) Konflikte und Engpasssituationen ergeben.“⁹

„Auf der Achse von Hamburg bis Fehmarn existiert kein wirklicher (ausgeschilderten) Autohof. (...) Durch die Zunahme des Verkehrs (LKW-Transit und Baustellenverkehr) in Folge der Fehmarnbelt-Querung und des Wegfalls der Pausenzeiten sowie Rast- und Versorgungsmöglichkeiten für LKW's auf der Fähre kann ein Bedarf an ein oder zwei Autohöfen im

⁷ CIMA Expertise 2014, S. 59.

⁸ Regionales Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung, 2010, S. 109

⁹ Ebd., S. 111

Untersuchungsraum entstehen. Im nördlichen Bereich Ostholsteins übernimmt ein Autohof die Pausen- und Pufferfunktion der bisherigen Fährfahrt.¹⁰

Gemäß REK sind zwei Standorte zu favorisieren:

- ein hamburgnaher Standort und
- ein Standort im nördlichen Bereich in strategischer Nähe zum Querungskopf

Konkret wird – neben Bad Oldesloe (Sandkamp /Rethwischfeld) und Reinfeld (Stubbendorf) – Hammoor am Kreuz A1 / A21 als weiterführender zu prüfender hamburgnaher Standort genannt. Als Flächenbedarf werden ca. 2 – 8 ha genannt.

Die drei genannten Standorte im südlichen Bereich der Achse Hamburg – Fehmarn werden neben vier weiteren Standorten in der Standortalternativenprüfung (vgl. Kapitel 5.1) genauer betrachtet.

Leitfaden Gewerbeentwicklung Fehmarnbelt-Achse

Vor dem Hintergrund der laufenden Planverfahren für die feste Fehmarnbelt-Querung wurde der Leitfaden zur Entwicklung von Gewerbegebieten (Leitfaden 2015) mit überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen aufgestellt. Der Leitfaden ist in der Arbeitsgruppe Gewerbeflächenentwicklung der Lenkungsgruppe „Regionale Zusammenarbeit an der Entwicklungsachse A 1“ erarbeitet worden. Dazu haben sich die die Kreise Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg und Stormarn sowie die Hansestadt Lübeck mit ihren regionalen Wirtschaftsförderungsinstitutionen gemeinsamen mit den Chancen dieses Verkehrsinfrastrukturprojektes zur Stärkung der regionalen Strukturen beschäftigt. Die Ergebnisse des Leitfadens wurden von den übergeordneten Behörden einschließlich der Landesplanung anerkannt.

Der Standort Hammoor wird aufgrund seiner hervorragenden Lage im überregionalen und regionalen Verkehrsnetz (A 1/ A 21/ B 404) und der relativ geringen Entfernung von und nach Hamburg als ein bedeutsamer Standort bewertet. **Es wird u.a. die Entwicklung eines Autohofs mit einer Größe von rd. 7 ha empfohlen, da auf der Achse zwischen Hamburg und Fehmarn kein ausgeschilderter Autohof vorhanden ist.**

5 Standortalternativenprüfung

5.1 Makrostandort

Im Planungsraum sind nachstehende alternative hamburgnahe Standorte für die Entwicklung eines Autohofes denkbar (vgl. Abb. 4).

- Siek – Jacobsrade
- Reinfeld – Stubbendorf
- Bad Oldesloe – Sandkamp /Rethwischfeld
- Stapelfeld – Braak
- Barsbüttel
- Ahrensburg

¹⁰ Ebd., S. 188

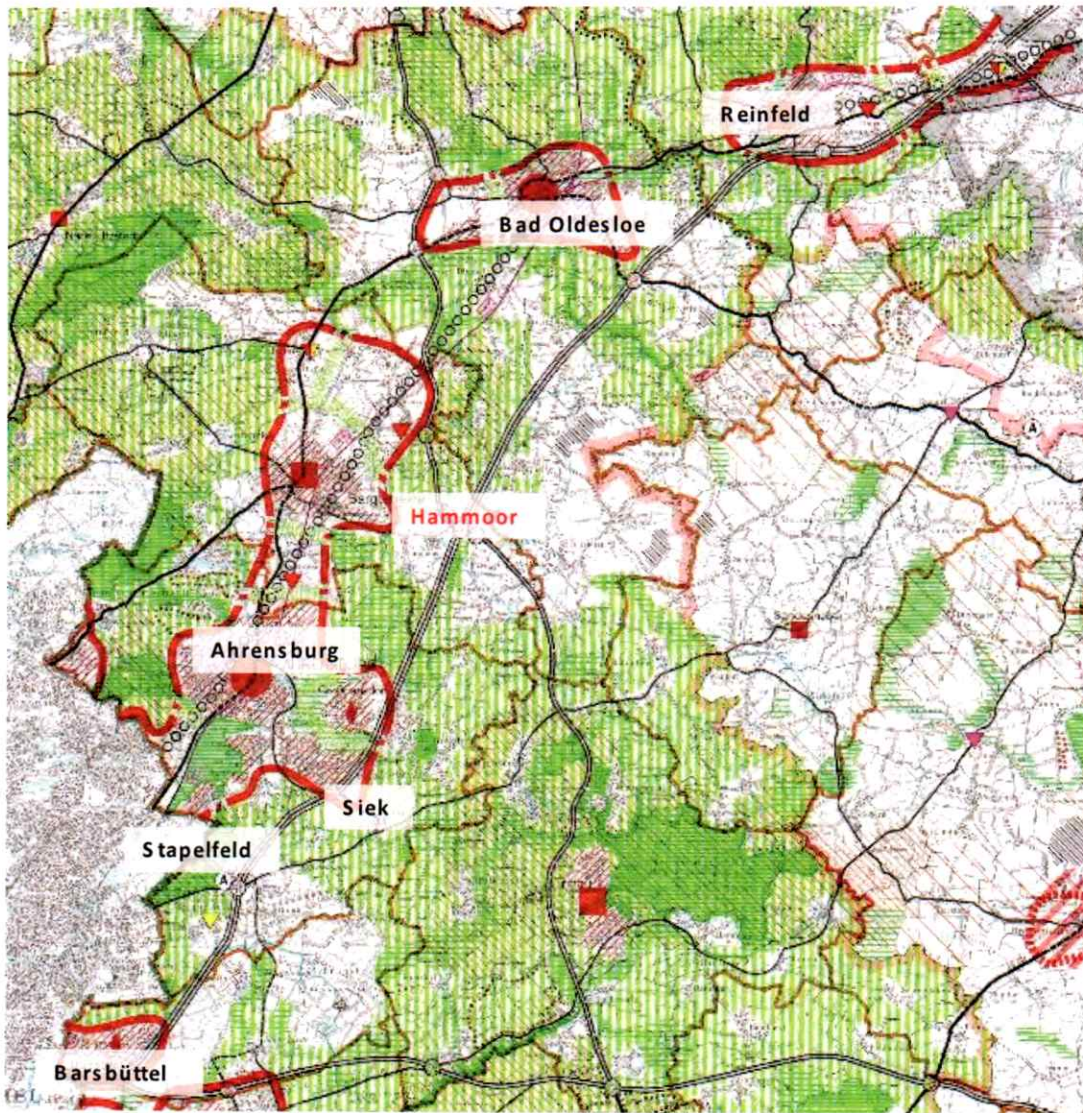


Abb. 4: Übersicht Alternativstandorte, Regionalplan 1, 1998.

Aufgrund der engen räumlichen Verknüpfung von Autohöfen mit Gewerbegebieten werden Standorte mit bereits vorhandenem Gewerbe sowie Standorte, an denen eine gewerbliche Entwicklung zukünftig denkbar ist, herangezogen. Die Bewertung erfolgt entsprechend den Aussagen aus der CIMA-Expertise 2014 sowie dem Leitfaden 2015. Die Flächenangaben wurden von der WAS mit Stand 31.12.2016 gegenüber den Aussagen in den Gutachten aktualisiert.

Die Standorte werden nach den folgenden Kriterien betrachtet:

- verfügbare Gewerbeflächen mit bereits vorhandenem Planrecht,
- weitere Flächen, für die noch kein Planrecht besteht,
- Entfernung zur Autobahnanschlussstelle (AST),
- Aussagen Landesentwicklungsplan 2010,
- Aussagen Regionalplan I, 1998,
- vorgesehene Ausrichtung des Gewerbegebietes.

Siek – Jacobsrade

- 3 ha mit Planrecht

- 5,7 ha ohne Planrecht
- Entfernung zur AST unter 500 m
- LEP 2010: an A1 Landesentwicklungsachse
- Regionalplan I, 1998: keine zentralörtliche Funktion, aber gewerbliche Nutzung im Achsenraum nordöstlich der L 224 erwünscht
- Ausrichtung: klassisches Gewerbe

Reinfeld – Stubbendorf

- 18 ha mit Planrecht
- Entfernung zur AST unter 1 km
- LEP 2010: Reinfeld Unterzentrum, an A1 Landesentwicklungsachse
- Regionalplan I, 1998: Unterzentrum + Schwerpunkt für gewerbliche Entwicklung
- Ausrichtung: klassisches Gewerbe, höherwertige Entwicklung

Bad Oldesloe – Sandkamp /Rethwischfeld

- Sandkamp: 4 ha mit Planrecht
- Rethwischfeld: 30 ha mit Planrecht
- Entfernung zur AST unter 2 km
- LEP 2010: Bad Oldesloe Mittelzentrum
- Regionalplan: Mittelzentrum + Schwerpunkt für gewerbliche Entwicklung
- Ausrichtung: klassisches Gewerbe

Stapelfeld – Braak

- 20 ha mit Planrecht (davon 12 ha Minerva-Park)
- Entfernung zur AST unter 1 km / Minerva-Park ca. 3 km
- LEP 2010: an A1 Landesentwicklungsachse
- Regionalplan I, 1998: kein zentraler Ort
- Ausrichtung: Logistik, verkehrsintensives Gewerbe, Standort von überregionaler Bedeutung / Minerva Park: klassisches Gewerbe

Barsbüttel

- 12 ha mit Planrecht
- Entfernung zur AST unter 500 m
- LEP 2010: an A1 Landesentwicklungsachse
- Regionalplan: Barsbüttel Stadtrandkern
- Ausrichtung: klassisches Gewerbe, Logistik, verkehrsintensives Gewerbe

Ahrensburg – Erweiterung Beimoor Süd

- 20 ha ohne Planrecht
- Entfernung zur AST über 5 km
- LEP 2010: Ahrensburg Mittelzentrum im Verdichtungsraum
- Regionalplan I, 1998: Mittelzentrum, Schwerpunkt für gewerbliche Entwicklung
- Ausrichtung: klassisches Gewerbe, höherwertig

Bewertung Hammoor gegenüber den anderen Standorten im Planungsraum

Die Gemeinde Hammoor ist insbesondere für die Entwicklung eines Autohofes geeignet, da der Standort im Vergleich zu den anderen Standorten im Planungsraum:

- an der Kreuzung zweier Landesentwicklungsachsen liegt,
- durch die verkehrliche Vernetzung das größere Entwicklungspotential bietet,
- einen direkten Anschluss an die A 1 ohne weitere Strecken über Landes- oder Kreisstraßen besteht,
- der Standort in der CIMA-Expertise 2010 bereits als Standort für einen Autohof und verkehrsintensives Gewerbe und Logistik vorgesehen wurde.

An den Alternativstandorten ist überwiegend eine gewerbliche Entwicklung für klassisches Gewerbe vorgesehen. Neben Hammoor sind die Standorte Braak-Stapelfeld und Barsbüttel für die Entwicklung von verkehrsintensivem Gewerbe und Logistik eingestuft. Der Standort Barsbüttel weist jedoch keine Bewertung als Standort für Gewerbe von überregionaler Bedeutung auf. Am Standort Stapelfeld ist der Ausbau der L 222 für die Entwicklung von einem Standort für verkehrsintensives Gewerbe und Logistik erforderlich. Grundsätzlich werden aus reiner Bedarfssicht alle drei Standorte in der CIMA-Expertise als sinnvoll angesehen.¹¹

5.2 Mikrostandort

Für die Alternativenprüfung im Bereich des Mikrostandortes (vgl. Abb. 5) werden folgende Kriterien bewertet:

- Größe: ca. 10 ha
- Lage: keine immissionsschutzrechtlichen Konflikte durch angrenzende Nutzungen
- Erschließung: muss gesichert sein
- Oberflächenentwässerung: Vorflut-Möglichkeiten müssen vorhanden sein
- Natur und Landschaft: Ausschluss besonders schützenswerter Bereiche, Eingriffintensität

Bereich 1:

Der Bereich 1 umfasst eine Flächengröße von ca. 15 ha. Die Lage der Fläche ist ortsabgesetzt. Die Entwicklung und verkehrliche Anbindung kann nur über die Entwicklung des Bereichs 2 erfolgen.

Im Nordosten grenzt die Süberbeste an den Bereich, damit ist ein leistungsfähiges Gewässer zur Ableitung anfallenden Oberflächenwassers direkt angrenzend vorhanden. Die Fläche weist jedoch zur Süderbeste hin ein erhebliches Gefälle auf, so dass der nordöstliche Teilbereich nicht für eine bauliche Entwicklung geeignet ist. Zudem ist im Bereich 1 die Knickdichte noch gut erhalten und somit besonders schutzwürdig.

Bereich 2:

Der Bereich 2 umfasst eine Flächengröße von ca. 15 ha. Die verkehrliche Anbindung kann direkt an die L 90 erfolgen. Diese ist jedoch erst umsetzbar, nach den Um- und Ausbaumaßnahmen am Kreuz Bargteheide.

Im Nordosten grenzt die Süberbeste an den Bereich, damit ist ein leistungsfähiges Gewässer

¹¹ CIMA-Expertise 2014, S. 9.

zur Ableitung anfallenden Oberflächenwassers direkt angrenzend vorhanden. Die Fläche weist jedoch zur Süderbeste hin ein erhebliches Gefälle auf, so dass der nordöstliche Teilbereich nicht für eine bauliche Entwicklung geeignet ist. Zudem ist im Bereich 2 die Knickdichte noch gut erhalten und somit besonders schutzwürdig.

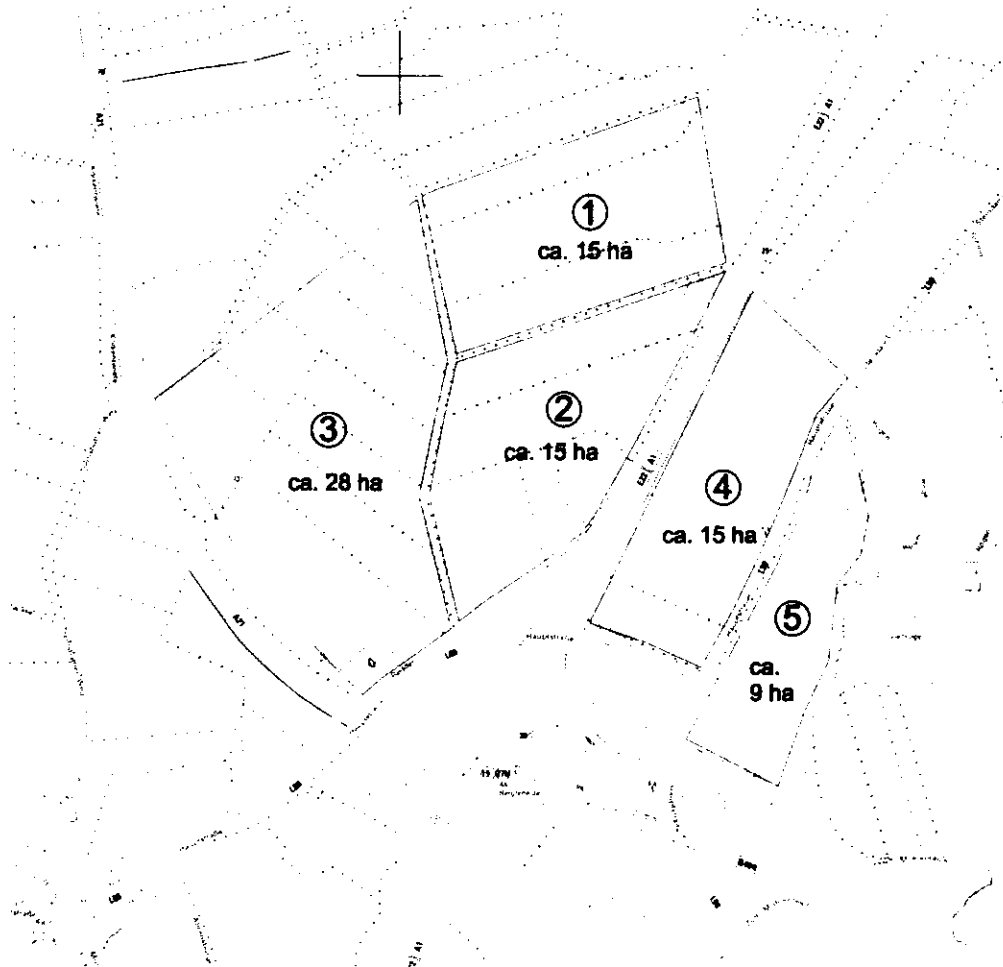


Abb. 5: Standortalternativen, A+S, Hamburg 02.05.2017

Bereich 3:

Der Bereich 3 umfasst eine Flächengröße von ca. 28 ha. Die verkehrliche Anbindung kann direkt an die L 89 erfolgen. Diese ist jedoch erst umsetzbar, nach den Um- und Ausbaumaßnahmen am Kreuz Bargtheide. Eine direkte Anbindung an die Bereiche 1 und 2 ist aufgrund des vorhandenen Redders zwischen den Bereichen schwierig. Auf ca. 7 ha der Fläche wurde bis zu einer Tiefe von 14 m Mergel abgebaut. Bei der Verfüllung wurde keine Verdichtung vorgenommen, so dass der Untergrund für eine Bebauung nicht geeignet ist. Ein Teil der Fläche ist Ausgleichsfläche für den damaligen Eingriff.

Bereich 4:

Der Bereich 4 umfasst eine Flächengröße von ca. 15 ha. Die Erschließung der Fläche ist über die L 90 gesichert, so dass diese unabhängig vom Ausbau des Kreuzes Bargtheide realisierbar ist und dennoch die erforderliche hervorragende Verkehrslagegunst vor und nach dem Ausbau des Kreuzes gegeben ist. Die Oberflächenentwässerung kann in die Süderbeste erfolgen. Naturschutzfachlich ist die Fläche vergleichsweise mit geringem Aufwand erschließbar, sofern im Bereich der Süderbeste ein ökologisch sensibles Konzept zur Regenrückhaltung erarbeitet wird.

Bereich 5:

Der Bereich 5 umfasst eine Flächengröße von ca. 9 ha. Der Flächenzuschnitt ist für die geplante Entwicklung eines Autohofes mit sonstigen autohofbezogenen Dienstleistungs- und Gewerbebetrieben von insgesamt ca. 10 ha nicht sehr ungünstig. Die Erschließung der Fläche ist über die L 90 gesichert. Die Oberflächenentwässerung kann über die im Norden angrenzende Süderbeste erfolgen. Innerhalb des Bereichs verläuft eine Trinkwasserhaupttransportleitung (ON 600) vom Wasserwerk Großhansdorf nach Lübeck über das Grundstück, die eine gewerbliche Entwicklung stark beeinflusst. Der Bereich ist aus naturschutzfachlicher Sicht, aufgrund des sensiblen Bestandes und der Nähe zum Wald, weniger geeignet. Zudem sind Abstände zum angrenzenden Wald einzuhalten.

Bewertungssystematik

Hinsichtlich der folgenden Bewertung wird die Systematik angewandt, dass die Kriterien, die sich positiv auf die Entwicklung eines Autohofes auswirken mit einem „+“ gekennzeichnet werden. Kriterien die für eine Entwicklung des Autohofes eher ungünstig sind werden mit einem „-“ gekennzeichnet.

Beispiel:



bedeutet positiv für die Entwicklung eines Autohofes (z. B. Erschließung gesichert)



bedeutet ungünstig für die Entwicklung eines Autohofes (z. B. Fläche 5 Nutzung (Wasserleitung vorhanden))

Bewertung der Alternativen aus Sicht von Natur und Landschaft

| | Bereich 1 | Bereich 2 | Bereich 3 | Bereich 4 | Bereich 5 |
|---|------------------------------|----------------------------|---|---|--|
| Geschützte Biotope | Knicks, Redder | Knicks, Redder | Knicks, Redder, Kleingewässer, Grünland als Verdachtsfläche | Knicks (geringere Knickdichte) | Knicks (geringere Knickdichte) |
| Haselmaus | Anzunehmen | Vorhanden | Anzunehmen | Vorhanden | Anzunehmen |
| Fledermäuse | Höhere Aktivität am Redder | Höhere Aktivität am Redder | Höhere Aktivität am Redder | Süderbeste bedeutend, an Knicks, Redder | Möglich, Bedeutung eher gering anzunehmen |
| Vögel | Allgemeine Arten, Feldlerche | Allgemeine Arten | Allgemeine Arten, Feldlerche, Neuntöter | Allgemeine Arten | Allgemeine Arten, Angrenzend jedoch bedeutende Grünlandniederung (Kranich, Weißstorch als Nahrungsgäste) |
| Fischotter | Süderbeste bedeutsam | | | Süderbeste bedeutsam | |
| Amphibien | Keine Gewässer | Keine Nachweise | Erdkröte, Grasfrosch | Keine Gewässer | Keine Gewässer, angrenzend Erdkröte |
| Biotopverbund / Kulturlandschaft | Süderbeste / Knicklandschaft | Knicklandschaft | Knicklandschaft | Süderbeste | |
| Landschaftsplanerische Bewertung | o | o | - | + | - |

Höhere Bedeutung vorhanden, d.h. Konflikt

Nur in Teilbereich höhere Bedeutung, Konflikt durch Berücksichtigung in der Planung vermeidbar

Geringe – mittlere Bedeutung

Gesetzlicher Biotopschutz oder europ. Artenschutz

Abb. 6: Bewertung Natur + Landschaft Standortalternativen, BBS, Kiel 02.05.2017.

Im Vergleich ergibt sich die höchste naturschutzfachliche Bewertung im Bereich 3 und 5:

- **Bereich 3:** extensive Grünflächen, höhere Bedeutung für Vögel (Neuntöter, Feldlerche) zudem Stillgewässer (Amphibien)
- **Bereich 5:** angrenzend sensible Flächen vorhanden (Grünlandniederung, u. a. Nahrungsraum für Kranich, Weißstorch)

Im **Bereich 1 und 4** grenzt zwar die Süderbeste an, hier ist jedoch eine Minimierung des Eingriffs möglich. Vor allem im **Bereich 4** kann eine Minimierung durch Schutz der Süderbeste ermöglicht werden. Insgesamt ist im Bereich 4 eine geringere Knickdichte als westlich der A1 vorhanden. Zudem ist die Fläche durch die Lage zwischen der A 1 und L 90 vorbelastet.

Eine alternative Zufahrt von Norden über die Süderbeste ist bei der Bewertung des Bereichs 1 nicht berücksichtigt. Hierbei sind jedoch Konflikte anzunehmen und in folgenden Planverfahren intensiv zu prüfen (u. a. Fischotter, Fledermäuse).

Gesamtbewertung der Standortalternativen Mikrostandort

Der **Bereich 4** eignet sich besonders für eine kurzfristige Entwicklung des Autohofs mit autohofbezogenen Nutzungen, da für diesen Bereich die Erschließung gesichert ist und die Planung kurzfristig umgesetzt werden kann. Zudem ist der Bereich 4 in der naturschutzfachlichen Bewertung am geeignetsten eingestuft.

| | Bereich 1 | Bereich 2 | Bereich 3 | Bereich 4 | Bereich 5 |
|-------------------------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|
| Größe | + | + | + | + | - |
| Lage | o | + | - | + | + |
| Erschließung | o | + | + | ++ | ++ |
| Nutzung | o | o | o | o | -- |
| Oberflächenentwässerung | + | + | o | + | o |
| Natur + Landschaft | o | o | - | + | -- |
| Ergebnis | o | o/+ | o | + | - |

6 Inhalte der Flächennutzungsplanänderung

6.1 Flächennutzungen

Bisherige und zukünftige Darstellung

Die bisherige Darstellung des Flächennutzungsplans von 1994 sieht im Bereich der 5. Änderung **landwirtschaftliche Nutzfläche** sowie besondere Planungsmaßnahmen gem. Landschaftsplan: Uferrandstreifen-Programm, Ackerrandstreifen-Programm, Umwandlung Acker in Grünland vor.

Zukünftig wird **Sonderbaufläche „Autohof“**, eine **Fläche für die Entsorgung: Regenrückhaltung** sowie eine **Maßnahmenfläche mit der Zweckbestimmung „Gewässerschutz“** dargestellt. Die

Darstellung der 5. Änderung des Flächennutzungsplans entspricht der Zielsetzung einen Autohof sowie die erforderlichen Entsorgungsflächen planungsrechtlich vorzubereiten.

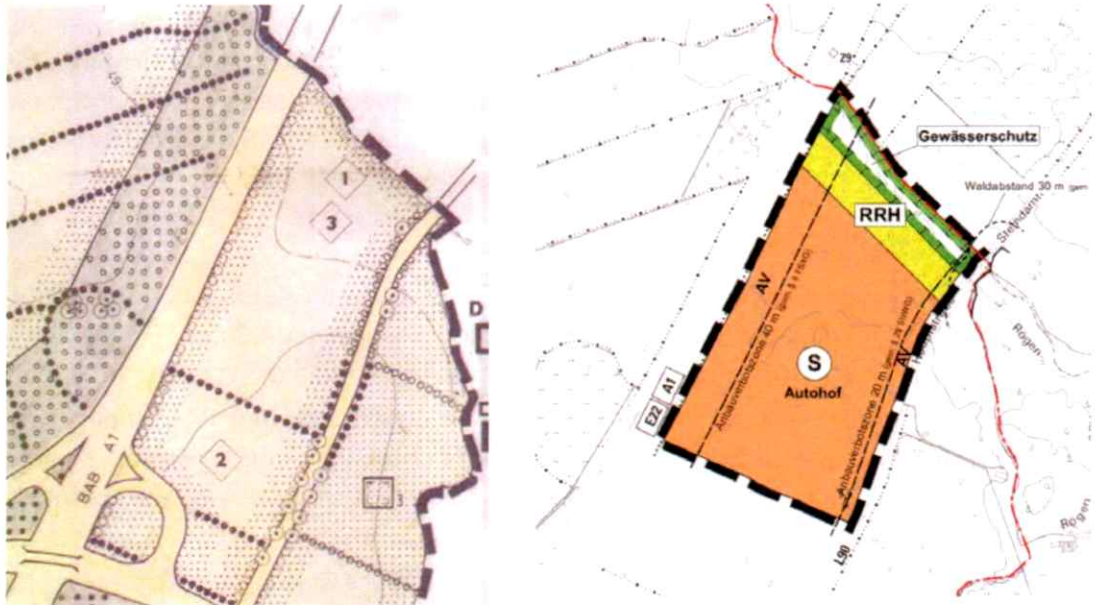


Abb. 7: Bisherige und zukünftige Darstellung des Flächennutzungsplans

6.2 Kfz-Verkehr und Erschließung

Die Erschließung erfolgt über eine neu herzustellende Einmündung an der L 90. Die Erschließung wird im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung mit dem LBV abgestimmt. Über die L 90 sowie die L 89 ist das Plangebiet durch die bestehende Anschlussstelle Bargtheide an die A 1, A 21 und B 404 überregional angebunden. Auch nach dem geplanten Ausbau des Autobahnkreuzes ist das Plangebiet über die neue Anschlussstelle, die sich nördlich des Plangebietes bzw. der Süderbeste befinden wird, überregional angeschlossen.

Im Nordwesten wird die 40 m Anbauverbotszone zur Autobahn gemäß § 9 (2) Fernstraßengesetz sowie im Südosten die 20 m Anbauverbotszone zur Landstraße gemäß § 29 Straßen- und Wegegesetz Schleswig-Holstein nachrichtlich dargestellt.

Die innere Erschließung soll über eine öffentliche Stichstraße erfolgen. Die innere Erschließung einschließlich des, durch den LBV durchzuführenden für die Nutzungen erforderlichen Ausbaus der L90 wird im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens geregelt.

Darüber hinaus wird im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 17 ein Verkehrsgutachten sowie eine Verkehrsprognose zum zukünftigen Verkehrsaufkommen durch den Autohof und die weiteren autohofbezogenen Nutzungen erstellt. Im Rahmen der o.g. raumplanerischen Ausführung ist bereits der Nachweis der verkehrstechnischen Machbarkeit erstellt und mit den Verkehrsbehörden abgestimmt worden.

6.3 Natur und Landschaft

Zur Berücksichtigung der naturräumlichen und grünordnerischen Belange werden zur 5. Änderung des Flächennutzungsplanes und der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung landschaftsplanerische und biologische Fachplanungen erarbeitet. Die Ergebnisse finden sich im Umweltbericht wieder (vgl. Kapitel 0).

Maßnahmenfläche

Im nördlichen Geltungsbereich wird entlang der Süderbeste eine Maßnahmenfläche mit der Zweckbestimmung „Gewässerschutz“ dargestellt. In diesem Bereich ist eine Aufwertung für eine naturnahe Entwicklung der Süderbeste i.S. der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) geplant. Durch die Erhaltung des Bereichs mit hoher Fledermausaktivität an der Süderbeste und zusätzlicher Aufwertung als Maßnahmenfläche kann dieser Bereich auch als Lebensraum für Fledermäuse und Fischotter gesichert werden.

Schutzgebiete und -objekte / Artenschutz

Im Umfeld des Plangebiets befindet sich zwischen den Autobahnen A 1 und A 21 das FFH-Gebiet „Rehbrook“ (2227-352) und im Süden westlich der A 1 das FFH-Gebiet „Nördlich Tiergarten“ (2227-351). Vogelschutzgebiete sind in der Umgebung nicht vorhanden.

Schutzgebiete sind durch die Planung nicht unmittelbar betroffen. Indirekte Auswirkungen werden in der verbindlichen Bauleitplanung untersucht und bei Bedarf minimiert. Aufgrund der Entfernung sind hier nur die Landschaftsschutzgebiete sowie die Verbundachse der Süderbeste zu betrachten.

Randliche Knicks liegen außerhalb bzw. am Rand des Geltungsbereiches und bleiben erhalten, nur im Bereich der Zufahrt kommt es zu Gehölzverlust (Feldgehölz mit Bäumen an der Straßenböschung). Um Ausgleich für angrenzende Knicks zu vermeiden, ist es vorgesehen diese im Bebauungsplan Nr. 17 mit Knickschutzstreifen zu versehen. Eine erhebliche Beeinträchtigung von geschützten Biotopen kann somit ausgeschlossen werden.

Der Geltungsbereich und anschließende Flächen wurden 2013/14 bezüglich des Vorkommens geschützter Arten untersucht. Es wurden eine Biotoptypenkartierung, eine faunistische Potenzialanalyse und Kartierungen zu Vögeln, Fledermäusen und Haselmaus durchgeführt. Die Daten wurden über die Biotopausstattung 2020 plausibilisiert und es wurden die Offenlandvögel im geplanten Geltungsbereich überprüft. Im Ergebnis sind europäisch geschützte Arten im Geltungsbereich in den Knicks Haselmaus und Fledermäuse sowie Brutvögel, die auch vereinzelt mit Offenlandarten in den Flächen vorkommen. Die Feldlerche (RL-Art gefährdet) ist im Geltungsbereich 2020 nicht nachgewiesen worden. Europäisch geschützte Arten sind bei weiteren Artengruppen der Amphibien, Reptilien, Insekten oder Säugetiere nicht zu erwarten. Dies wird über eine Potenzialanalyse im Verfahren zum Bebauungsplan Nr. 17 konkretisiert.

Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Die 5. Änderung des Flächennutzungsplans bereitet die Entwicklung eines Autohofs vor. Die geplanten baulichen Maßnahmen, insbesondere Befestigung und Versiegelung sind verbunden mit Eingriffen in Natur und Landschaft und mit Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch (Verkehr, Lärm).

Im Bestand sind Ackerflächen sowie Knicks vorhanden. Die Versiegelung von Acker ist in diesem Bereich wenig konfliktrichtig, bei gleichzeitiger Schaffung eines Autohofes für die Versorgung an BAB1 und BAB21 (B404).

Als bedeutsame Landschaftselemente und Flächen von besonderer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz sind die Knicks und die Süderbeste einzustufen. Hier sind Minimierungsmaßnahmen zur dauerhaften Sicherung und Entwicklung dieser Biotope erforderlich.

Bezüglich des Artenschutzes werden Minimierungsmaßnahmen erforderlich, Verbotstatbestände i.S. § 44 BNatSchG werden jedoch voraussichtlich nicht ausgelöst.

Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden im Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 17 konkretisiert. Es ist dann davon auszugehen, dass keine erheblichen nachteiligen und nachhaltigen Umweltauswirkungen (Beeinträchtigungen der Schutzgüter) im Sinne des UVPG verbleiben.

Übergeordnete landschaftsplanerische oder naturschutzrechtliche Belange, die eine Darstellung auf Ebene des Flächennutzungsplanes nach sich ziehen, bestehen für das Plangebiet nicht.

Wald

Außerhalb des Geltungsbereiches grenzen im Nordwesten entlang des Verlaufs der Süderbeste Waldflächen im Sinne des Landeswaldgesetzes. Der 30 m-Waldabstand ist in der Planzeichnung nachrichtlich übernommen und umfasst einen kleinen Teilbereich des Geltungsbereiches. Innerhalb des Waldabstandes befinden sich geringe Bereiche der Flächen „Regenrückhaltebecken“ sowie „Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“.

Die untere Forstbehörde weist darauf hin, dass die dargestellten Flächen „Regenrückhaltebecken“ sowie „Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ mit der Zweckbestimmung „Gewässerschutz“ nach deren Herstellung grundlegend einer kontinuierlichen Pflege und Unterhaltung unterliegen sollen, damit eine künftige Waldentwicklung ausgeschlossen werden kann.

6.4 Immissionen

Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung wurde zum Vorentwurf eine lärmtechnische Untersuchung durch das Büro M+O erstellt die den Verkehrslärm sowie den Gewerbelärm eines Autohofes untersucht hat.

Da sich der Geltungsbereich sowie die Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung des Bebauungsplanes Nr. 17 zum Entwurf ändern, erfolgt eine Aktualisierung der lärmtechnischen Untersuchung auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung; grundsätzlich ist aber nach wie vor mit einer Vereinbarkeit mit den nahegelegenen Immissionsorten im Außenbereich zu rechnen.

6.5 Ver- und Entsorgung

Schmutzwasser

Zur Entsorgung des Schmutzwassers haben Abstimmungen zwischen der Abwasserentsorgung Bargteheide GmbH (ABaG), der Gemeinde, dem Amt und der WAS stattgefunden.

Das im Plangebiet anfallende Schmutzwasser soll in das öffentliche Schmutzwassernetz der Abwasserentsorgung Bargteheide GmbH in der Gemeinde Hammoor eingeleitet werden. Das Schmutzwasser wird über eine neu zu verlegende Druckleitung unter der BAB A1 und der BAB A21 in das bestehende Schmutzwassernetz in der Hauptstraße gefördert. Das Schmutzwasser der Gemeinde Hammoor wird über eine bestehende Pumpstation in der Hauptstraße und eine anschließende Druckleitung in das Klärwerk Bargteheide eingeleitet.

Zur Gewährleistung der Schmutzwasserentsorgung für die Anlage des Autohofes wird das vorhandene Pumpwerk in der Hauptstraße modernisiert und aufgerüstet. Von dieser Station ist bereits für 2022 der Bau einer neuen Transportleitung nach Tremsbüttel vorgesehen, dort wird ein Speicherbecken neu errichtet und von dort wird das Schmutzwasser weiter nach

Bargteheide zur Kläranlage geleitet. Diese Investitionen stehen im unmittelbaren Zusammenhang mit den Planungen zur Errichtung des Autohofes. Ebenso wird die Leitung in der Hauptstraße ertüchtigt.

Im Geltungsbereich wird eine öffentliche Pumpstation errichtet, der Standort bzw. die Fläche wird im Bebauungsplan Nr. 17 definiert und ggf. festgesetzt.

Weitere Angaben bzw. ein Konzept zur Schmutzwasserentsorgung erfolgen zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 17.

Oberflächenentwässerung

Das Oberflächenwasser kann nach Rückhaltung von der Süderbeste aufgenommen werden. Auf dem Gelände des Autohofs soll im Norden ein naturnahes in den Landschaftsraum eingebettetes Regenrückhaltebecken zur Reinigung und kontrollierten Abgabe des Oberflächenwassers entstehen. Ein Nachweis nach M2 wurde bereits im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung erbracht. Zudem wird im Rahmen des Entwurfs des Bebauungsplanes Nr. 17 ein A-RW 1 Nachweis ergänzt.

Frischwasser / Trinkwasser

Nach Aussage der Holsteiner Wasser GmbH (HOWA) als Frischwasserlieferant für das Amt Bargteheide-Land als Trinkwasserversorger kann grundsätzlich die Versorgung des Autohofes mit Frischwasser von dort gewährleistet werden. Im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 17 wird die Versorgung hydraulisch (u.a. Leitungsdruck) geprüft.

Telekommunikation

Der Anschluss an das Telekommunikationsnetz erfolgt über einen konzessionierten Anbieter.

Stromversorgung

Die Stromversorgung erfolgt über einen konzessionierten Anbieter.

Müllbeseitigung und Wertstoffsammlung

Die Durchführung der Abfallbeseitigung erfolgt durch den Kreis Stormarn als Träger der Abfallentsorgung. Diese ist durch entsprechende Satzung geregelt. Vom Kreis beauftragt ist die Abfallwirtschaft Südholstein GmbH (AWSH).

Brandschutz

Für die verbindliche Bauleitplanung wird darauf hingewiesen, dass eine ausreichende Löschwasserversorgung von 96 m³ pro Stunde gemäß DVGW Arbeitsblatt 405 bereitzustellen sein wird. Für Gebäude mit Brandabschnittflächen größer als 4.000 m² ohne selbsttätige Feuerlöschanlage ist gem. der Industriebau-Richtlinie ein Bedarf von 192 m³ bereitzustellen. Die Zufahrten für die Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge müssen den Regelungen der Landesbauordnung (LBO § 5) und der DIN 14090 genügen.

Die entsprechenden Zuwegungen und Flächen sind auf dem Grundstück als solche kenntlich zu machen.

6.6 Hinweis zu Denkmalschutz / Kampfmittel / Altlasten

Denkmalschutz

Innerhalb des Plangebiets sind keine Denkmale bekannt.

Das Archäologische Landesamt weist jedoch darauf hin, dass sich im Umfeld der überplanten Fläche Objekte der Archäologischen Landesaufnahme befinden. Es handelt sich hierbei um

Grabhügel, Urnenfriedhöfe und Siedlungsstandorte. Die Fläche befindet sich zudem noch in einem archäologischen Interessensgebiet. Bei der überplanten Fläche handelt es sich daher gem. § 12 (2) 6 DSchG um Stellen, von denen bekannt ist oder den Umständen nach zu vermuten ist, dass sich dort Kulturdenkmale befinden. Erdarbeiten in diesen Bereichen bedürfen demnach der Genehmigung des Archäologischen Landesamtes. Denkmale sind gem. § 8 (1) DSchG unabhängig davon, ob sie in der Denkmalliste erfasst sind, gesetzlich geschützt.

In Absprache mit dem archäologischen Landesamt wurde für den Geltungsbereich vom 09.10.2017 bis 12.10.2017 eine archäologische Voruntersuchung durchgeführt. Im Ergebnis wurden sehr vereinzelt archäologische Befunde festgestellt, so dass seitens des archäologischen Landesamtes die Flächen zur Bebauung freigegeben werden.¹²

Kampfmittel

Die Gemeinde Hammoor liegt in keinem bekannten Bombenabwurfgebiet.

Altlasten

Altlastenverdachtsflächen sind bisher nicht bekannt.

6.7 Flächenbilanz

Durch die Planung ergeben sich für den Geltungsbereich der 5. Änderung gegenüber der bisherigen Darstellung des Flächennutzungsplanes folgende Änderungen:

| | Fläche bisher in ha | Fläche zukünftig in ha |
|----------------------------------|---------------------|------------------------|
| Geltungsbereich gesamt | | 8,8 |
| Sonderbaufläche „Autohof“ | 0 | 7,0 |
| Flächen für die Entsorgung | 0 | 1,0 |
| Maßnahmenfläche „Gewässerschutz“ | 0 | 0,8 |
| Fläche für die Landwirtschaft | 8,8 | 0 |

7 Umweltbericht

¹² Darüber hinaus wird auf § 15 DSchG verwiesen:

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.

Archäologische Kulturdenkmale sind nicht nur Funde, sondern auch dingliche Zeugnisse wie Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit.

Umweltbericht zur
5. Änderung des Flächennutzungsplanes
der Gemeinde Hammoor

Vorhabenträger:

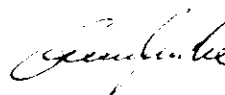
Gemeinde Hammoor
über Amt Bargteheide Land
Eckhorst 34
22941 Bargteheide

Verfasser:

BBS Büro Greuner-Pönicke
Russeer Weg 54
24111 Kiel
Tel.: 0431 698845, Fax: 698533

Bearbeiter:

Dr.-Ing. Stefan Greuner-Pönicke
Dipl.-Ing. Kristina Hißmann



Kiel, den 26.11.2021 (Beschluss)

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| 1 Einführung | 3 |
| 1.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bauleitplans..... | 4 |
| 1.2 Anderweitige Planungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der Planungsziele und der räumlichen Lage..... | 4 |
| 1.3 Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes..... | 6 |
| 1.4 Planungsvorgaben in der Gemeinde Hammoor..... | 7 |
| 1.5 Schutzgebiete nach BNatSchG..... | 7 |
| 1.6 Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung..... | 9 |
| 2 Beschreibung der durch das Vorhaben zu erwartenden Umweltauswirkungen | 10 |
| 2.1 Bau- und Anlagenphase..... | 10 |
| 2.2 Anlagen- und Betriebsphase..... | 10 |
| 3 Umweltprüfung nach § 2 (4) Satz 1 BauGB | 11 |
| 3.1 Umweltbezogene Bestandsaufnahme (Basisszenario) anhand folgender Schutzgüter, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden..... | 11 |
| 3.1.1 Schutzgut Mensch, Gesundheit und Bevölkerung..... | 11 |
| 3.1.2 Schutzgut Pflanzen / Biotop..... | 13 |
| 3.1.3 Schutzgut Tiere, Artenschutz und Biologische Vielfalt..... | 14 |
| 3.1.4 Schutzgut Boden und Fläche..... | 27 |
| 3.1.5 Schutzgut Wasser..... | 28 |
| 3.1.6 Schutzgut Klima und Luft..... | 29 |
| 3.1.7 Landschaft und Landschaftsbild..... | 30 |
| 3.1.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter..... | 31 |
| 3.1.9 Übersicht über die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung..... | 31 |
| 3.1.10 Wechselwirkungen im Bestand..... | 32 |
| 3.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung unter Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes nach § 1 (6) Nummer 7..... | 32 |
| 3.2.1 Schutzgut Mensch, Gesundheit und Bevölkerung..... | 32 |
| 3.2.2 Schutzgut Pflanzen und Biotop..... | 33 |
| 3.2.3 Schutzgut Tiere und Artenschutz..... | 34 |
| 3.2.4 Schutzgut Boden und Fläche..... | 36 |
| 3.2.5 Schutzgut Wasser..... | 37 |
| 3.2.6 Schutzgut Klima und Luft..... | 38 |
| 3.2.7 Landschaft und Landschaftsbild..... | 38 |
| 3.2.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter..... | 39 |
| 3.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Umsetzung der Planung unter Berücksichtigung der Auswirkungen nach Anlage 1 BauGB 2b/aa bis 2b/hh..... | 39 |
| 3.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Umsetzung der Planung..... | 41 |
| 3.5 Maßnahmen mit denen festgestellte erhebliche, nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, verhindert, verringert oder soweit möglich ausgeglichen werden..... | 42 |

| | |
|---|-----------|
| 3.5.1 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen..... | 42 |
| 3.5.2 Vorgaben für die Grünordnung..... | 42 |
| 3.5.3 Darstellung des Ausgleichsbedarfs (Eingriffsregelung)..... | 44 |
| 4 Zusätzliche Angaben..... | 44 |
| 4.1 Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren sowie Hinweise auf Schwierigkeiten, technische Lücken oder fehlende Kenntnisse..... | 44 |
| 4.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplans auf die Umwelt..... | 44 |
| 4.3 Nicht technische Zusammenfassung..... | 45 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Abb. 1: Übersicht Geltungsbereiche (Quelle: google-earth)..... | 3 |
| Abb. 2: Übersicht Mikrostandorte (A+S, 2017)..... | 6 |
| Abb. 3: Schutzgebiete nach BNatSchG (Quelle Umweltatlas SH)..... | 8 |
| Abb. 4: Biotopverbund und Natura-2000 (Quelle Umweltatlas SH)..... | 9 |
| Abb. 5: Gemeindefläche und Vorhabensfläche (Quelle google-maps)..... | 11 |
| Abb. 6: Haselmausvorkommen im Untersuchungsraum und näheren Umfeld..... | 15 |
| Abb. 7: Untersuchungsraum der Brutvogelkartierung..... | 16 |
| Abb. 8: Brutstandort und Fotos eines Uhuhorstes mit Brutnachweis im Wald Rögen (15.04.2014)..... | 16 |
| Abb. 9: Probestellen der Amphibienerfassung..... | 18 |
| Abb. 10: Horchboxenstandorte und Nachweise von Fledermausaktivitäten im Plangebiet Hammoor im Jahr 2014..... | 24 |
| Abb. 11: Bestand Biotoptypen und Artenschutz (Fauna)..... | 26 |

1 Einführung

Die Gemeinde Hammoor plant die Entwicklung eines Autohofes am Autobahnkreuz Bargteheide (A1 – A21). Die Größe des Geltungsbereiches beträgt ca. 8,8 ha.

Im Vorfeld der Planungen wurde aufgrund der Bedeutung des Vorhabens bereits ein raumordnerisches Abstimmungsverfahren nach § 11 LaPlaG durchgeführt, welches im Ergebnis keine grundsätzlichen raumordnerischen Bedenken erkennen ließ, so dass das Regelverfahren der Bauleitplanung nun fortgeführt wird. Dabei wird die Änderung des Flächennutzungsplanes der verbindlichen Bauleitplanung vorgezogen. Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 17 liegt im Vorentwurf bereits vor und soll im Nachgang fortgeführt werden.



Abb. 1: Übersicht Geltungsbereiche (Quelle: google-earth)

Rot: Geltungsbereich B-Plan

Gelb: Geltungsbereich F-Plan

Gemäß §§ 2 und 2a BauGB sind im Rahmen der Aufstellung bzw. Änderung von Bauleitplänen die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a zu prüfen. Aus diesem Grund werden durch einen Umweltbericht die durch das Bauvorhaben zu

erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen beschrieben und bewertet. Gemäß § 2 BauGB bildet der Umweltbericht einen gesonderten Teil der Begründung.

Mit der Erstellung des Umweltberichtes wurde das Büro BBS, Kiel, beauftragt, der Umweltbericht wird hiermit vorgelegt. Die städtebauliche Planung erfolgt durch das Büro Architektur + Stadtplanung, Hamburg.

1.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bauleitplans

Die 5. Änderung des Flächennutzungsplanes bereitet die Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 17 der Gemeinde Hammoor vor. Nach gültigem Flächennutzungsplan von 1994 sind die Flächen des Änderungsbereiches derzeit als Flächen für die Landwirtschaft ausgewiesen, die ergänzend besondere Planungsmaßnahmen gemäß Landschaftsplan wie Uferrandstreifen-Programm, Ackerrandstreifen-Programm und Umwandlung von Acker in Grünland sowie Erhalt und Entwicklung von Knick- und Gehölzstrukturen vorsehen.

In der Planung sind zukünftig drei unterschiedliche Flächennutzungen vorgesehen:

- nördlicher Teil an der Süderbeste: Flächen für Maßnahmen zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft, Zweckbestimmung Gewässerschutz, mit einer Größe von ca. 0,8 ha,
- direkt südlich angrenzend Flächen für Entsorgung mit einer Größe von ca. 1,0 ha,
- südlicher Teil: Sonderbaufläche Autohof mit einer Größe von ca. 7,0 ha.

1.2 Anderweitige Planungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der Planungsziele und der räumlichen Lage

Die übergeordneten Planungen der Raumordnung und Landesplanung wurden im Rahmen des raumordnerischen Abstimmungsverfahrens umfassend untersucht. Folgende Planwerke wurden ausgewerte:

- Landesentwicklungsplan des Landes Schleswig-Holstein (2010 und Entwurf 2020)
- Regionalplanung für den Planungsraum I (1998),
- Fortschreibung CIMA-Expertise zur Gewerbeflächenentwicklung im Kreis Stormarn,
- Regionales Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung,
- Leitfaden Gewerbeentwicklung Fehmarnbelt-Achse.

Teil der raumordnerischen Untersuchung war auch eine Untersuchung von Standortvarianten am sog. Makrostandort (hamburgnahe, geeignete Flächen für einen Autohof) sowie am Mikrostandort am Autobahnkreuz Bargtheide. Die Ergebnisse werden nachfolgend nur kurz zusammengefasst, es wird auf die Ausführungen in der Begründung verwiesen.

Standortvarianten (Makrostandort):

Folgende potenziell geeignete Standorte wurden untersucht und nach den Kriterien für die Entwicklung eines Autohofes wie Verfügbarkeit von Gewerbeflächen nach vorhandenem Planungsrecht bzw. weiteren geeigneten Flächen, Ausrichtung des Gewerbegebietes und Entfernung zur Autobahn untersucht. Die genannten Vorgaben der landesplanerischen Raumordnung wurden ergänzend berücksichtigt.

- Siek – Jacobsrade
- Reinfeld – Stubbendorf
- Bad Oldesloe – Sandkamp /Rethwischfeld
- Stapelfeld – Braak
- Barsbüttel
- Ahrensburg

Folgendes Ergebnis wird in der Begründung formuliert:

„Die Gemeinde Hammoor ist insbesondere für die Entwicklung eines Autohofes geeignet, da der Standort im Vergleich zu den anderen Standorten im Planungsraum:

- an der Kreuzung zweier Landesentwicklungsachsen liegt,
- durch die verkehrliche Vernetzung das größere Entwicklungspotential bietet,
- einen direkten Anschluss an die A 1 ohne weitere Strecken über Landes- oder Kreisstraßen besteht,
- der Standort in der CIMA-Expertise 2010 bereits als Standort für einen Autohof und verkehrsintensives Gewerbe und Logistik vorgesehen wurde.

An den Alternativstandorten ist überwiegend eine gewerbliche Entwicklung für klassisches Gewerbe vorgesehen. Neben Hammoor sind die Standorte Braak–Stapelfeld und Barsbüttel für die Entwicklung von verkehrsintensivem Gewerbe und Logistik eingestuft. Der Standort Barsbüttel weist jedoch keine Bewertung als Standort für Gewerbe von überregionaler Bedeutung auf. Am Standort Stapelfeld ist der Ausbau der L 222 für die Entwicklung von einem Standort für verkehrsintensives Gewerbe und Logistik erforderlich. Grundsätzlich werden aus reiner Bedarfssicht alle drei Standorte in der CIMA-Expertise als sinnvoll angesehen.“

Alternative Planungsmöglichkeiten (Mikrostandort):

Mit Flächengröße, Erschließung, Natur- und Lärmschutz sowie Entwässerung wurden Kriterien definiert, die folgende alternative Standorte in Hammoor zulassen (siehe Abb. 2).

Die Beurteilungskriterien wurden nach einem Punktesystem bewertet, welches den Standort 4 unter Berücksichtigung von geeigneten Minimierungsmaßnahmen (Naturschutz) als Vorzugsstandort ausweist. Daher wird dieser Standort nun in die konkreten Planungen der Bauleitplanung eingestellt.

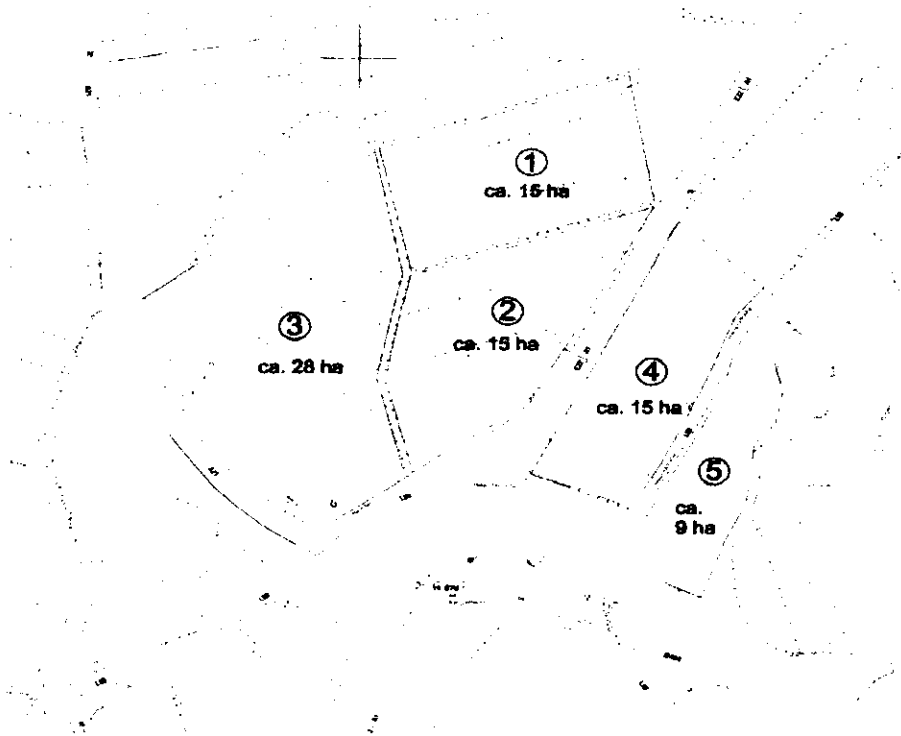


Abb. 2: Übersicht Mikrostandorte (A+S, 2017)

Alternative Planungsmöglichkeiten, insbesondere zur Regelung der Zufahrt werden im Umweltbericht zum Bebauungsplan dargestellt.

1.3 Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes

Planungsrecht:

Zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes in der Bauleitplanung ist gem. §§ 1 und 2 BauGB (geltend in der aktuellen Fassung) eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen beschrieben und bewertet werden. Der Umfang und Detaillierungsgrad für die Ermittlung der Belange wird von der Gemeinde festgelegt (§ 2 (4) BauGB), die Darstellung der Umweltbelange erfolgt gem. § 2a und Anlage 1 BauGB dann in einem Umweltbericht.

Berücksichtigung in der Planung

Erstellung des Umweltberichtes gemäß Anlage 1 zu § 2 Absatz 4 des BauGB. Eine detaillierte Beschreibung der Schutzziele auf Grundlage relevanter Gesetze erfolgt Schutzgut bezogen in der Bestands- und Prognoseermittlung.

Insbesondere die Ziele des Naturschutzes im Hinblick auf Eingriffsregelung und Artenschutz werden im Rahmen des Umweltberichtes zum Bebauungsplan detaillierter erläutert.

1.4 Planungsvorgaben in der Gemeinde Hammoor

Landschaftsplan und Flächennutzungsplan:

Siehe Kap. 1.1.

Berücksichtigung in der Planung

Um die vorliegende Planung auf der Ebene des Flächennutzungsplanes anzupassen, ist eine Änderung erforderlich. Die Planungen entsprechen nicht der Zielsetzung der gemeindlichen und nur teilweise der landesplanerischen Planung. Aus diesem Grund wurde ein raumordnerisches Abstimmungsverfahren durchgeführt und eine umfangreiche Variantendiskussion geführt. Die Abweichungen sind daher begründbar und in ihren Auswirkungen minimierbar. Die daraus resultierenden Vorgaben werden in der verbindlichen Bauleitplanung berücksichtigt.

1.5 Schutzgebiete nach BNatSchG

Natur- und Landschaftsschutzgebiete nach BNatSchG

Natur- und Landschaftsschutzgebiete sind im Planungsraum nicht vorhanden. Naturschutzgebiete finden sich auch in der näheren Umgebung nicht.

Nach Nordosten und Südosten/Süden grenzen jedoch Landschaftsschutzgebiete an den Planungsraum an:

- Name: Lasbek-Dorf
- Nummer: 60
- Kreis: OD
- Datum der Verordnung: 16.04.1973

und:

- Name: Todendorf
- Nummer: 53
- Kreis: OD
- Datum der Verordnung: 13.02.1973

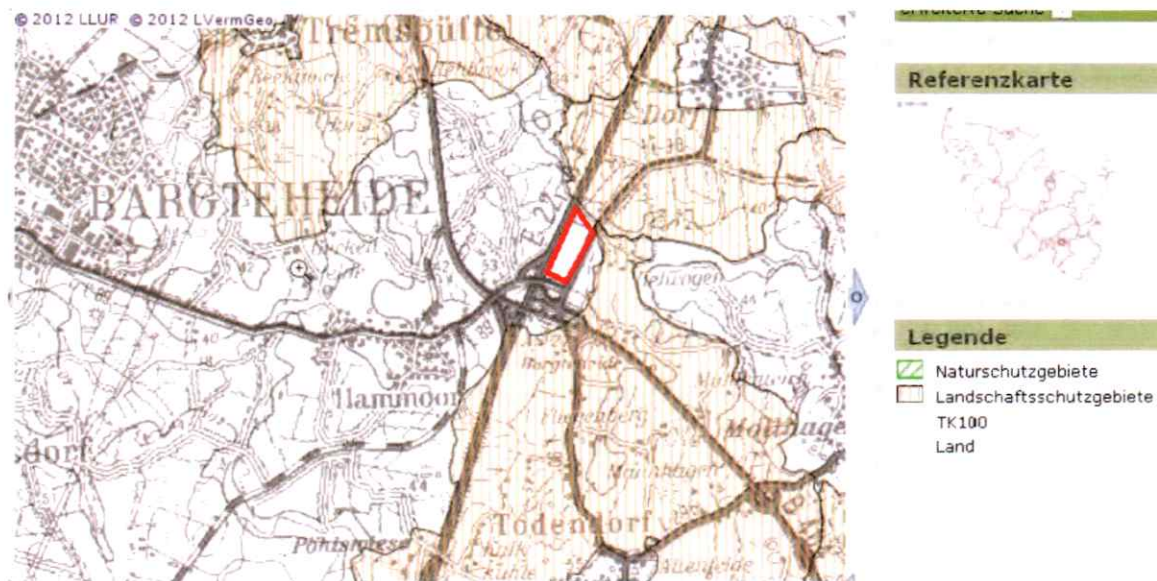


Abb. 3: Schutzgebiete nach BNatSchG (Quelle Umweltatlas SH)

Biotopverbund

Die Süderbeste stellt eine Nebenverbundachse dar, die nördlich an das Vorhaben angrenzt.

NATURA 2000 - Gebiete

Im Umfeld der Standorte befindet sich zwischen A 1 und A 21 das FFH-Gebiet „Rehbrook“ (2227-352) und im Süden westlich der A 1 das FFH-Gebiet „Nördlich Tiergarten“ (2227-351). Vogelschutzgebiete sind in der Umgebung nicht vorhanden.

Als Erhaltungsgegenstand der Gebiete werden folgende Lebensraumtypen und Arten genannt:

FFH-Gebiet „Rehbrook“ (2227-352):

Das FFH-Gebiet liegt in einer Entfernung von ca. 1 km zum Vorhabensort.

- Hainsimsen-Buchenwald (Luzulo-Fagetum)
- Waldmeister-Buchenwald (Asperulo-Fagetum)
- Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit *Quercus robur*
- Weitere nach Standarddatenbogen vorkommende Arten, die jedoch nicht als Erhaltungsgegenstand genannt sind: Laubfrosch, Knoblauchkröte, Moorfrosch

FFH-Gebiet „Nördlich Tiergarten“ (2227-351):

Das FFH-Gebiet liegt in einer Entfernung von ca. 2,5 km zum Vorhabensort.

- Hainsimsen-Buchenwald (Luzulo-Fagetum)
- Waldmeister-Buchenwald (Asperulo-Fagetum)
- Subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Hainbuchenwald (*Carpinion betuli*)
- Kammmolch

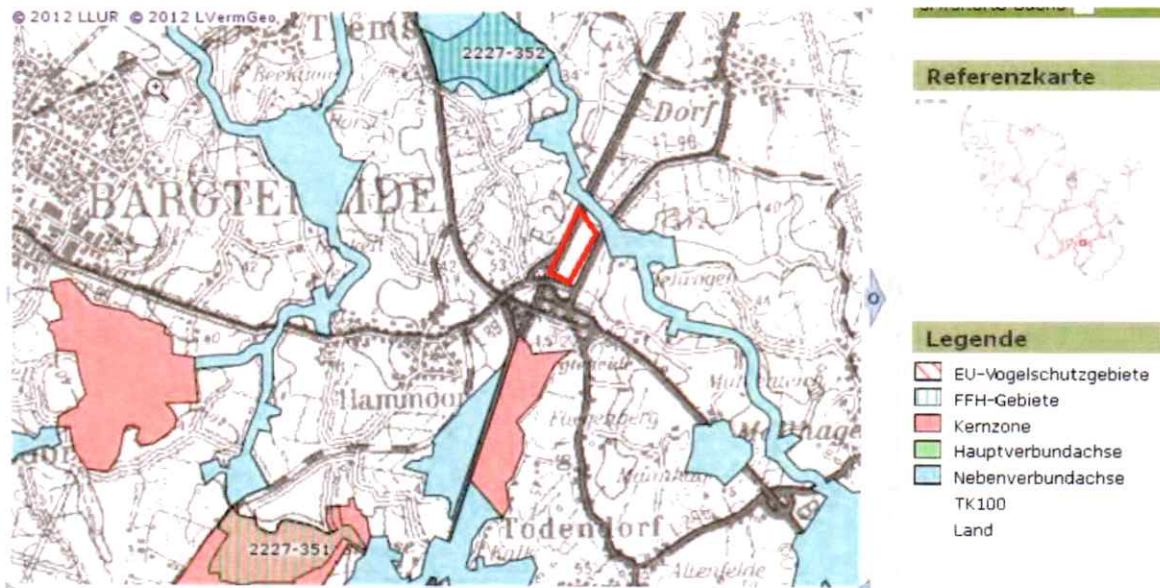


Abb. 4: Biotopverbund und Natura-2000 (Quelle Umweltatlas SH)

Berücksichtigung in der Planung

Schutzgebiete sind durch die Planung nicht unmittelbar betroffen. Indirekte Auswirkungen werden in der verbindlichen Bauleitplanung untersucht und bei Bedarf minimiert. Aufgrund der Entfernung sind hier nur die Landschaftsschutzgebiete sowie die Verbundachse der Süderbeste zu betrachten.

1.6 Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung

Der Untersuchungsraum für die Schutzgüter umfasst die Flächen des Bebauungsplanes sowie die angrenzenden Flächen, so dass die Wirkräume aller zu erwartender Auswirkungen betrachtet werden.

Die Auswirkungen auf die Umwelt durch das geplante Vorhaben werden, nach den im BauGB § 1 Absatz 6 Nummer 7 genannten Schutzgütern untergliedert, untersucht:

- Mensch, Gesundheit und Bevölkerung
- Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt
- Boden und Fläche
- Wasser
- Luft und Klima
- Landschaft und Landschaftsbild
- Kultur- und sonstige Sachgüter

sowie die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.

Dazu wird zuerst der Bestand erfasst und beschrieben. Die Darstellung des Ist-Zustandes beruht überwiegend auf der Auswertung einer Bestandskartierung der Biotoptypen sowie vorhandener Daten. Neben der Bestandsbeschreibung erfolgt auch eine Bewertung des momentanen Zustandes, so dass im ökologischen und kulturellen Sinne sensible Bereiche schon bei den Planungen zum Teil entsprechend berücksichtigt werden können.

Bei der Darstellung der Auswirkungen wird geprüft, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu befürchten sind. Sofern diese nicht vermeidbar oder minimierbar

sind, werden sie zur Bewertung des Vorhabens aufgezeigt. Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern werden ebenfalls aufgezeigt.

2 Beschreibung der durch das Vorhaben zu erwartenden Umweltauswirkungen

2.1 Bau- und Anlagenphase

Durch den Bau eines Autohofes kommt es zu verschiedenen Wirkfaktoren, die sich auch, je nach Baudurchführung, über einen längeren zeitlichen Rahmen erstrecken können.

Als besonderer Belastungsfaktor sind dabei der Lärm durch Maschinentätigkeiten sowie der Baustellenverkehr zu nennen. Eingeschränkte Passierbarkeit der angrenzenden Straßen und ein erhöhter LKW-Verkehr haben zudem Auswirkungen über das Baugebiet hinaus.

Flächen (Baufenster zuzüglich Nebenanlagen) werden versiegelt und stehen nicht mehr als Lebensraum zur Verfügung. Die natürlichen Bodenfunktionen gehen in diesen Bereichen verloren. Es kommt zu Versiegelung mit hohen Flächenanteilen (i.d.R. mind. 80 %) und damit zum Verlust der natürlichen Bodenfunktionen. Die Fläche beträgt ca. 7 ha. Für die Fläche der Regenrückhaltung sowie die Maßnahmenfläche Gewässerschutz sind sehr geringe Versiegelungsgrade anzunehmen. Hier sind naturnahe Strukturen möglich, die jedoch zunächst auch mit Bodenabgrabungen und Störungen der bestehenden Strukturen verbunden sind.

Durch Erschließung und Bebauung gehen Lebensräume der Tier- und Pflanzenwelt in der Bauphase verloren. Auf der Fläche für Regenwasserbehandlung werden ein Klär- und ein Rückhaltebecken vorgesehen, die zu Bodenabgrabungen führen.

Randliche Knicks liegen außerhalb des Geltungsbereiches und bleiben erhalten, nur im Bereich der Zufahrt kommt es zu Gehölzverlust (Feldgehölz mit Bäumen an der Straßenböschung). Das Orts- und Landschaftsbild und auch das subjektive Landschaftsempfinden werden durch den Bau des Autohofes deutlich verändern.

2.2 Anlagen- und Betriebsphase

Während der Anlagen- und Betriebsphase stellen Verkehr (Lärm) und Bewegungen sowie die Baukörper an sich (Landschaftsbild) die bedeutendsten Wirkfaktoren dar. Diese werden jedoch durch die im Bestand vorhandenen Lärm- und Verkehrswirkungen der A1 (Vorbelastungen) überlagert.

Zusätzlich ist durch die Bebauung mit einer erhöhten Wärmeabstrahlung und von Stoffeinträgen (Abgase, Müll) auf die umliegenden Flächen zu rechnen. Die Versiegelung von Boden hat nachteilige Auswirkungen auf den Wasserhaushalt.

Die gewerblich genutzten Flächen Hammors werden durch die Planungen deutlich vergrößert und nach Osten erweitert. Beeinträchtigungen der Schutzgüter und der Wechselwirkungen untereinander, hervorgerufen durch anthropogenes Nutzungsverhalten, Versiegelungen und Landschaftsveränderung werden somit ebenfalls vergrößert bzw. nach Osten hin ausgedehnt.

In der Landschaft stellt der Autohof eine Fläche mit geringer Naturnähe gegenüber der ansonsten ländlichen geprägten Umgebung dar. Das vorhandene Autobahnkreuz wirkt jedoch als Vorbelastung.

Weitere erhebliche Wirkfaktoren sind während der Betriebsphase nicht zu erwarten. Es erfolgt jedoch eine ergänzende Prüfung im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung.

3 Umweltprüfung nach § 2 (4) Satz 1 BauGB

3.1 Umweltbezogene Bestandsaufnahme (Basisszenario) anhand folgender Schutzgüter, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

3.1.1 Schutzgut Mensch, Gesundheit und Bevölkerung

Nutzungsstrukturen:

Die Gemeinde Hammoor liegt östlich von Bargtheide und das BAB-Kreuz Bargtheide liegt am östlichen Rand der Gemeinde.

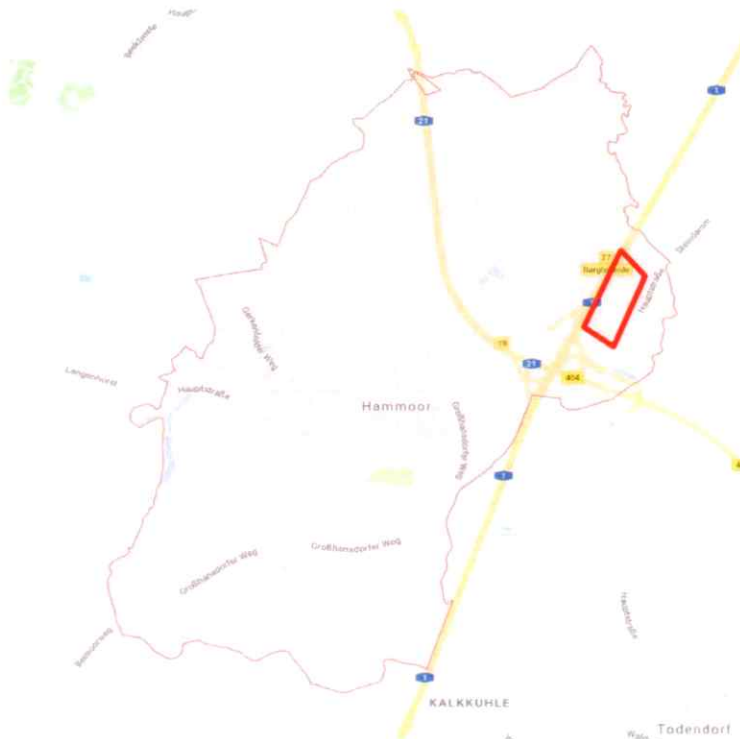


Abb. 5: Gemeindefläche und Vorhabensfläche (Quelle google-maps)

Die Ortschaft liegt an der Verbindungsstraße vom BAB-Kreuz nach Bargteheide. Neben Wohnbebauung finden sich auch Gewerbebetriebe und Gastronomie v.a. an der Verbindungsstraße. Nach Norden und Süden sind landwirtschaftliche Nutzflächen zu finden, im Süden auch Flächen des Naturschutzes.

Die Ortslage und Bebauung Hammoor liegt in ca. 1 km Entfernung vom Vorhaben westlich des Autobahnkreuzes, östlich der Hauptstraße (Landesstraße 90) liegt Einzelhausbebauung innerhalb der Waldfläche an der Süderbeste. Die nächstgelegene Wohnbebauung liegt in einer Entfernung von ca. 250 m.

Zwischen der B404 und der BAB 1 liegen eine Knicklandschaft und ein Parkplatz, von dem aus die Flächen zur örtlichen Erholung genutzt werden. Eine überregionale Erholungsfunktion ist nicht vorhanden.

Die Süderbeste hat eine Vorflutfunktion für das Einzugsgebiet, dem die Vorhabensfläche zuzuordnen ist. Eigene Vorfluter auf der Fläche sind nicht vorhanden.

Der Vorhabensstandort selbst wird ackerbaulich genutzt und von Knicks durchzogen. Die BAB A1 und Hauptstraße sowie die Süderbeste im Norden begrenzen die Fläche. In der Fläche steht ein genutzter Funkmast.

Lärm und Verkehr:

Es gibt eine deutliche Vorbelastung durch die von den Autobahnen östlich der Ortslage und durch die von der L 89 emittierten Lärmimmissionen, wobei letztere vor allem für die innerörtliche Lärmbelastung verantwortlich ist. Durch den Verkehrslärm werden nicht nur die nächstgelegene Wohnbebauung und der siedlungsnahe Freiraum beeinträchtigt, sondern auch die der Lärmbelastung ausgesetzte Landschaft ist für eine landschaftsbezogene Erholung kaum mehr geeignet. Dieses gilt vor allem für die Flächen an der A 1 und der A 21.

Störfälle und Katastrophenschutz:

Besonders Störfall relevante Betriebe gemäß Störfallverordnung (12. BImSchV gemäß Seveso II RL) sind nicht vorhanden.

Bewertung:

- Gebiet mit geringer Bedeutung für die Naherholung,
- Gebiet mit mittlerer Bedeutung für die Landwirtschaft,
- Hohe Belastungen durch Verkehrslärm und Verkehr vorhanden.

3.1.2 Schutzgut Pflanzen / Biotope

Der Geltungsbereich wird durch eine Acker- und Knicklandschaft dominiert. Im Norden verläuft die Süderbeste als Fließgewässer. Kleingewässer sind dort weiter südöstlich vorhanden. Im Umfeld liegt im Osten in ca. 200 m Entfernung zur Landesstraße eine Niederung mit Grünlandnutzung, im Nordosten angrenzend an die Landesstraße ein Wäldchen.

An nach § 30 BNatSchG i.V. mit § 21 LNatSchG geschützten Biotopen befinden sich mehrere Knicks. Zudem sind die im Umfeld vorhandenen Kleingewässer tlws. als geschützte Biotope einzustufen.



Foto 1: Knick zwischen Ackerflächen



Foto 2: Grenze zur Straße im Osten



Foto 3: Ältere Gehölze im Knick



Foto 4: Zur Autobahn hin abfallendes Gelände mit Ackerfläche



Foto 5: Straßengraben



Foto 6: Süderbeste nördlich des Standortes

Bewertung Biotope:

- Geschütztes Biotop Knick in unterschiedlicher Ausprägung,
- Sonst überwiegend Biotope allgemeiner Bedeutung (Acker)

3.1.3 Schutzgut Tiere, Artenschutz und Biologische Vielfalt

Der Geltungsbereich und anschließende Flächen wurden 2013/14 bezüglich des Vorkommens geschützter Arten untersucht. Es wurden eine Biotoptypenkartierung, eine faunistische Potenzialanalyse und Kartierungen zu Vögeln, Fledermäusen und Haselmaus durchgeführt. Die Daten wurden über die Biotopausstattung 2020 plausibilisiert und es wurden die Offenlandvögel im geplanten Geltungsbereich überprüft.

Im Ergebnis sind europäisch geschützte Arten im Geltungsbereich in den Knicks Haselmaus und Fledermäuse sowie Brutvögel, die auch vereinzelt mit Offenlandarten in den Flächen vorkommen. Die Feldlerche (RL-Art gefährdet) ist im Geltungsbereich 2020 nicht nachgewiesen worden. Europäisch geschützte Arten sind bei weiteren Artengruppen der Amphibien, Reptilien, Insekten oder Säugetiere nicht zu erwarten. Dies wird über eine Potenzialanalyse im Verfahren zum Bebauungsplan konkretisiert. Die vorhandenen Daten werden dann nochmals plausibilisiert und über eine aktuelle Abfrage von Landesdaten (u.a. WinArt) ergänzt.

An der Süderbeste ist für Fledermäuse ein Flugkorridor vorhanden, der Fischotter kann entlang der Süderbeste vorkommen, ein Ruheraum besteht hier aber nicht.

Die artenschutzrechtlichen Ergebnisse werden nachfolgend zusammengefasst und beschränken sich in der Bewertung lediglich auf den Vorzugsstandort (Geltungsbereich F-Plan):

Haselmaus:

Zur Untersuchung von Vorkommen der Haselmaus wurden die vorhandenen Knicks und Bereich mit Ruderalflur im Dezember 2013 auf vorhandene Nester der Art untersucht. Zusätzlich fand eine Nachsuche nach Fraßspuren an Haselnüssen statt, die jedoch nur in Bereichen mit Haselsträuchern möglich war.

Nachweise der Haselmaus über Nester und Fraßspuren konnten an folgenden Standorten erbracht werden. Die intensivste Besiedelung fand sich an der westlichen Böschung der

Autobahn in Bereichen mit dichtem Bewuchs aus Ruderalvegetation und Sträuchern (u.a. Schlehe).



- ★ Nachweis der aktuellen Kartierung (BBS, 2013)
- ▲ Nachweis durch die UNB (Dezember 2013)
- ◼ Nachweis aus dem Artkataster (2010-2012)

Abb. 6: Haselmausvorkommen im Untersuchungsraum und näheren Umfeld

Brutvögel

Die Horstkartierung und die erste Erfassung der Brutvögel und Nahrungsgäste erfolgte am 20.03.2014 und 15.04.2014. Das Untersuchungsgebiet ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

Die Bestandsermittlung geschah sowohl akustisch als auch optisch unter Zuhilfenahme eines Fernglases (Leica 10 x 42 Ba) und eines Spektivs (Zeiss). Die bisher ermittelten Arten sind der Artenübersicht der

zu entnehmen.

In

sind die im März und April beobachteten Arten aufgeführt. Es handelt sich hier fast ausschließlich um weit verbreitete und häufige Brutvögel der Gehölze. Wegen des frühen Untersuchungszeitpunktes sind außerdem Vorkommen weiterer ziehender Vogelarten als Brutvögel zu erwarten.

Es wurden keine Bodenbrüterarten wie z. B. Feldlerche oder Kiebitz gefunden. Die Gewässer werden durch wenige sehr unempfindliche Arten (Teichhuhn, Stockente) besiedelt. Zu den im Untersuchungsgebiet beobachteten jagenden Greifvogelarten gehörten vor allem Mäusebussarde, sehr vereinzelt auch der Rotmilan.

Eine Besonderheit stellt der Brutplatz mit Brutnachweis des Uhus im Waldgebiet "Rögen" dar. In diesem Bereich wurde auch 2013 ein Brutnachweis bei WINART gemeldet.

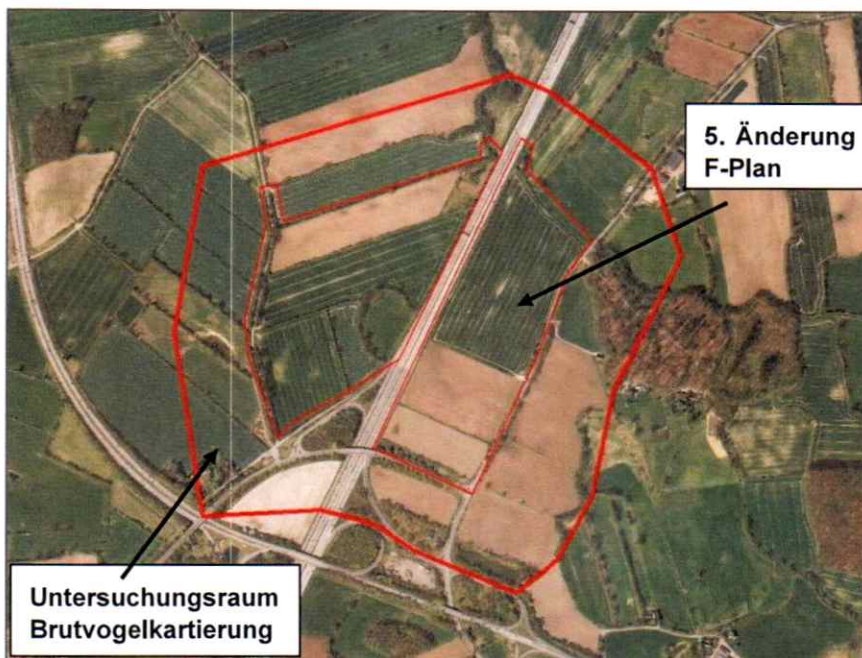


Abb. 7: Untersuchungsraum der Brutvogelkartierung

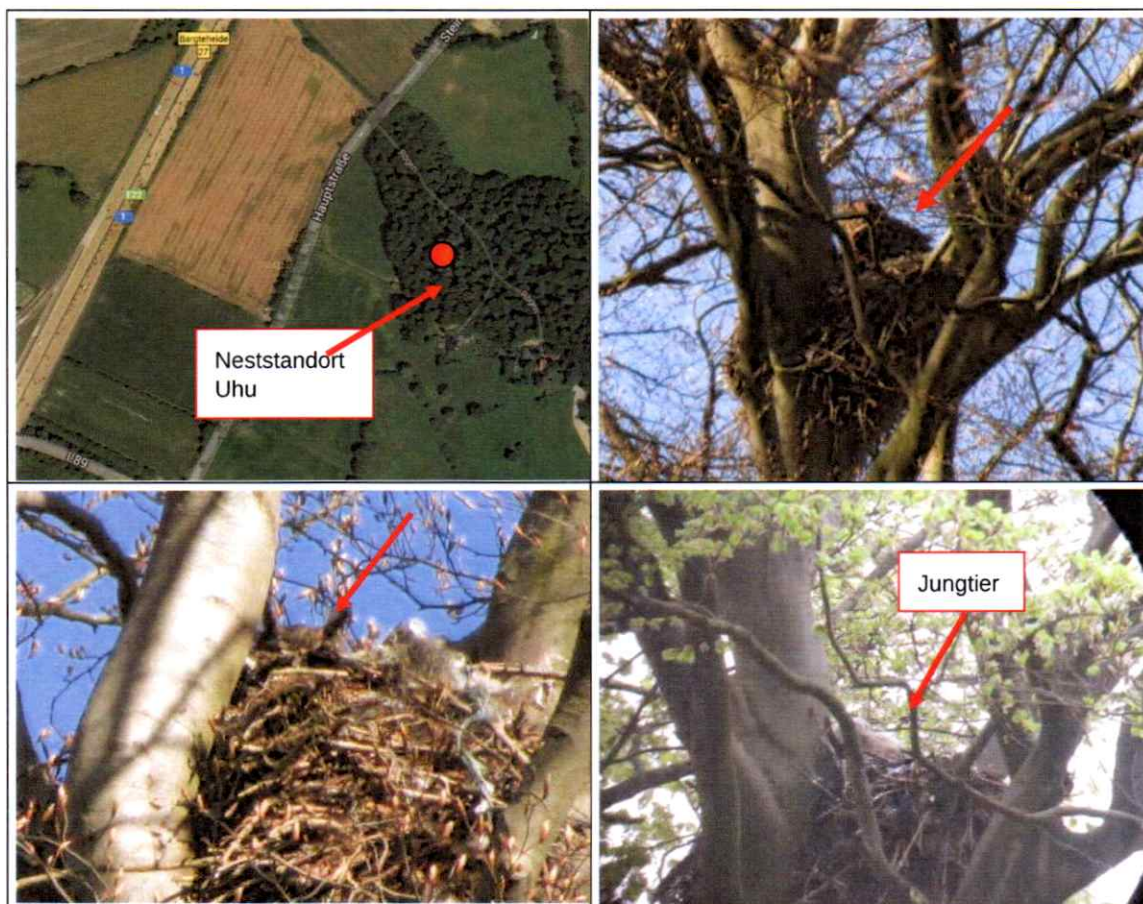


Abb. 8: Brutstandort und Fotos eines Uhuhorstes mit Brutnachweis im Wald Rögen (15.04.2014)

Tab. 1: Brutvogeluntersuchung, Stand: April 2014 (wertgebende Arten fett)

| | Erhalt.- Zustand SH | RL SH | BNatSchG | | VSRL | Stand- ort | Umge- bung |
|------------------|---------------------------|----------|-----------|-----------|------|---------------|---------------|
| | | | BG | SG | | | |
| Amsel | g | | BG | | | BV | BV |
| Bachstelze | g | | BG | | | BV | BV |
| Blaumeise | g | | BG | | | BV | BV |
| Buchfink | g | | BG | | | | BV |
| Buntspecht | g | | BG | | | | BV |
| Eichelhäher | g | | BG | | | | BV |
| Elster | g | | BG | | | | BV |
| Feldsperling | g | | BG | | | | BV |
| Fitis | g | | BG | | | | BV |
| Gartenbaumläufer | g | | BG | | | | BV |
| Gartengrasmücke | g | | BG | | | | BV |
| Gartenrotschwanz | g | | BG | | | | BV |
| Gimpel | g | | BG | | | | BV |
| Grünling | g | | BG | | | | BV |
| Hausrotschwanz | g | | BG | | | | BV |
| Hausperling | g | | BG | | | | BV |
| Heckenbraunelle | g | | BG | | | BV | BV |
| Klappergrasmücke | g | | BG | | | | BV |
| Kleiber | g | | BG | | | | BV |
| Kohlmeise | g | | BG | | | BV | BV |
| Mönchsgrasmücke | g | | BG | | | | BV |
| Rabenkrähe | g | | BG | | | | BV |
| Ringeltaube | g | | BG | | | BV | BV |
| Rotkehlchen | g | | BG | | | | BV |
| Singdrossel | g | | BG | | | | BV |
| Star | g | | BG | | | | BV |
| Stockente | g | | BG | | | | BV |
| Sumpfmeise | g | | BG | | | | BV |
| Teichhuhn | g | | BG | SG | | | BV |
| Uhu | g | | BG | SG | | | BV |
| Zaunkönig | g | | BG | | | | BV |
| Zilpzalp | g | | BG | | | BV | BV |
| Artenzahl | | | | | | 7 | 32 |

Erhalt.-Zustand SH: g = günstig

RL SH: Rote Liste Schleswig-Holstein

BNatSchG: BG = besonders geschützt, SG = streng geschützt

VSRL: in Anhang I der Vogelschutzrichtlinie genannt

BV = Brutverdacht

Ergänzende Hinweise bzgl. der Eignung für Nahrungsgäste:

Aufgrund der Biotopausstattung ist die Grünlandniederung ca. 200 m östlich des Änderungsbereichs als Nahrungsfläche für den Weißstorch anzunehmen. Die Abnahme von Grünland in Schleswig-Holstein führt derzeit zu der Beobachtung, dass zunehmend auch Ackerflächen, je nach Bewuchshöhe, als Nahrungsflächen genutzt werden.

Bei den Begehungen wurden Kraniche auf den Grünlandflächen östlich des Änderungsbereiches festgestellt. Außerhalb der Jungenaufzuchtzeit ist auch eine Nutzung der Ackerflächen als Nahrungshabitat möglich, wobei die Flächen durch die Autobahnnähe gestört sind.

Amphibien

Zur Erfassung der Amphibien wurden zwei Begehungen am 07. und 28. April 2014 durchgeführt. Es wurden 4 Gewässer innerhalb des Untersuchungsraums untersucht.

Die Gewässer wurden per Sichtkontrolle und Verhören sowie durch Kescherfänge untersucht.

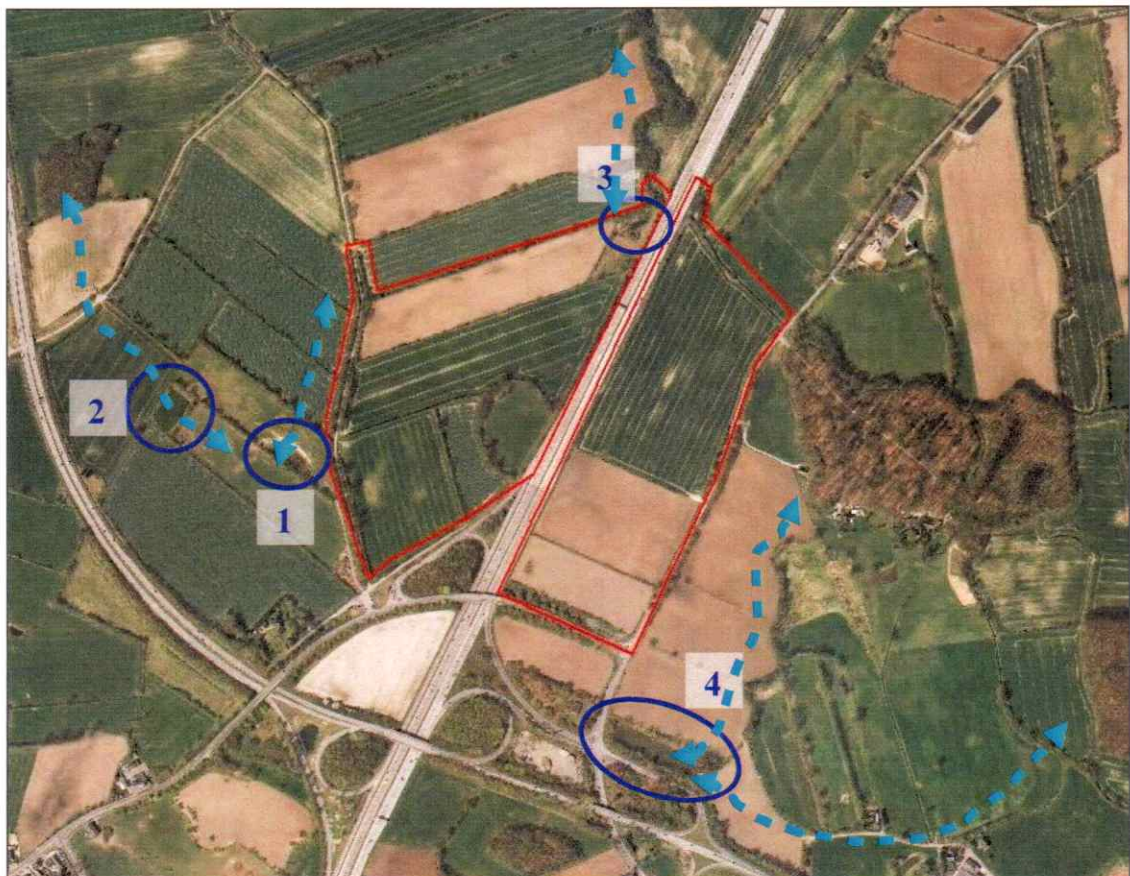


Abb. 9: Probestellen der Amphibienerfassung

-  Betrachtete Gewässer
-  Mögliche Wanderstrecken zwischen (potenziell) Laichgewässer und Winterlebensraum

Gewässer 1:

Bei Gewässer 1 handelt es sich um ein gehölzbestandenes bruchwaldartiges Gewässer mit Vorkommen u.a. von Rohrkolben und Wasserfeder. Das Gewässer ist stark veralgt.

Bei der ersten Begehung fand sich Laich von Erdkröte und Grasfrosch (5 Laichballen) im südlichen Bereich des Gewässers. Bei der 2. Begehung (29.04.2014) konnten Kaulquappen von Erdkröte und Braunfröschen nachgewiesen werden.

Bei den Kaulquappen der Braunfrösche handelt es sich wahrscheinlich um Grasfrösche, eine sichere Zuordnung der jungen Larven war jedoch nicht möglich. Da zuvor Grasfroschlaich festgestellt wurde ist davon auszugehen, dass es sich um die daraus geschlüpften Tiere, d.h. Grasfrösche, handelt. Rufende Tiere wurden nicht festgestellt.

Gewässer 2:

Gewässer 2 ist ein Abgrabungsgewässer nordwestlich von Gewässer 1. In den Randbereichen wächst stellenweise etwas Schilf und Rohrkolben. Die Ufer sind sehr steil, das Gewässer besitzt einen annähernd rechteckigen Umriss. Das Gewässer weist einen Fischbestand auf. Amphibien fanden sich hier nicht.

Gewässer 3:

Als Gewässer 3 wurde das Rückhaltebecken westlich der Autobahn im Norden von Standort 2 untersucht. Am nördlichen Ufer wächst ein schmaler Schilfstreifen, im Süden und Osten wachsen am Ufer Weidensträucher. Das Gewässer ist nährstoffreich. Amphibien fanden sich hier nicht.

Gewässer 4:

Gewässer 4 ist ein Rückhaltebecken an der Autobahnauffahrt südöstlich von Standort 3. Das Gewässer weist in den Randbereichen Schilfröhricht auf, angrenzend findet sich Weidenbewuchs. Das Gewässer weist einen Fischbestand auf.

Bei der 2. Begehung fanden sich Kaulquappen der Erdkröte im Gewässer.



Foto 7: Gewässer 1



Foto 8: Gewässer 2



Foto 9: Gewässer 3



Foto 10: Gewässer 4



Foto 11: Braunfroschlaich in Gewässer 1



Foto 12: Erdkrötenlaich in Gewässer 1

Als weitere Art ist, insbesondere in Gewässer 1, der Teichmolch zu erwarten. In Gewässer 2 und 4 ist die Eignung aufgrund des Fischbesatzes und der Struktur gering.

Für den Kammolch ist das Potenzial gering. In Gewässer 1 ist ein Vorkommen nicht auszuschließen, in den übrigen Gewässern aufgrund der Strukturen oder Fischbesatz wenig wahrscheinlich.

Wanderstrecken sind zwischen Laichgewässern und Winterlebensraum möglich. Anhand der Strukturen denkbare Korridore sind in Abb. 9 grob dargestellt. Wanderungen durch die Flächen können vereinzelt vorkommen, regelmäßige bedeutende Wanderungen sind aufgrund der Strukturen jedoch nicht anzunehmen.

Fledermäuse

In den Nächten vom 24. auf den 25.04.2014 und vom 29. auf den 30.04.2014 wurden in den beiden Betrachtungsgebieten Detektorerhebungen zur Erfassung der lokalen Fledermausfauna durchgeführt. Die Erfassungen dauerten jeweils die ganze Nacht und erfolgten mit 2 Personen gleichzeitig. Ergänzend wurden in beiden Nächten und in jedem Teilgebiet an den linearen Gehölzstrukturen jeweils 3 sog. Horchboxen aufgestellt. Die Ergebnisse der Horchboxen finden sich in der Tab. 3.

Im Vordergrund stand während der Freilandbegehungen die vergleichende Erfassung von Artenspektrum und Raumnutzungsintensität.

Insgesamt können die festgestellten Fledermausaktivitäten in den beiden Teilräumen als durchschnittlich eingestuft werden. Es fanden sich jedoch in den Randbereichen beider Flächen Aktivitäts-„Hot-Spots“.

Es wurden mit Großem Abendsegler, Wasser-, Zwerg- und Breitflügelfledermaus vier Arten festgestellt. Die häufigste Art war die Zwergfledermaus, die praktisch überall im Gebiet präsent war. Ihr folgte in der Häufigkeit die Breitflügelfledermaus, die sowohl im Ostteil als auch im Westteil bei der Jagd registriert werden konnte. Während im Untersuchungsgebiet-West nur die Zwerg- und die Breitflügelfledermaus einen engeren Bezug zum Plangebiet zeigten, traten im östlichen Bereich vor allem in der Nähe des Waldrandes „Rögen“ auch zunehmend Großer Abendsegler und die Wasserfledermaus jagend in Erscheinung. Dort befindet sich ein sog. „Hot-Spot-Bereich“ auf der Ostseite (vgl. HB 3-Ost in Tab. 3). Es handelt sich dabei um einen Graben mit den sich im Osten daran anschließenden Gehölzen (Waldbereich), über dem alle vier im Gebiet regelmäßig auftretenden Arten in z.T. hoher Intensität bei der Jagd angetroffen werden können. Er wurde in der nachfolgenden Abbildung b. 10 als Jagdgebiet J1-O bezeichnet und stellt den mit Abstand hochwertigsten Bereich im Osten der Autobahn dar. Im Waldgebiet „Rögen“ dürften sich dabei die Quartiere von Wasserfledermaus und Großem Abendsegler befinden, so dass beide Arten von hier aus wahrscheinlich zum Graben einfliegen. Während sich die Wasserfledermaus dabei strukturgebunden fortbewegt (Flugstraße entlang der Strukturen im J1-O), fliegt der Abendsegler dabei hoch im Luftraum und nutzt i.d.R. keine Leitstrukturen auf seinem Weg in die Jagdgebiete. Darüber hinaus bot das im Süden angrenzende Rapsfeld zusätzlich ein gutes Nahrungsangebot. Der restliche Bereich des UG-Ost ist für Fledermäuse anscheinend ohne größere Bedeutung.

Im westlichen Bereich konnte mit dem Redder an der westlichen Flanke ebenfalls ein „Hot-Spot“ diagnostiziert werden. Hierbei handelt es sich um ein in hoher Intensität von Zwerg- und Breitflügelfledermäusen genutztes Jagdhabitat (J1-W). Da es sich bei beiden Arten um typische Siedlungsfledermäuse handelt, ist es wahrscheinlich, dass sich deren Quartiere im Siedlungsbereich von Hammoor im Südwesten der Untersuchungsfläche befinden, so dass ggf. strukturgebundene Einflüge (Flugstraßenfunktion!) von Südwesten her in den Redder erfolgen. Dieser selbst dürfte somit ein intensiv genutztes Jagdhabitat sowie eine Flugstraße für beide Arten darstellen. Im Gegensatz zum östlichen Bereich treten hier auch an anderer Stelle regelmäßig jagende Fledermäuse auf (vgl. HB 1-West und 3-West), wenngleich diese Bereiche in ihrer Bedeutung für die lokalen Fledermauspopulationen deutlich abzufallen scheinen.

Quartiere konnten in beiden Teilgebieten nicht lokalisiert werden. Zumindest das Auftreten von Großquartieren wie Wochenstuben und Winterquartieren wird hier als sehr unwahrscheinlich angesehen. Mit Ausnahme der Breitflügelfledermaus, die als ausschließliche Gebädefledermaus gilt, ist jedoch von allen anderen 3 Arten eine Nutzung vereinzelter Tagesverstecke oder von sog. Balzquartieren (Einzelquartiere) in geeigneten Baumhöhlen oder -spalten möglich.

Tab. 2: Nachgewiesene Fledermausarten im Plangebiet Hammoor

RL SH: Gefährdungsstatus in Schleswig-Holstein (BORKENHAGEN 2001)

Gefährdungskategorien: D: Daten defizitär V: Art der Vorwarnliste - : ungefährdet

FFH-Anh.: In den Anhängen der FFH-Richtlinie aufgeführt: IV: streng geschützte Arten von gemeinschaftlichem Interesse

| Art | RL SH | FFH-Anh. | Erläuterungen |
|---|-------|----------|---|
| Wasserfledermaus <i>Myotis daubentonii</i> | --- | --- | Im UG-West lediglich eine Registrierung eines durchfliegenden Tieres im Redder an der Westflanke. Auch auf den Horchboxen keine Myotis-Kontakte. Hier weder bedeutende Jagdhabitats noch Flugstraßen zu erwarten. Quartiernutzung unwahrscheinlich Im UG-Ost hohe Jagdaktivitäten über dem Graben der auf das Waldgebiet „Rögen“ zuläuft. Vermutlich beherbergt Letzterer eine Wochenstubenpopulation der Art. An anderer Stelle des Gebiets weder Nachweise bei den Detektorbegehungen noch auf den Horchboxen. |
| Breitflügel-Fledermaus <i>Eptesicus serotinus</i> | V | § (IV) | Redder im UG-West (J1-W) und Graben im UG-Ost (J1-O) sind die einzigen nachgewiesenen Jagdhabitats der Art. Ansonsten zwar mehr oder weniger regelmäßig auf den Horchboxen und an anderer Stellen beim Durchflug zu registrieren, jedoch lässt sich für andere Bereiche keine besondere Bedeutung für die Art ableiten. Lineare Gehölze möglicherweise mit Leitlinienfunktion. Keine Quartiere. |
| Zwergfledermaus <i>Pipistrellus pipistrellus</i> | D | § (IV) | Häufigste Art des Untersuchungsraums. In beiden Gebieten etwa gleichhäufig und sehr präsent. Jagdaktivitäten über beide Teilräume verteilt, allerdings mit deutlichen Schwerpunkten in den beiden Jagdgebieten-Hot-Spots J1-W und J1-O. Insgesamt hohe Aktivitätsdichte. Balzquartiere und Tagesverstecke in Bäumen zu erwarten. Großquartiere dagegen vermutlich in Häusern des benachbarten Siedlungsraumes. |
| Großer Abendsegler <i>Nyctalus noctula</i> | - | § (IV) | Sehr fluchtüchtige Art. Im UG-West regelmäßiges Auftreten jedoch keine Jagdaktivitäten nachgewiesen. Im Osten dagegen entlang des Waldrandes „Rögen“ regelmäßige Jagdaktivitäten. Möglicherweise beherbergt der Wald eine Wochenstube des Großen Abendseglers. Großquartiere im UG nicht zu erwarten, Tagesquartiernutzung dagegen in größeren Bäumen möglich. |

Ergebnisse der Horchboxen

Zur Ermittlung und Aktivitätsüberprüfung von Jagdhabitats und einer möglichen Diagnose von Flugstraßen dienten schließlich auch die jeweils 6 in beiden Teilgebieten an linearen Gehölzstrukturen ausgebrachten Horchboxen. Die Ergebnisse sind in der Tab. 3, die Standorte in b. 10 dargestellt.

Die Horchboxenergebnisse bestätigen und verfeinern die Kartierungsergebnisse hinsichtlich der vom Bearbeiter vor Ort mittels Detektor erfassten Aktivitätsdichten. Insgesamt sind die Aktivitäten als durchschnittlich, stellenweise als hoch (mit maximal 231 Aktivitäten am

24./25.04. an HB-Standort Nr. 3-Ost) einzustufen. Dominant sind eindeutig die Rufe der Gattung *Pipistrellus*, wobei es sich nach den Ergebnissen der Detektorbegehungen vermutlich ausschließlich um die Zwergfledermaus gehandelt haben dürfte. Die übrigen Arten traten im Vergleich zu dieser deutlich in den Hintergrund. Nur am HB-Standort 3-Ost wurden an beiden Expositionsterminen auch andere Arten in bemerkenswerter Dichte nachgewiesen. Bei diesem Standort handelt es sich damit augenscheinlich um ein hochbedeutsames Jagdgebiet für alle 4 im UG nachgewiesenen Fledermausarten. Am HB-Standort 1-West wurden im Gegensatz zu den Detektorerhebungen zumindest an einem Termin ebenfalls hohe Aktivitätsdichten ermittelt. Bei diesem Standort handelt es sich um eine Knickverzweigung, die vielfach für Fledermäuse eine höhere nahrungsökologische Bedeutung besitzen als lineare Gehölzstrukturen, da sich hier windgeschütztere Bereiche für die Insektenjagd finden und der Strukturreichtum und damit auch das Insektenangebot höher ist. Insgesamt spiegeln die Horchboxenergebnisse gut die auch im Rahmen der Detektorbegehungen ermittelten Häufigkeitsverhältnisse der im Gebiet auftretenden Fledermausarten wider.

Tab. 3: Ergebnisse der im Jahr 2014 ausgebrachten Horchboxen (HB 1-West bis HB 3-West und HB 1-Ost bis HB 3-Ost, **Standorte s. Abb. 1**)

Ept.: Art der Gattung *Eptesicus* vermutl. Breitflügelfledermaus, Pip: Art der Gattung *Pipistrellus* vermutl. Zwergfledermaus, Nyc. = Art der Gattung *Nyctalus* vermutl. Gr. Abendsegler, Myo = Art der Gattung *Myotis*

| Termine 2014 | HB1-West | HB2-West | HB3-West | HB1-Ost | HB2-Ost | HB3-Ost |
|--------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|---|--|
| 24./25.04. (Σ 6 HB) | 10 x Ept., 2 x Nyc., 22 x Pip. | 2 x Ept., 4 x Nyc., 4 x Pip. | 3 x Ept., 4 x Nyc., 10 x Pip. | 2 x Nyc., 6 x Pip. | 2 x Pip. | 15 x Ept., 44 x Myo., 22 x Nyc., 150 x Pip. |
| | $\Sigma = 34 \rightarrow$ hoch | $\Sigma = 10 \rightarrow$ gering | $\Sigma = 17 \rightarrow$ mittel | $\Sigma = 8 \rightarrow$ gering | $\Sigma = 2 \rightarrow$ sehr gering | $\Sigma = 231 \rightarrow$ sehr hoch |
| 29./30.04. (Σ 6 HB) | 4 x Ept., x Nyc., 14 x Pip. | 1 x Ept., 2 x Nyc., 8 x Pip. | 2 x Ept., 2 x Nyc., 12 x Pip. | 2 x Ept., 4 x Nyc., 10 x Pip. | 2 x Ept., 2 x Nyc., 2 x Pip. | 28 x Ept., 50 x Myo., 34 x Nyc., 102 x Pip. |
| | $\Sigma = 24 \rightarrow$ mittel | $\Sigma = 11 \rightarrow$ mittel | $\Sigma = 16 \rightarrow$ mittel | $\Sigma = 16 \rightarrow$ mittel | $\Sigma = 6 \rightarrow$ gering | $\Sigma = 214 \rightarrow$ sehr hoch |

Klassifizierung der HB-Aktivitäten (nach LANU 2008):

| Abundanzklasse | Aktivität | Abundanzklasse | Aktivität |
|----------------|-------------|----------------|--------------|
| 0 | keine | 31 – 100 | hoch |
| 1 – 2 | sehr gering | 101 – 250 | sehr hoch |
| 3 – 10 | gering | > 250 | äußerst hoch |
| 11 – 30 | mittel | | |

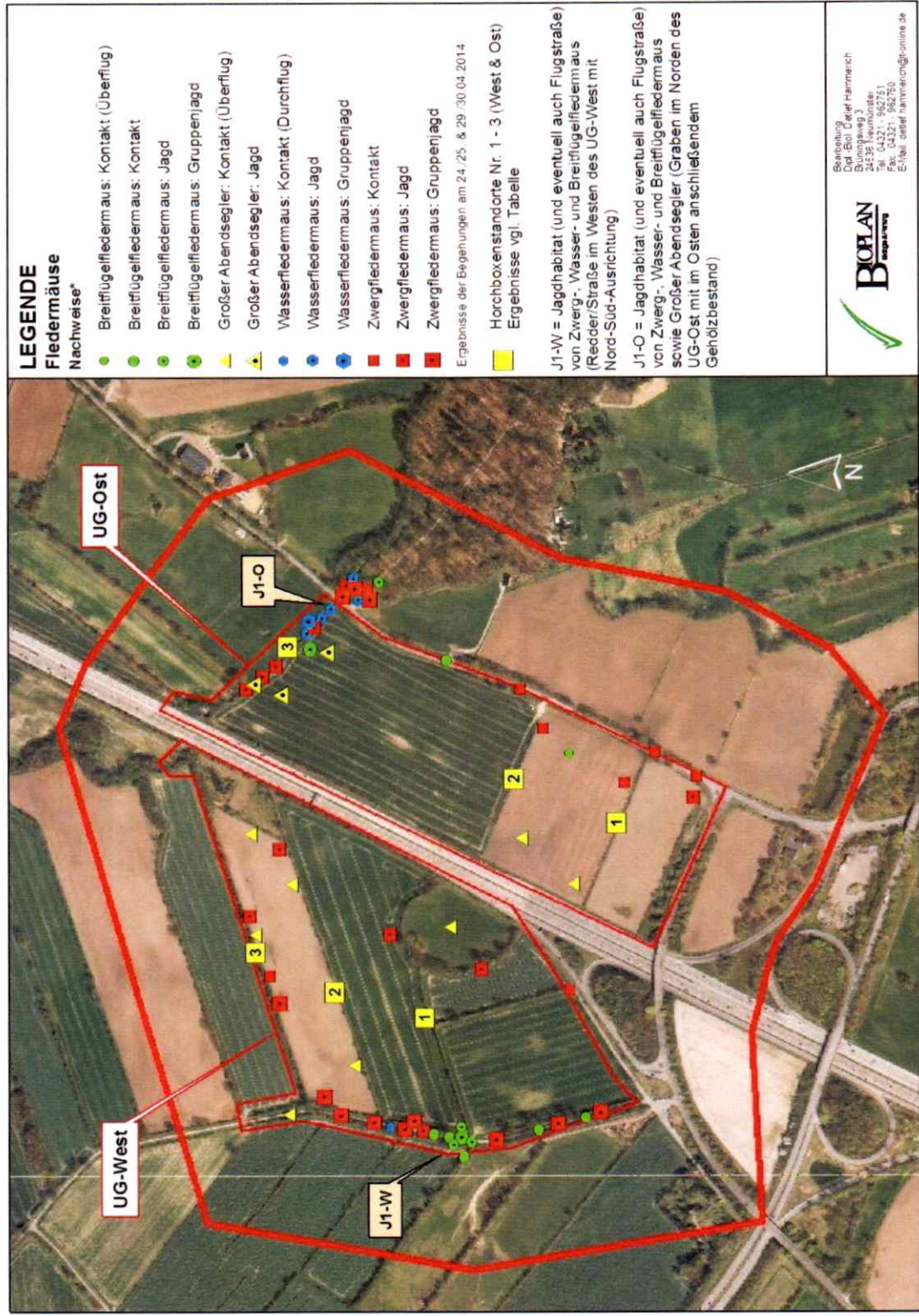


Abb. 10: Horchboxenstandorte und Nachweise von Fledermausaktivitäten im Plangebiet Hammoor im Jahr 2014

Weitere Arten / Zufallsnachweise

Die Süderbeste im Norden der Untersuchungsbereiche stellt einen möglichen Wanderkorridor für den **Fischotter** dar. Bei der Amphibienkartierung wurde stichprobenartig an den Stillgewässern und der Süderbeste auch nach Spuren (Kot, Trittsiegel) des Fischotters geschaut. Es wurden dabei keine Otterspuren gefunden. Im Artkataster des LLUR liegen von den Standorten und aus einem Umfeld von 1 km keine Fischotternachweise vor.

Unter den **Reptilien** sind keine europäisch geschützten Arten anzunehmen. Es können jedoch Waldeidechsen entlang der Knicks, Ruderal- und Waldflächen vorkommen. Blindschleiche und Ringelnatter sind im Bereich von Ruderalflur und Gewässern (Ringelnatter) in der Umgebung möglich, Blindschleichen ist auch im Bereich der Knicks nicht auszuschließen. Weiterhin wurden an mehreren Stellen **Kaninchen** und Kaninchenbaue sowie Rehe festgestellt.

Biologische Vielfalt:

Die biologische Vielfalt leitet sich in erster Linie durch den oben beschriebenen floristischen und faunistischen Bestand ab, der sowohl durch die umgebende Autobahn als auch durch die Gehölz- und Saumstrukturen geprägt ist. Als wertgebende Strukturen sind die Knicks/Redder mit z.T. die süd- und westexponierten Säume sowie die Süderbeste zu beschreiben.

Auch wenn hier aufgrund der räumlichen Nähe zur Autobahn und den damit verbundenen Stör- und Scheuchwirkungen wenige empfindliche Arten vorkommen, so ist doch das Lebensrauminventar als bereichsweise vielfältig zu beschreiben.

Bewertung Tiere:

- Mittlere Bedeutung für Tiere (vor allem Vögel, Haselmaus, Fischotter und Fledermäuse) mit wertgebenden Knickstrukturen
- Acker mit geringer Bedeutung als Lebensraum und für den Artenschutz,
- Biotopvernetzung durch Knicks und an der Süderbeste mit wertgebenden Arten vorhanden.

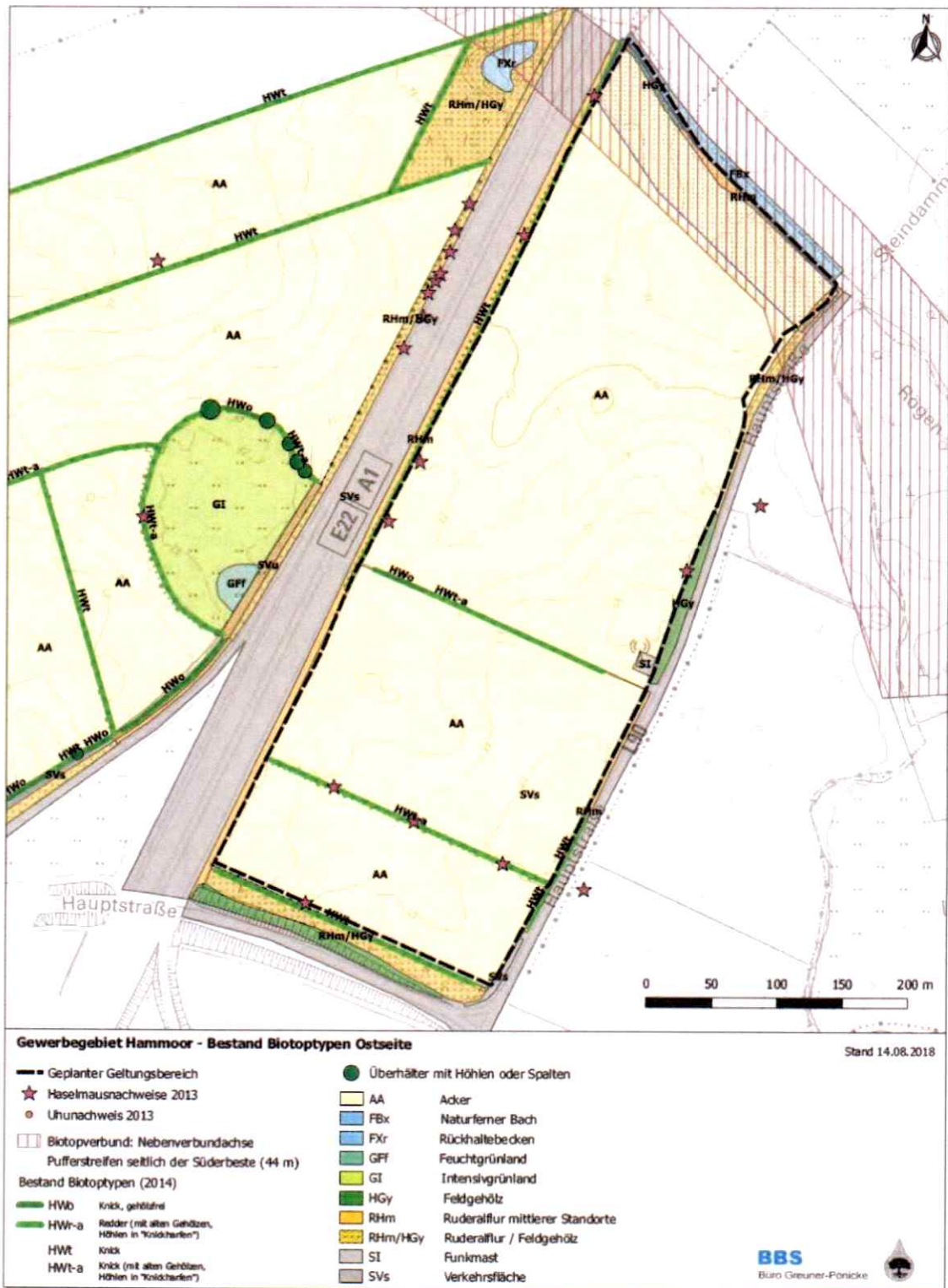


Abb. 11: Bestand Biotypen und Artenschutz (Fauna)

3.1.4 Schutzgut Boden und Fläche

Bodenkennwerte:

Im Planungsraum wird das Schutzgut Boden hinsichtlich seiner Bodenfunktionen (nach § 2 BBodSchG) mittels der Bodenmerkmale, bodenkundlicher Bodenhorizontmuster und geologischer Bodenschichtmuster sowie Bodenbelastungen beschrieben.

Gemäß Bodenübersichtskarte SH (BUEK 250.000) kommt im Geltungsbereich Braunerde als Leitbodentyp v.a. im Süden vor, Bodentypengesellschaften sind Braunerde mit Pseudogley-Braunerde und Kolluvisol. Im nördlichen Abschnitt wird der Leitbodentyp Pseudogley-Parabraunerde angegeben, Gesellschaften sind Pseudogley-Parabraunerde mit Pseudogley und Pseudogley-Kolluvisol. Moorböden besonderer Bedeutung kommen nicht vor.

Diese bodenkundliche Einschätzung wird durch die bereits durchgeführte Baugrundbeurteilung (Haase, 2017) bestätigt, welche unterhalb einer Mutterbodenschicht, Geschiebelehme, Geschiebemergel sowie lokal Sande erkundet hat. Im Nahbereich der Autobahn sind Auffüllungen vorhanden.

Geologisch gesehen handelt es sich hierbei um glaziale bzw. periglaziale Ablagerungen (Geschiebedecksande über Sandersand).

Die Bodenbewertung ergibt für den Standort folgende Bodenkennwerte aus:

- Feldkapazität im effektiven Wurzelraum: gering bis mittel,
- Bodenkundliche Feuchtestufen: schwach trocken bis mittel frisch,
- Nährstoffverfügbarkeit im effektiven Wurzelraum: mittel bis hoch,
- Sickerwasserrate: mittel bis gering,
- Bodenwasseraustausch: hoch bis gering,
- Gesamtfilterwirkung: gering bis mittel,
- Natürliche Ertragsfähigkeit: mittel,
- Bodenfunktionale Gesamtleistung: sehr gering.

Vorbelastungen:

Besondere Bodenbelastungen und Bodengefährdungen bestehen im Geltungsbereich, abgesehen von der landwirtschaftlichen Ackernutzung und der parallel verlaufenden Autobahn nicht. Aufgrund der o.g. Bodenkennwerte handelt es sich um mittelwertige Ackerböden.

Fläche:

Im Geltungsbereich besteht aufgrund der Lage ein Konflikt zwischen Siedlungserweiterung (Autohof) und landwirtschaftlicher Nutzung/Offenland. Insbesondere die Lage in unmittelbarer Nähe zur Autobahn / Autobahnkreuz hat jedoch eine besondere Bedeutung für die zukünftige, autobahnbezogene Bebauung.

Die Beurteilung des Schutzgutes Fläche wurde umfassend in der Variantenprüfung, auch hinsichtlich der tatsächlichen Erfordernis untersucht, und ist daher im Ergebnis zwar als zusätzliche Siedlungsfläche, jedoch in einem deutlich vorbelasteten Raum zu bewerten.

Bewertung:

- Boden allgemeiner Bedeutung mit Vorbelastungen durch die Autobahn.
- Lage an der Autobahn mit guter Entwicklungsprognose im Großraum Hamburg.

3.1.5 Schutzgut Wasser

Grundwasser:

Es liegen keine Trinkwasserschutzgebiete im Vorhabensbereich.

Grundwasserkörper-Stammdaten ("Steckbrief" Umweltatlas SH) ST16

| ST16 : Trave - Mitte | |
|--|--|
| Grundwasserkörpergruppe | - |
| Name | Trave - Mitte |
| Kodierung national | DESH_ST16 |
| Gefährdet hinsichtlich des chemischen Zustands | nein |
| Gefährdet hinsichtlich des mengenmäßigen Zustands | nein |
| Charakterisierung der Deckschichten (ggf. bezogen auf Grundwasserkörpergruppe) | Günstig: 83 % Mittel: 9 % Ungünstig: 8 % |
| Landnutzung (ggf. bezogen auf Grundwasserkörpergruppe) | Acker: 69 % Grünland: 10 % Wald: 9 % Siedlung: 10 % Feuchtflächen: 0 % Wasser: 2 % Restfläche: 0 % |
| Grundwasserabhängige Oberflächengewässer- und Land-Ökosysteme | vorhanden |
| Gefährdet hinsichtlich sonstiger anthropogener Einwirkungen | nein |

Die lokalen Grundwasserverhältnisse wurden im Rahmen der Baugrunderkundung als temporäres Ereignis bewertet. Es wurde Grundwasser in ca. 60 % der Proben, insbesondere im nach Norden, zur Süderbeste, hin abfallenden Gelände in Tiefen zwischen 1,5 und 3,5 m unter GOK nachgewiesen. Dabei handelt es sich um der Süderbeste zuströmendes Schichtenwasser / Stauwasser auf wasserundurchlässigen Bodenhorizonten. Die Wasserstände können jahreszeitlich schwanken und werden z.T. durch die Wasserstände in der Süderbeste beeinflusst.

Oberflächengewässer:

Die Vorhabensfläche grenzt im Norden an die Süderbeste, die als Wasserkörper nach der WRRL im Umweltatlas SH angegeben ist mit:

- Gewässer : Süderbeste
- Wasserkörper : mtr_08_a
- Gewässerkennzahl : 96216
- Bearbeitungsgebietsnummer : 31
- Gewässertyp EU : 16
- Gewässertyp SH : 16

Östlich der BAB 1 am nördlichen Geltungsbereich ist die Süderbeste weitgehend begradigt und als Vorfluter ausgebaut. Westlich der Autobahn liegt ein naturnaher Bachabschnitt mit Gehölzbeständen und umfangreicher Mäanderbildung.

Bewertung:

- überwiegend allgemeine Bedeutung,
- Flächen mit hoher Bedeutung für die Grundwasserneubildung nicht vorhanden,
- schützenswertes Fließgewässer Süderbeste mit naturnahen Strukturen v.a. bachabwärts gelegenen

3.1.6 Schutzgut Klima und Luft

Überregionales Klima

Die Lage in Schleswig-Holstein zwischen Nord- und Ostsee ist für die klimatischen Gegebenheiten ausschlaggebend. Das Gemeindegebiet mit Jahresniederschlägen von ca. 700 mm sowie Jahresmitteltemperaturen von ca. 8°C liegt innerhalb des gemäßigten ozeanischen Klimas Schleswig-Holsteins. Der Wind weht überwiegend aus westlichen bis südwestlichen Richtungen und liegt bei ca. 3 bis 4 m/s. Die Hauptwindrichtungen sind im Jahresmittel West und Südwest. Bei kontinentalem Einfluss im Winter können auch östliche Windrichtungen vorherrschen.

Aufgrund der ländlichen Strukturen der Gemeinde Hammoor mit lockerer Bebauung und großen Grün-, Frei- und Waldflächen liegen keine klimatischen Belastungen vor; Auswirkungen der Straßenflächen werden als lokale Auswirkungen gewertet.

Lokales Klima/Luftqualität:

Das Vorhabensgebiet besitzt mit seinen großen unbebauten Offenlandflächen am Rande des Siedlungsgebiets eine klimatisch ausgleichende Wirkung. Die östlich gelegene Waldfläche und Niederung und die gehölzbestandenen Knicks sind als Kaltluftentstehungsbereiche zu beschreiben und haben eine hohe Luftfilterfunktion. Gleichsam dienen die Gehölzrandbereiche als klimatisch begünstigte Bereiche (weniger Wind, ausgleichende Wärmefunktion). Die Verkehrswege stellen Vorbelastungen für das Klima (Aufwärmen im Sommer) und die Luft (Abgase) dar.

Bewertung:

- Klima und Luftqualität mit Vorbelastungen durch Straßenverkehrsflächen,
- Gehölze mit hoher Bedeutung für das lokale Klima und die Luftreinhaltung,

3.1.7 Landschaft und Landschaftsbild

Als Schutzgut ist die Landschaft aufzunehmen und zu bewerten. Da die ökologischen Funktionen der Landschaft bereits in den vorhergehenden Kapiteln beschrieben wurden, werden diese hier weniger betont und v.a. das Landschaftsbild betrachtet.

Der Geltungsbereich liegt in landwirtschaftlich genutzten Flächen mit Nähe zur Autobahn und einem Wald. Neben der Ackernutzung sind die Knicks hier prägende Landschaftselemente.

Die Knicklandschaft ist Teil einer historischen Kulturlandschaft. Es ist eine Überlagerung mit dem Lärm der BAB gegeben, die Straßenflächen stellen deutliche Begrenzungen der Bereiche mit Störwirkung dar. Durch die Landesstraße im Osten liegt eine weitere Zerschneidung vor. Bei den Knicks handelt es sich um ein Knicknetz, welches schon vor 1900 bestand. Das Knicknetz wurde durch die Autobahn und die Landesstraße durchschnitten. Die Knickdichte liegt bei ca. 80 m/ha. Gemäß § 1 (4) BNatSchG sind historisch gewachsene Kulturlandschaften zu bewahren. Knicks sind geschützte Biotope nach § 21 in Verbindung mit § 30 BNatSchG.

Das Gelände fällt von der Landesstraße zur Autobahn sowie von der Landesstraße nach Osten ab. Der Geltungsbereich ist nur gering gegliedert, die Autobahn ist einsehbar. Weiter östlich ist die Landschaft vielfältig und naturnah mit Grünlandniederung und Wald. Hier prägt eher eine Naturlandschaft das Bild.

Der Bereich besitzt keine höhere Bedeutung für die Naherholung. Entlang der Landesstraße sind weder Fuß- noch Radweg vorhanden, von der Straße ist die Fläche aufgrund der vorhandenen Böschung kaum einsehbar. Die Süderbeste durchfließt das Gebiet, ist aber kaum in der Landschaft als Element erkennbar.

Die in der Landschaftsplanung für die Standorte getroffenen Aussagen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Tab. 4: Angaben aus der Landschaftsplanung

| Planwerk | Angabe |
|---|---|
| Landschaftsprogramm (1999) | Historische Knicklandschaft Bargteheide genannt ohne nähere räumliche Eingrenzung |
| Landschaftsrahmenplan (1998) | Umgebung: LSG nördlich der Süderbeste |
| Landschaftsplan der Gemeinde Hammoor (1991) | Knicks / Redder der Güteklasse II (südliche Knicks) und III (nördlicher Knick innerhalb der Fläche) |
| Regionalplan 1 (1998) | Keine besondere Darstellung |
| Fazit Landschaft | Fläche selbst mit geringerer Bedeutung, angrenzend Teile einer höherwertigen Naturlandschaft, ebenfalls Störung durch BAB |

Bewertung:

- Typische, dörfliche Landschaftselemente, jedoch mit deutlichen Vorbelastungen durch die Verkehrswege,
- besondere Bedeutung natürlicher Elemente mit Knicks.

3.1.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Zu den Kulturgütern sind kulturhistorisch bedeutende Bau-, Natur- und Kulturdenkmale sowie archäologische Objekte zu zählen. Sie können prägend für das Orts- und Landschaftsbild und den Erholungswert sein. Unter den sonstigen Sachgütern versteht man gesellschaftliche Werte, die eine hohe funktionale Bedeutung hatten oder noch haben. Das Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmale (Denkmalschutzgesetz, DSchG) regelt den Umgang mit Kulturdenkmälern und Denkmalbereichen. § 8 DSchG legt fest, dass unbewegliche Kulturdenkmale, die wegen ihres geschichtlichen, wissenschaftlichen, künstlerischen, städtebaulichen oder die Kulturlandschaft prägenden Wertes von besonderer Bedeutung sind gesetzlich geschützt sind.

Im Planungsraum und in der näheren Umgebung sind keine Kulturdenkmale bekannt. Das hier vorhandene Knicknetz ist als Teil der historischen Kulturlandschaft als bedeutsam einzustufen.

Das Landesamt für Denkmalpflege und das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein werden im weiteren Verfahren beteiligt. Sachgüter besonderer Bedeutung sind durch die Verkehrswege und deren weitere Planung und einen Funkmast vorhanden.

Bewertung:

- Denkmalschutzobjekte in näherer Umgebung nicht anzunehmen, Knicknetz als Teil der Kulturlandschaft
- Besondere Sachgüter vorhanden.

3.1.9 Übersicht über die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Die Nullvariante würde die Beibehaltung der landwirtschaftlichen Ackernutzung bedeuten. Eine Veränderung der Nutzung bzw. des Landschaftsbildes würde voraussichtlich vermieden. Die Lage am Autobahnkreuz und an der L 90 führt jedoch dazu, dass eine Entwicklung im Sinne der nachhaltigen Landnutzung (z.B. extensive Landwirtschaft, Naturschutzflächen) eher nicht zu erwarten ist.

Gleichzeitig könnte die Nachfrage nach Gewerbeflächen bzw. Autohof auf diese Weise jedoch nicht befriedigt werden und würde voraussichtlich an anderer Stelle entlang der Autobahn entstehen. Der Nachweis des grundsätzlichen Erfordernis wurde bereits in der raumordnerischen Abstimmung geführt, trotzdem führt die zunehmende Bebauung, auch an Autobahnen (Autohöfe, Gewerbebepark, Stellplatzanlagen), zu einer deutlichen Zunahme von versiegelten Flächen mit den entsprechenden Beeinträchtigungen für die biotischen und abiotischen Schutzgüter.

3.1.10 Wechselwirkungen im Bestand

Aufgrund der engen Verzahnung zwischen Siedlungs-/Verkehrsflächen und landwirtschaftlichen Nutzflächen/Offenlandflächen/Wald am Autobahnkreuz Bargteheide bestehen insbesondere in Bezug auf die Schutzgüter Mensch/Nutzungen/Verkehr sowie Tiere/Pflanzen und Landschaftsbild intensive Wechselwirkungen.

Der Geltungsbereich selbst ist daher in erster Linie durch ein hohes Störpotenzial durch die Straßen geprägt. Wohingegen die angrenzenden bzw. querenden Grünstreifen, Knicks und die Süderbeste Rückzugs- und Vernetzungsfunktion für Tiere und Pflanzen haben.

3.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung unter Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes nach § 1 (6) Nummer 7

Es erfolgt eine Beschreibung der Merkmale der möglichen Auswirkungen des Vorhabens unter besonderer Berücksichtigung des Ausmaßes, der Schwere und Komplexität, der Wahrscheinlichkeit sowie Dauer, Häufigkeit und Reversibilität.

Nachfolgend werden die Auswirkungen für die Bau-, Anlagen- und Betriebsphase dargestellt und in ihrer Erheblichkeit bewertet. Dabei bezieht sich die Betrachtung derzeit auf die 5. Änderung zum Flächennutzungsplan, welche Auswirkungen und Minimierung noch nicht in abschließender Tiefe betrachtet sondern nur eine grundsätzliche Bewertung bietet. Ergänzende Aussagen erfolgen dann im Umweltbericht zum Bebauungsplan.

Die zur Zeit noch in der Aktualisierung befindlichen Fachgutachten für Lärm, Verkehr und Artenschutz werden ebenfalls erst auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung eingearbeitet und bewertet, an dieser Stelle erfolgt nur eine Vorabschätzung.

3.2.1 Schutzgut Mensch, Gesundheit und Bevölkerung

Störungen während der Bau- und Anlagenphase:

Während der Bau- und Anlagenphase ist Lärm durch Baumaschinen, jedoch keine besonders lärmintensiven Arbeiten zu erwarten („Normaler Hoch- und Tiefbau). Staubbildung bei Bodenarbeiten ist möglich. Hinzu kommt LKW-Verkehr, v.a. durch Bodentransport und Materiallieferung, der auch über den Änderungsbereich hinausgeht. Diese Auswirkungen sind zeitlich begrenzt und nicht als erheblich einzustufen. Schutzbedürftige Nutzungen sind voraussichtlich nicht erheblich betroffen.

Der Verlust von Ackerfläche in einem durch Straßen stark vorbelasteten Raum stellt keine erhebliche Einschränkung für die Landwirtschaft dar.

Störungen in der Betriebsphase:

In der Betriebsphase ist gegenüber der derzeitigen Ackernutzung eine deutliche Intensivierung von Störungen durch Bewegung, Licht und Lärm zu erwarten. Hier ist für die Erholungs- und Wohnnutzung (weiter weg) von einer deutlichen Veränderung auszugehen, die aber aufgrund der Entfernungen und Vorbelastungen nicht als erhebliche Beeinträchtigung gewertet wird.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens werden eine schalltechnische Untersuchung und eine Verkehrsuntersuchung erstellt bzw. überarbeitet, welche mögliche Beeinträchtigungen von Lärm und Verkehr auf die umliegenden Nutzungen und auch Wirkungen durch und auf die Autobahn untersucht. Ggf. erforderliche Minimierungsmaßnahmen werden dann in den B-Plan übernommen.

Erhebliche, nicht minimierbare Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch und die menschliche Gesundheit werden jedoch nicht erwartet. Der Standortfaktor Hammoor wird durch die Ansiedlung eines Autohofes gestärkt.

Fazit:

In der Bau-, Anlagen- und Betriebsphase sind keine erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Mensch sowie das gesundheitliche Wohlbefinden zu erwarten.

| | Minimierung | Ausgleich |
|-----------------------|--|-----------|
| Bau- und Anlagenphase | -- | -- |
| Betriebsphase | Ggf. Vorgaben der schelltechnischen Untersuchung und der Verkehrsuntersuchung beachten | -- |

3.2.2 Schutzgut Pflanzen und Biotope**Beeinträchtigung von Knicks (geschütztes Biotop nach § 21 LNatSchG):**

Alle im Geltungsbereich vorhandenen Knicks sind als geschützte Biotope nach § 21 LNatSchG einzustufen. Eine erhebliche Beeinträchtigung oder Zerstörung ist somit verboten bzw. über eine Ausnahme zu regeln.

Die Knicks im Änderungsbereich werden erhalten, der Gehölzverlust betrifft ein Feldgehölz. Um Ausgleich für angrenzende Knicks zu vermeiden, ist es vorgesehen diese im B-Plan mit Knickschutzstreifen zu versehen und als Grünfläche o.ä. festzusetzen. Eine erhebliche Beeinträchtigung von geschützten Biotopen kann somit ausgeschlossen werden.

Die im B-Plan vorgesehene Knickneuanlage vor Ort stellt eine Aufwertung der Knicks dar und das Eintreten eines Verbotstatbestands nach § 44 BNatSchG (Artenschutz Haselmaus) wird vermieden.

Beeinträchtigung von Biotopen allgemeiner Bedeutung:

Ackerfläche als Standort für Wirtschaftspflanzen geht im Geltungsbereich vollständig verloren. Kleinräumig können im Bereich des Autohofes zwar neue Grünflächen (Ziergrün) entstehen. Der allgemeine Verlust von Biotopfläche zugunsten von Bauflächen stellt jedoch einen Eingriff dar, welcher auszugleichen ist. Dieses wird über den Umweltbericht zum B-

Plan geregelt. Aufgrund der Eingriffe in Biotope allgemeiner Bedeutung (Acker) kann von einer Ausgleichsfähigkeit ausgegangen werden. Die Entwicklung einer naturnahen Rückhaltung sowie die Festlegung einer Maßnahmenfläche für den Naturschutz an der Süderbeste stellen wertvolle naturnahe Strukturen dar, die eine Aufwertung gegenüber der bestehenden Ackernutzung bedeuten und als Ausgleich im B-Plan-Verfahren angerechnet werden können.

Beeinträchtigung von Bäumen:

Im Bereich der F-Plan-Änderung stehen mehrere Bäume entlang der Kreisstraße. Die genauen Planungen für diesen Bereich befinden sich derzeit in der Abstimmung und werden über den Umweltbericht zum B-Plan geregelt. Es gilt grundsätzlich das Gebot der Vermeidung und Minimierung, ist dieses nicht möglich, ist ein Ausgleich für Bäume erforderlich.

Fazit:

In der Bau-, Anlagen- und Betriebsphase sind durch Gebäude und Versiegelung erhebliche Beeinträchtigungen auf Biotope allgemeiner Bedeutung und nur geringe Beeinträchtigungen für Gehölze zu erwarten. Es sind Maßnahmen für Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich erforderlich, die über den Umweltbericht zum B-Plan regelbar sind.

Besondere Festsetzung für Natur und Landschaft sind auf F-Plan-Ebene nicht erforderlich.

| | Minimierung | Ausgleich |
|-----------------------|-------------------------|-------------------|
| Bau- und Anlagenphase | Baumschutz, Knickschutz | Wird erforderlich |
| Betriebsphase | Baumschutz, Knickschutz | -- |

3.2.3 Schutzgut Tiere und Artenschutz

Die Planungen führen allgemein zu Verlust und Veränderung von Lebensräumen, jedoch in einem durch Straßenverkehr und landwirtschaftliche Nutzung vorbelasteten Raum.

Artenschutzrechtlich sind die Artengruppen Vögel, Fledermäuse, Haselmaus und Fischotter potenziell betroffen. Ergänzend erfolgt im Rahmen der Eingriffsregelung eine Betrachtung der besonders/nicht geschützten und ungefährdeten Arten. Als bedeutsame Lebensraumstrukturen sind insbesondere die Knicks und die Süderbeste einzustufen, für die im Rahmen des Biotopschutzes ohnehin Maßnahmen erforderlich sind, die auch für den Artenschutz wirken.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgt eine Artenschutzrechtliche Prüfung. Durch die Planungen sowie Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen können Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG voraussichtlich vermieden werden. Die Ersteinschätzung zum Artenschutz kommt dabei zu folgendem Ergebnis:

Voraussichtliche Betroffenheiten der Haselmaus

Durch das Vorhaben werden die Knicks nicht überplant. Gehölzverlust erfolgt im Westen an einer Zufahrt mit Vorkommen der Art. Es kommt damit zu einem Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus. Zudem könnten bei Entfernung des Gehölzes Tiere getötet oder verletzt werden. Die Verbindung zwischen besiedelten Gehölzen wird im Nordosten

durch Gehölzneuanlage verbessert. Gehölzbestände an der Autobahn, an der südlichen Grenze des Geltungsbereichs und am Steindamm bleiben darüber hinaus erhalten.

Das Töten oder Verletzen kann über geeignete Maßnahmen wie zeitliche Vorgaben oder Abfangen und Umsetzen der Tiere vermieden werden. Dies wird im weiteren Verfahren konkretisiert und ist in der Zeitplanung (Bauzeitenregelungen, Beachtung des sogenannten Haselmauspapiers LLUR 2018) zu berücksichtigen.

Das Eintreten eines Verbotstatbestands nach § 44 (1) Nr.3 (Verlust von Fortpflanzungsstätten) wird durch eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (Gehölz-/Knickneuanlagen) und ggf. Umsetzen von Tieren vermieden werden. Es werden im weiteren Verfahren hierfür in der Artenschutzprüfung Vorgaben gemacht.

Um weitere Beeinträchtigungen von Haselmauslebensraum zu vermeiden werden die vorhandenen Knicks (auch die außerhalb direkt an den Geltungsbereich grenzenden) mit Knickschutzstreifen ausgestattet. Eine stärkere Beleuchtung der Knicks ist auszuschließen.

Voraussichtliche Betroffenheiten von Fledermäusen:

Im Norden des Geltungsbereichs wurde im Bereich der Beste hohe Aktivität von Fledermäusen festgestellt. Durch die Erhaltung des Bereichs und Aufwertung durch die geplanten Maßnahmen in diesem Bereich (Gehölzentwicklung) in Verbindung mit dem geplanten Rückhaltebecken und Anlage eines abschirmenden Knicks zum Autohof kann dieser Bereich als Lebensraum gesichert werden. Der entstehende naturnahe Bereich wird in der Ausgleichsbilanzierung mit genutzt.

Voraussichtliche Betroffenheiten des Fischotters:

Der Fischotter nutzt die Süderbeste als Wanderstrecke. Die Planung sieht für die naturnahe Entwicklung des Gewässers einen Entwicklungstreifen vor, so dass hier für den Otter eine Aufwertung denkbar ist, die ebenfalls in der Ausgleichsbilanzierung mit genutzt werden soll.

Voraussichtliche Betroffenheiten von Vögeln:

Für die Vogelwelt sind Betroffenheiten für Gehölzvögel und Offenlandarten (Schafstelze, keine Feldlerche) zu erwarten. Aufgrund der Vorbelastung durch Straßen und intensive Ackernutzung ist keine hohe Bedeutung der Vogelwelt anzusetzen. Es werden zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sowohl Bauzeitenregelungen als auch Kompensationsmaßnahmen erforderlich und im weiteren Verfahren geplant.

Voraussichtliche Betroffenheiten weiterer Artengruppen:

Die o.g. Arten stellen die für den Untersuchungsraum wertgebenden Arten dar. Weitere europäisch geschützte Arten sind nicht zu erwarten. Darüber hinaus kommen besonders geschützte Arten z.B. der Amphibien und Reptilien und Kleinsäuger in den Knicks und Randstreifen vor, Laufkäfer sind in der Fläche zu erwarten und weitere Insekten können Staudenfluren nutzen.

Eine besondere Bedeutung dieser Arten ist nicht erkennbar. Über eine Potenzialanalyse wird im weiteren Verfahren der Bestand dargestellt und die Betroffenheit überprüft.

Voraussichtliche Betroffenheiten der biologischen Vielfalt:

Die Biologische Vielfalt ist durch die geplanten Maßnahmen nicht in besonderem Maße betroffen. Alle vorgesehenen Maßnahmen zum Biotop- und Artenschutz sowie zum Grünkonzept unterstützen auch die Vielfalt des Planungsraumes.

Fazit:

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände sollen/können durch geeignete Maßnahmen ausgeschlossen werden. Der allgemeine Lebensraumverlust kann multifunktional über den Biotopausgleich erbracht werden.

| | Minimierung | Ausgleich |
|-----------------------|--|-------------------|
| Bau- und Anlagenphase | Wird erforderlich (u.a. Bauzeitenregelung) | Wird erforderlich |
| Betriebsphase | Wird erforderlich (u.a. Knickschutz) | -- |

3.2.4 Schutzgut Boden und Fläche

Durch die Planungen erfolgen zusätzliche Versiegelungen im Bereich der gewerblichen Bauflächen (ca. 80 % auf ca. 7,0 ha Fläche). Im Bereich der Versiegelungen gehen die natürlichen Bodenfunktionen nach § 2 BBodSchG vollständig verloren und werden zugunsten der Nutzungsfunktionen (Fläche für Siedlung und Erholung im weitesten Sinne) umgewandelt. Boden für die Landwirtschaft (Acker) geht verloren.

Die Versiegelung von Boden ist als erhebliche Beeinträchtigung im Sinne des § 14 BNatSchG zu bewerten. Da aber nur Böden von allgemeiner Bedeutung betroffen sind, ist diese Beeinträchtigung ausgleichbar und erfolgt multifunktional über den Biotopausgleich.

Die Darstellung der Eingriffsregelung erfolgt im Umweltbericht zum Bebauungsplan.

Die Einträge von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln in den Boden bzw. in das Grundwasser werden zukünftig reduziert. Durch die gewerbliche Nutzung ist entsprechend den gesetzlichen Vorgaben keine Bodenverunreinigung zu erwarten. Die Herstellung einer naturnahen Versickerung sowie einer Maßnahmenfläche Naturschutz an der Süderbeste stellen auch für das Schutzgut Boden eine Aufwertung dar, die als Ausgleich für Eingriffe (Versiegelung) genutzt werden kann.

Während der Bauphase ist sicher zu stellen, dass Bau- und Baustelleneinrichtungsflächen nur im Bereich des Baufensters erfolgen dürfen. Alle übrigen Flächen sind gegenüber Verdichtung zu schützen und müssen abgezäunt werden (Knickschutzstreifen, Gewässerschutz).

Fazit:

In der Bau- und Anlagenphase sind erhebliche Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten. Hier sind Maßnahmen erforderlich. Im Betrieb erfolgen keine erheblichen Beeinträchtigungen mehr.

| | Minimierung | Ausgleich |
|-----------------------|-------------------------------|--|
| Bau- und Anlagenphase | Wird erforderlich (Abzäunung) | Wird erforderlich (über Biotopausgleich) |
| Betriebsphase | -- | -- |

3.2.5 Schutzgut Wasser

Oberflächengewässer sind im Geltungsbereich nicht vorhanden und daher nicht betroffen. Entlang der Süderbeste ist eine Fläche für die Regenrückhaltung vorgesehen, so dass hier ein naturnaher Pufferstreifen entsteht und Regenwasser im Geltungsbereich zurück gehalten wird, bevor es der Vorflut zugeführt wird. Die vorgesehene Maßnahmefläche stellt gleichzeitig einen möglichen Entwicklungstreifen für die Süderbeste dar. Genauere Festlegungen dazu sind im Umweltbericht zum B-Plan bzw. im wasserrechtlichen Verfahren möglich und sinnvoll.

Die Dimensionierung und Gestaltung des Rückhaltebeckens ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens dann Aufgabe der Entwässerungs- und Grünplanung. Grundsätzlich ist aber eine naturnahe Gestaltung vorgesehen, die als Ausgleich für Eingriffe in Boden und Biotope angerechnet werden kann und Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser minimiert.

Eine unmittelbare Betroffenheit des Grundwassers ist ebenfalls nicht erkennbar. Weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase sind besondere Einträge in das Grundwasser zu erwarten, so dass eine besondere Gefährdungssituation für das Grundwasser gemäß WRRL nicht erkennbar ist.

Durch den Neubau von Gebäuden und Stellplätzen und die damit verbundene Versiegelung ist in diesem Bereich Versickerung von Niederschlagswasser nicht mehr möglich. Dafür ist eine zentrale Regenrückhaltung im Norden vorgesehen.

Erhebliche Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser sind daher nicht zu erwarten, so dass keine Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden.

Fazit:

In der Bau-, Anlagen- und Betriebsphase sind keine erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten.

| | Minimierung | Ausgleich |
|-----------------------|-------------------------------------|-----------|
| Bau- und Anlagenphase | -- | -- |
| Betriebsphase | Rückhaltung von Niederschlagswasser | -- |

3.2.6 Schutzgut Klima und Luft

Das Schutzgut Klima und Luft unterliegt im Untersuchungsraum nur geringen Belastungen. Durch die geplante Bebauung/Versiegelung wird kleinräumig eine Veränderung des Mikroklimas erreicht, da Kaltluftentstehungsbereiche in klimatische Belastungszonen (Wärmeinseln) umgewandelt werden. Die genannten Beeinträchtigungen führen jedoch insgesamt nicht zu deutlich spürbaren klimatischen Veränderungen oder Verschlechterungen der Luftqualität, da eine gute Durchmischung der Luft weiterhin gegeben ist.

Aufgrund der guten verkehrlichen Anbindung an die Autobahn werden Verkehrsströme gebündelt, so dass negative Auswirkungen auf die Luftqualität minimiert werden. Deutliche Beeinträchtigungen der Luftqualität sind durch die bestehende Autobahn mit zeitweise hohem Verkehrsaufkommen bereits vorhanden.

Im Sinne des Klimaschutzes sollten im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens die Nutzungsmöglichkeiten regenerativer Energien, Dachbegrünung, naturnahe Regenrückhalte- und Entwässerungsformen sowie eine zeitgemäße Durchgrünung geprüft werden.

Fazit:

In der Bau-, Anlagen- und Betriebsphase sind keine erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Klima und Luft zu erwarten. Die Standortwahl wird klimaneutral bewertet.

| | Minimierung | Ausgleich |
|-----------------------|----------------------------------|-----------|
| Bau- und Anlagenphase | -- | -- |
| Betriebsphase | Prüfung von Klimaschutzmaßnahmen | -- |

3.2.7 Landschaft und Landschaftsbild

Sowohl aus ökologischer wie auch aus ortplanerischer Sicht ist der geplante Standort nicht besonders konfliktrichtig. Trotzdem führt die Bebauung einer bisherigen Freifläche zu einer Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes im unmittelbaren Umfeld der Autobahn.

Kleinräumig ist zwar von einer deutlichen Veränderung des Landschaftsbildes auszugehen, diese wird aber aufgrund der Vorbelastungen (Autobahn) als nicht erheblich gewertet. Maßnahmen der Grünordnung (Eingrünung, Durchgrünung) sind als Minimierungsmaßnahmen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens jedoch umzusetzen. Die Erhaltung vorhandener Strukturen wie Knicks, Bäume, Gewässer stellt weiterhin eine wichtige Minimierungsmaßnahme für den Arten- und Biotopschutz sowie für das Landschaftsbild dar und dient gleichsam dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden und den vorhandenen Ressourcen.

Großräumig stellt die zunehmende Bebauung entlang der Autobahnen zwar eine Bündelung von Infrastrukturobjekten dar, führt aber insgesamt zu einem hohen Flächenverbrauch durch Erschließung und Versiegelung. Zur Reduzierung dieser Beeinträchtigungen auf Natur und Landschaft und auf den Klimaschutz sollten daher im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung umfangreiche Maßnahmen zur Minimierung geprüft und vertieft werden.

Fazit:

In der Bau-, Anlagen- und Betriebsphase sind keine erheblichen Beeinträchtigungen auf die Landschaft und das Landschaftsbild zu erwarten, sofern Minimierungsmaßnahmen umgesetzt werden.

| | Minimierung | Ausgleich |
|-----------------------|---|-----------|
| Bau- und Anlagenphase | -- | -- |
| Betriebsphase | Eingrünung, Durchgrünung, Erhalt von Grünstrukturen | -- |

3.2.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Kulturgüter und Denkmalschutzobjekte sind im Geltungsbereich und im näheren Umfeld nicht vorhanden und daher nicht betroffen. Als Teil der Kulturlandschaft sind Knicks vorhanden, die aber erhalten werden.

Weiterhin liegen keine Hinweise auf archäologische Kulturdenkmale gem. § 2 (2) DSchG vor. Sollten Kulturdenkmale gefunden werden besteht eine Meldepflicht gemäß § 15 DSchG, welche in die Festsetzungen des Bebauungsplanes aufgenommen wird.

Im Oktober 2017 wurde bereits eine archäologische Voruntersuchung durchgeführt, durch welche nur sehr vereinzelt archäologische Befunde festgestellt wurden, so dass seitens des archäologischen Landesamts die Flächen zur Bebauung freigegeben wurde.

Fazit:

In der Bau-, Anlagen- und Betriebsphase sind keine erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter erwarten.

| | Minimierung | Ausgleich |
|-----------------------|-------------|-----------|
| Bau- und Anlagenphase | -- | -- |
| Betriebsphase | -- | -- |

3.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Umsetzung der Planung unter Berücksichtigung der Auswirkungen nach Anlage 1 BauGB 2b/aa bis 2b/hh

Grundlage der Beurteilung der Entwicklung des Umweltzustandes ist die Bewertung der erheblichen Auswirkungen auf die in Kap. 3.2 untersuchten Schutzgüter. Dabei wird insbesondere Bezug genommen auf die bestehende Fachgesetzgebung und die landschaftsplanerischen Rahmenbedingungen im Planungsraum.

| | Bau, ggf. Abriss | Vorhandensein/ Betrieb | Fazit |
|--|---|---|---|
| Die Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, soweit möglich Berücksichtigung der nachhaltigen Verfügbarkeit | Minimierungsmaßnahmen zum Schutz wertvoller Biotope und Arten erforderlich und vorgesehen, Alle anderen Ressourcen nicht relevant betroffen. | Erhebliche dauerhafte Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Boden, Fläche und Pflanzen. Hier wird ein Ausgleich umgesetzt. Alle anderen Ressourcen nicht relevant betroffen. | erheblich: jedoch minimierbar bzw. ausgleichbar |
| Art und Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sowie der Verursachung von Belästigungen | nicht erheblich bzw. nicht relevant | Lichtemissionen werden minimiert, keine erheblichen Lärmemissionen bzw. Prüfung und Minimierung, Sonstige Auswirkungen nicht relevant | nicht erheblich |
| Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihre Beseitigung und Verwertung | Baumaterial und nicht wieder verwendeter Boden wird fachgerecht entsorgt. bzw. wiederverwertet. | Besondere Abfallmengen fallen im Betrieb nicht an. Abwasser wird der Kanalisation zugeführt. Regenwasser wird zur zurück gehalten gebracht. | nicht erheblich bzw. nicht relevant. |
| Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe oder die Umwelt: - schutzgutbezogene Bewertung - Unfälle oder Katastrophen, - Nutzung von Energie | nicht erheblich bzw. nicht relevant | Nicht erheblich bzw. nicht relevant. Das Vorhaben unterliegt weder der Störfallverordnung noch sonstigen nach BImSchG relevanten Genehmigungsverfahren. Ein besonderer Bedarf an Energie ist nicht erforderlich. Der Energiebedarf (Heizung) wird nach dem Stand der Technik vorgesehen. Die Nutzung erneuerbarer Energien ist möglich. | nicht erheblich bzw. nicht relevant. |
| Kumulierung mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete unter Berücksichtigung bestehender Umweltprobleme | nicht relevant | Nicht relevant. Die bestehenden Vorbelastungen durch Verkehrswege begünstigen die schutzgutbezogenen Auswirkungen. Gebiete mit besonderen | nicht erheblich bzw. nicht relevant. |

| | Bau, ggf. Abriss | Vorhandensein/ Betrieb | Fazit |
|--|--|---|-----------------|
| | | umweltrelevanten Problemen sind im Umfeld nicht vorhanden und werden durch den Plan nicht verursacht. | |
| Auswirkungen auf das Klima sowie Anfälligkeit der geplanten Vorhaben gegenüber den Folgen des Klimawandels | nicht relevant | nicht relevant Die Nutzung erneuerbarer Energien ist zugelassen. | nicht erheblich |
| Bewertung der eingesetzten Techniken und Stoffe | nicht relevant, da keine besonderen Bautätigkeiten zu erwarten | Kein produzierendes oder verarbeitendes Gewerbe vorgesehen, große Stellplatzanlage vorgesehen (auch für LKW). | nicht erheblich |

Zusammenfassende Beschreibung der erheblichen nachteiligen Auswirkungen nach § 1 (6) Nummer 7 Buchstabe j BauGB:

Insgesamt sind bzgl. der Umweltschutzgüter keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen bei Durchführung der Bauleitplanung zu erwarten.

Von dem Vorhaben gehen keine besonderen Gefahren in Bezug auf schwere Unfälle, Störfälle nach SEVESO III Richtlinie oder besondere Katastrophen aus. Innerhalb von Hammoor sind keine Betriebe mit besonderem Gefahrenpotenzial vorhanden, die Auswirkungen auf den schadfreien Betrieb des geplanten Autohofes haben könnten.

Besondere Gefahrenquellen durch den Straßenverkehr sind aufgrund der Lage/Zufahrt von der L90 nicht zu erwarten. Entlang der Autobahn ist ein Anbauverbotsstreifen erforderlich und wird im B-Plan vorgesehen.

3.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Umsetzung der Planung

Die geplante 5. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Hammoor führt nur zu geringen nachteiligen Umweltauswirkungen. Wertvolle Strukturen und Lebensräume werden nicht erheblich beeinträchtigt.

Der Verlust eines Ackers auf einer Fläche von ca. 8,8 ha bei gleichzeitiger Herstellung von Flächen mit einem hohen Versiegelungsgrad sowie von Gebäuden führt zu einem vollständigen Verlust aller Bodenfunktionen, einer Veränderung der Lebensraumausstattung für Pflanzen und Tiere sowie zu einer Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes am Ortsrand von Hammoor. Bei der Planung stellen der Erhalt der Knickstrukturen und die Entwicklung einer Rückhaltefläche/Maßnahmenfläche an der Süderbeste sowie Eingrünung und Durchgrünung bedeutsame Minimierungsmaßnahmen dar.

Auf diese Weise sind die Planungen zwar als Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des BNatSchG zu bewerten, sie sind jedoch aufgrund der Vorbelastungen durch die Autobahn und der aktuellen Nutzungen als Acker ausgleichbar.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Umweltzustandes über den Plangeltungsbereich hinaus sind nicht zu erwarten.

Über den Umweltbericht zum Bebauungsplan werden weitere Inhalte untersucht und konkretisiert, um vor allem folgende Auswirkungen auf die Schutzgüter zu vermeiden bzw. zu minimieren:

- Untersuchung und Bewertung von Auswirkungen durch Havariefälle, Brände bzw. Unfälle auf dem Autohofgelände (mit Tankstelle) auf die menschliche Gesundheit sowie auf die Schutzgüter Boden und Wasser.
- Untersuchung von Auswirkungen auf das Klima in Bezug auf Treibhausgasemissionen sowie auf die Anfälligkeit der Anlage gegenüber den Folgen des Klimawandels, insbesondere Starkregenereignissen, Überhitzung und Sturm.
- Bewertung von Kumulationswirkungen durch den angrenzenden Autobahnbetrieb.

3.5 Maßnahmen mit denen festgestellte erhebliche, nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, verhindert, verringert oder soweit möglich ausgeglichen werden

3.5.1 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wurden teilweise bei der Betrachtung der Schutzgüter bereits formuliert, eine Konkretisierung erfolgt im Umweltbericht zum Bebauungsplan.

Zentraler Bestandteil der Minimierung für verschiedene Schutzgüter ist der Erhalt der Knick- und Baumstrukturen sowie die Entwicklung einer Rückhaltefläche an der Süderbeste. Der Schutz der Knicks muss auch in der Bauphase gewährleistet sein. Für den Artenschutz sind ergänzende Bestimmungen, insbesondere zur Bauzeitenregelung erforderlich, um Verbotstatbestände zu vermeiden.

Aufgrund der geringen Konfliktrichtigkeit des Standortes ist eine generelle Vermeidung der Ausweisung von gewerblichen Bauflächen an dieser Stelle nicht zielführend.

3.5.2 Vorgaben für die Grünordnung

Allgemeiner Biotopausgleich

Als allgemeiner Biotopausgleich ist aufgrund des hohen zulässigen Versiegelungsgrads eine Kompensation erforderlich. Ein Teil davon kann im Norden zwischen Rückhaltebecken und Beste erbracht werden. Der übrige Ausgleich wird an anderer Stelle zu erbringen sein. Die Eingriffsregelung wird im Umweltbericht zum B-Plan abgearbeitet.

Festsetzungen zur Grünordnung (Vorschläge)

Durchgrünung

Maßnahmen zur Durchgrünung der Vorhabensfläche werden im weiteren Verfahren geplant und definiert. Aufgrund der größeren Flächenansprüche des Autohofes sind hier eher zusammenhängende versiegelte Flächen zu erwarten. Grüngestaltung in der Fläche kann entlang der Zufahrt und zwischen unterschiedlichen Nutzungstypen vorgesehen werden.

Eingrünung

Die Vorhabensfläche stellt eine in Nord-Südrichtung gestreckte Fläche dar, die in den Randbereichen teilweise schon durch Gehölzbestände, tws. als Knicks, eingegrünt ist. Diese sollen weitgehend erhalten und durch Schutzstreifen gesichert werden.

Im Bereich der Zufahrt ist der Verlust von größeren Gehölzen nicht vermeidbar. Hier ist eine Eingrünung nur angrenzend möglich.

Insgesamt wird eine umgebende Knickbegrünung angestrebt, die auch für Gehölzvögel und die Haselmaus sowie Fledermäuse eine Aufwertung bedeutet. Die Sicherung der Funktionsfähigkeit der Knicks als Lebensraum und Grünstruktur erfolgt durch Schutzstreifen. Im Süden an der BAB ist die Einsehbarkeit des Autohofes vorrangiges Ziel, hier wird auf die Anlage eines Knicks verzichtet, es wird jedoch eine Maßnahmenfläche zur Bepflanzung mit niedrigwüchsigen Gehölzen und/oder blütenreichen Hochstauden zur Grüngestaltung aber auch zur Aufwertung für Insekten und als Nahrungsfläche für Fledermäuse und Vögel vorgesehen.

Wasserwirtschaft und Landschaftspflege

- Das geplante Retentionsbecken ist nach naturnahen Gesichtspunkten mit wechselnden Böschungsneigungen zwischen 1:0,5 und 1:6 zu gestalten und nach naturschutzfachlichen Gesichtspunkten zu begrünen. Böschungen und seitliche Flächen sind mit einer artenreichen Gräsermischung anzusäen.

Das RRB wird als Trockenbecken ausgebildet und als Feuchtfläche mit Röhrichten und Binsen/Seggen ausgebildet und gepflegt.



Beispiel Trockenbecken Büchen

- Unterhaltungswege werden aus wassergebundenem natürlichem Material hergestellt (Schotterweg).
- Der Gewässerentwicklungstreifen (Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft) südlich der Süderbeste und nördlich des RRB steht für Maßnahmen der WRRL zur Verfügung.

Es sind gruppenweise Ufergehölze nach Vorgabe des Umweltberichts (zum B-Plan) herzustellen und zu erhalten, die Gewässerunterhaltung bleibt unberührt.

3.5.3 Darstellung des Ausgleichsbedarfs (Eingriffsregelung)

Die geplanten Maßnahmen sind verbunden mit Eingriffen in Natur und Landschaft, dabei sind insbesondere die Schutzgüter Tiere/Pflanzen und Boden betroffen. Alle Eingriffe werden im Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 17 bilanziert und ausgeglichen. Es ist eine externe Ausgleichsfläche erforderlich.

4 Zusätzliche Angaben

4.1 Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren sowie Hinweise auf Schwierigkeiten, technische Lücken oder fehlende Kenntnisse

Bei der Erstellung dieses Umweltberichtes wurde die Anlage 1 BauGB zu § 2 Abs. 4 und § 2a Satz 2 Nr. 2 verwendet. Die Eingriffsregelung wird nach dem gemeinsamen Runderlass des Innenministeriums und des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume vom 9. Dezember 2013 abgearbeitet (Umweltbericht zum B-Plan).

Die Bestanderhebungen zu den einzelnen Schutzgütern erfolgten auf Grundlage von Kartierung (Biotopstruktur), sowie durch die Auswertung von Kartenmaterial und Potenzialanalysen. Bezüglich der Fauna liegen ebenfalls Kartierungen vor, so dass hier eine umfassende Datengrundlage besteht.

Angaben zu Lärm, Verkehr, Baugrund und Entwässerung erfolgten durch Fachgutachten, welche für das Verfahren zum B-Plan aktualisiert und fortgeschrieben werden. Die Ergebnisse werden dann in den Umweltbericht zum B-Plan eingearbeitet. Relevante Kenntnislücken werden daher nicht erwartet.

4.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplans auf die Umwelt

Mögliche Erhebliche Umweltauswirkungen der Plandurchführung sind gemäß § 4c BauGB zu überwachen, um unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen zu erkennen und ggf. Abhilfemaßnahmen einzuleiten. Es dient damit der Kontrolle der im Umweltbericht aufgestellten Prognosen.

Für folgende Punkte sollte ein Monitoring bzw. eine gemeindliche Kontrolle durchgeführt werden:

- Einhaltung der Abstandflächen (Grünflächen/Maßnahmenflächen) zum Knick und Erhalt der Knick- und Gehölzstrukturen in der vorgesehenen Form in der Bau- und Betriebsphase

- Umsetzung der artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen und Überwachung während der Bauzeit,
- Kontrolle der schalltechnischen Prognose und Verkehrsprognose und der daraus ggf. resultierenden Maßnahmen,
- Umsetzung der naturnahen Gestaltung des Rückhaltebeckens und Überwachung der Einleitmengen in die Vorflut (Süderbeste).

4.3 Nicht technische Zusammenfassung

Die Gemeinde Hammoor plant mit der 5. Änderung des Flächennutzungsplanes sowie der Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 17 zwischen BAB 1 und L90 die Ausweisung eines Autohofes. Die geplanten baulichen Maßnahmen, insbesondere Befestigung und Versiegelung sind Verbunden mit Eingriffen in Natur und Landschaft und mit Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch (Verkehr, Lärm).

Im Bestand sind Ackerflächen sowie Knicks vorhanden. Die Versiegelung von Acker ist in diesem Bereich wenig konflikträftig, bei gleichzeitiger Schaffung eines Autohofes für die Versorgung an BAB1 und BAB21 (B404).

Als bedeutsame Landschaftselemente und Flächen von besonderer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz sind die Knicks und die Süderbeste einzustufen. Hier sind Minimierungsmaßnahmen zur dauerhaften Sicherung und Entwicklung dieser Biotope erforderlich. Bezüglich des Artenschutzes werden Minimierungsmaßnahmen erforderlich, Verbotstatbestände i.S. § 44 BNatSchG werden jedoch voraussichtlich nicht ausgelöst.

Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden im Umweltbericht zum Bebauungsplan konkretisiert. Es ist dann davon auszugehen, dass keine erheblichen nachteiligen und nachhaltigen Umweltauswirkungen (Beeinträchtigungen der Schutzgüter) im Sinne des UVPG verbleiben.

Die Begründung zur 5. Änderung des FNP wurde in der Sitzung der Gemeindevertretung der Gemeinde Hammoor am **09. Dez. 2021** gebilligt.

Hammoor, den **27. Jan. 2022**

gez. Andreas Jendrejewski
Bürgermeister

Die Begründung wurde in der Sitzung der Gemeindevertretung der Gemeinde Hammoor am

09. Dez. 2021 gebilligt.

27. Jan. 2022

Hammoor, den



[Handwritten signature]
.....
Bürgermeister