

## A: Erneute eingeschränkte Behördenbeteiligung

Nr.	Anregung	Abwägung
1.	<b>Landkreis Harburg (28.08.2020)</b>	
1.1	<b>Untere Landesplanung und Regionalplanung</b>	
1.1.1	Die Ziele und Grundsätze des Landesraumordnungsprogramms 2017 und des Regionalen Raumordnungsprogramms 2025 sind im Sinne des § 1 Abs. 4 BauGB zu beachten bzw. in der Abwägung zu berücksichtigen.	
1.1.2	Die Darstellung als VRG Natur und Landschaft ergibt sich nicht per se aus dem Vorhandensein von „Wald“, sondern der Einstufung des vorhandenen Waldes als Biotop.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Formulierung wird klargestellt.
1.1.3	Die wesentlichen Belange der Siedlungsentwicklung wurden in der Abwägung berücksichtigt. Es ist zu prüfen, ob alle Grundsätze, u.a. zu kulturellen Sachgütern oder zum Waldabstand, in der Abwägung berücksichtigt wurden.	Wird zur Kenntnis genommen. Die raumordnerischen Grundsätze wurden im Rahmen der Abwägung beachtet. Der Eingriff in die kulturellen Sachgüter (hier: Bodendenkmale) ist im Rahmen einer denkmalschutzrechtlichen Befreiung unter Berücksichtigung einer umfangreichen Kompensation betrachtet und unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Belange als zulässig und möglich klassifiziert worden. Der raumordnerisch vorgegebene Waldabstand (35 m) wird sicher eingehalten. Eine nicht hinnehmbare Beeinträchtigung raumordnerischer Grundsätze ist insgesamt nach konkreter Betrachtung der örtlichen Gegebenheiten und Abwägung der verschiedenen Belange auszuschließen. Die Begründung wird ergänzt.
1.2	<b>Untere Bodenschutz- und Wasserbehörde</b>	
	Es bestehen keine Bedenken mehr gegen den Bebauungsplan. Mittlerweile wurde hier die wasserbehördliche Erlaubnis für die Oberflächenentwässerung beantragt. Das Erlaubnisverfahren ist noch nicht abgeschlossen, da noch die Begutachtung offener Punkte stattfinden muss. Es ist nicht mit Problemen zu rechnen, die die Grundzüge des Bebauungsplans beeinflussen könnten.	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Anregung	Abwägung
1.3	<b>Untere Naturschutz- und Waldbehörde</b>	
1.3.1	Die Erhöhung der Anzahl und Qualität der Bäume in den Textlichen Festsetzungen unter 2.3 wird zur Kenntnis genommen. Ebenso die Ergänzung von Punkt 2.6. Beide Punkte werden auch in der Begründung unter Kapitel 7.2.4 Grünordnung und im Umweltbericht unter Kapitel 1.1 und 2.3.3 erläutert.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
1.3.2	Die Ergänzungen im Umweltbericht und zur Speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung durch Dipl.-Bio. Jann Wübbenhorst zum jüngsten Nachweis des Feldgrillen-Vorkommens sind schlüssig und nachvollziehbar. Der Erhalt des Hauptlebensraums, die benachbarte Ackerbrache, wie auch die geplanten Kompensationsmaßnahmen für Reptilien und Heuschrecken, tragen zum Erhalt der Feldgrillenpopulation bei.	
1.3.3	Für die Beeinträchtigung des Biotops liegt eine naturschutzrechtliche Befreiung vor. Die Kompensation erfolgt im langkreiseigenen Kompensationspool. Dazu liegt ein rechtsgültiger Ablösevertrag vor.	
1.4	<b>Betrieb Kreisstraßen</b>	
1.4.1	Gegen die Planung der Gemeinde Stelle bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Anbauverbotszone und Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt wurden nunmehr zeichnerisch dargestellt.	Wird zur Kenntnis genommen.
1.4.2	Für die Änderungen an der Kreisstraße 86 wurde am 28.04./29.06.2020 eine straßenrechtliche Vereinbarung zwischen der Gemeinde Stelle und dem Landkreis Harburg, Betrieb Kreisstraßen abgeschlossen.	Wird zur Kenntnis genommen.
1.4.3	Knoten AS Maschen / K10 / K 86 / Homstraße: Aus der Verkehrsuntersuchung von PGT vom 25.03.2020 geht hervor, dass der Knotenpunkt bei der aktuellen Fahrstreifenaufteilung bereits in der Analysebelastung während der verkehrlichen Spitzenstunden rechnerisch nicht leistungsfähig ist. Die Ummarkierung durch die zuständige Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Verden erfolgte erst 2017 und	Gemeinsam mit den Straßenbulasträgern und den Kommunen wird zurzeit eine Machbarkeitsstudie für eine Entzerrung der AS Maschen erarbeitet.  Grundlegend ist ein dreistufiges Vorgehen vereinbart worden: Stufe 1: Anpassung und Veränderung der Signalzeiten am Knotenpunkt K 86 / K 10 / Homsstraße / Rampe A 39 (als Sofortmaßnahme)

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>sollte der Optimierung des Knotens dienen. Im Rahmen der regelmäßigen Gespräche zur Machbarkeitsstudie bzgl. der Anschlussstelle Maschen ist hier eine Lösung zu suchen und ggf. darauf hinzuwirken, dass der vorherige Schaltzustand der LSA mit entsprechender Fahrspuraufteilung wiederherzustellen ist.</p>	<p>Stufe 2: Bau eines zusätzlichen dritten Fahrstreifens auf dem Südarmpunkt des Knotenpunktes Stufe 3: Entzerrung der AS Maschen durch Neubau von Ein- und Ausfahrtrampen.</p>
1.5	<p><b>Betrieb Abwasserbeseitigung</b> Es wird darauf hingewiesen, dass die Kanalbaubeiträge nach dem Vollgeschossmaßstab errechnet werden. Die Zahl der zulässigen Vollgeschosse sollte deshalb im Bebauungsplan festgesetzt werden. Ansonsten wird hilfsweise die lt. B-Plan zulässige Gebäudehöhe auf eine fiktive Zahl der Vollgeschosse umgerechnet (<math>16 \text{ m} \cdot 3,5 \text{ m} = 4,57</math>; also gerundet 5 Vollgeschosse). Dann wären für <math>150.000 \text{ m}^2</math> beitragspflichtige Grundstücksfläche 1,445 Mio. € an Kanalbaubeiträgen zu zahlen. Bei einem zulässigen Vollgeschoss wären lediglich 0,425 Mio. € für die gleiche Grundstücksfläche zu zahlen. Auch private Grünflächen sind beitragspflichtig und werden bei der Berechnung der beitragspflichtigen Grundstücksfläche berücksichtigt.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Wie durch die Vorhabenplanung bereits verbindlich vorgegeben, ist eine überwiegend eingeschossige und in Teilen eine zweigeschossige Bebauung geplant. Der B-Plan wird klarstellend ergänzt. Die Grundzüge der Planung werden nicht berührt. Es wird nur das geregelt, was die Vorhabenplanung ohnehin schon abbildet.</p>
1.6	<p><b>Untere Denkmalschutzbehörde</b> Weder im Plangebiet noch in dessen näheren Umgebung sind Baudenkmale gemäß §§ 3 (2) und 3 (3) NDSchG vorhanden. Die Belange der Baudenkmalpflege sind daher nicht betroffen.  Die Belange der Bodendenkmalpflege werden durch Herrn Dr. Brandt erörtert. Seine Beteiligung ist dringend erforderlich.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und beachtet.</p>
1.7	<p><b>Untere Bauaufsicht</b></p>	
1.7.1	<p>Die Vermaßung der Baugrenzen fehlt.</p>	<p>Der Hinweis wird beachtet. Die Baugrenzen sind vermaßt. Sie wird zur Klarstellung an einigen wenigen Stellen weiter ergänzt.</p>
1.7.2	<p>In den Textlichen Festsetzungen ist aufzunehmen, dass die GRZ – Festsetzung von 0,8 absolut ist und nicht durch in § 19 Abs. 4 BauNVO genannten baulichen Anlagen überschritten werden darf.</p>	<p>Bei dem vorliegenden Bebauungsplan handelt es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan gem. § 12 Abs. 1 BauGB, so dass die zulässige Grundfläche durch Planzeichnung und v.a.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
1.7.3	<p>Löschwasser: Es wird darauf hingewiesen, dass die Bereitstellung von Löschwasser nicht in der Verantwortung der Versorgungsträger liegt. Zwar gestattet der Versorgungsträger i.d.R. die Wasserentnahme zu Löschzwecken, er stellt jedoch nicht sicher, ob die nötigen Eigenschaften für eine ausreichende Löschwasserversorgung (z. B. Menge, Druck) vorliegen. Für die Bereitstellung von Löschwasser ist ausschließlich die Samt- bzw. Einheitsgemeinde als Trägerin der Feuerwehr (§ 2 Abs. 1 Satz 3 Nr. 2 NBrandSchG i. V. mit § 98 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 NKomVG) zuständig. Dementsprechend sollte die Begründung angepasst werden. Die vorhabenbezogenen Löschwassermengen lassen sich bereits auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung ermitteln und können durch entsprechende Nachweise gesichert und in den Unterlagen ergänzt werden.</p>	<p>Vorhaben- und Erschließungsplan, der das Vorhaben bauplanungsrechtlich konkret festlegt, abschließend festgesetzt wird. Einer weiteren Festsetzung bedarf es hierfür nicht.</p> <p>Im Rahmen der Erstellung der Baugenehmigungsunterlagen wird derzeit ein Brandschutzkonzept erarbeitet, in dem die Belange entsprechend der einschlägigen Vorschriften beachtet werden. Bei Industriebauten mit selbsttätiger Feuerlöschanlage genügt eine Löschwassermenge für Löscharbeiten der Feuerwehr von mindestens 1.600 l/min (96 m³/h), über einen Zeitraum von einer Stunde. Das Brandschutzkonzept (Werner Bauingenieure) sieht eine automatische Löschanlage vor. Zur Bereitstellung der erforderlichen Löschwassermenge wird ein künstliches Löschwasser-Reservoirs in Form eines oberirdischen Wassertanks erstellt. Dieser Tank wird neben dem Sprinklerwasser auch die notwendigen 96 m³ beinhalten und über eine nasse Ringleitung die Löschwasserentnahmestellen in Form von Überflurhydranten versorgen, so dass in jedem Fall eine hinsichtlich der nötigen Eigenschaften (Menge, Druck) ausreichende und netzunabhängige Löschwasserversorgung sichergestellt werden kann. Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>
1.7.4	<p>Feuerwehrgerätschaften und Feuerwehrflächen Als Trägerin der Feuerwehr obliegt es der jeweiligen Samt- bzw. Einheitsgemeinde die Einsatzfähigkeit dieser zu berücksichtigen. Hierbei ist zu beachten, dass die öffentlichen Verkehrsflächen entsprechend der Vorgaben der einzuhaltenden Vorschriften hergerichtet werden und die 15-minütige Hilfefristleistung eingehalten wird.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die beteiligte örtliche Feuerwehr hat gegenüber der Planung keine Anregungen oder Bedenken formuliert. s. Punkt 1.7.3</p>
1.7.5	<p>GRZ Bei Bebauungsplänen bleibt bei der Berechnung der GRZ ein Dachvorsprung einschließlich Regenrinne bis 50 cm grundsätzlich unberücksichtigt. Ab 50 cm erfolgt eine Anrechnung des Dachvorsprungs als Differenz zwischen voller Länge und der „freien“ 50 cm.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
1.7.6	<p>Es wird um Übersendung der beschlossenen Abwägung der Stellungnahme in</p>	<p>Wird beachtet.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
-----	----------	----------

elektronischer Form an raumordnung@lkharburg.de gebeten.

**2. Landkreis Harburg, Stabsstelle Verkehrskoordination (26.08.2020)**

vielen Dank für die Beteiligung, ich habe folgende Kommentare aus Sicht der Verkehrskoordination und würde vorschlagen, dass Sie auch die Autobahn GmbH, Niederlassung Nord beteiligen.

Die Abstimmung über die vorliegende Planung wurde mit der zuständigen NLStbV Verden geführt.

2.1 6.1. Verkehrsentwicklung

1. Aussagen zur Verkehrsbelastung in der Spitzenzeit

Ich habe das Verkehrsgutachten gelesen, was mich nicht davon überzeugen konnte, dass der Lieferverkehr hauptsächlich außerhalb der Spitzenzeiten läuft. Vielmehr wurde die Spitzenzeit möglichst eng gewählt, um das zu suggerieren. Die Autobahn GmbH hatte im Februar eine Übersicht über Spitzenstunden auf der A7 (allerdings vor dem Elbtunnel), die deutlich zwischen 6-9Uhr und 14- 18Uhr liegen. Von besonderem Interesse ist hier der morgendliche Spitzenverkehr Richtung Norden.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Jedoch ist die erwähnte Auswertung der Autobahn GmbH für die Spitzenstunden der A 7 (südlich des Elbtunnels) hier nicht zielführend, da das Verkehrsaufkommen einer Hauptmagistrale für die Schwerverkehr in Deutschland, die zudem noch im Ballungszentrum und Hafennähe von Hamburg liegt, nicht mit einem Verkehrsaufkommen eines Logistikzentrums gleichzusetzen ist.

Darüber hinaus wird aufgrund der Erhebungsdaten der Autobahn GmbH angemerkt, dass die Betrachtung der morgendlichen Spitzenstunde zu kurz gegriffen sei, da auf der A 7 die Verkehrsspitzen über einen längeren Zeitraum auftreten.

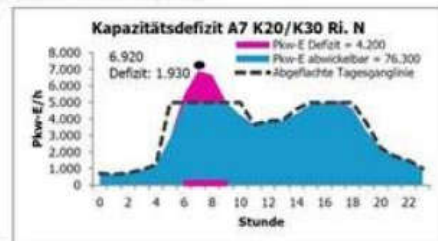
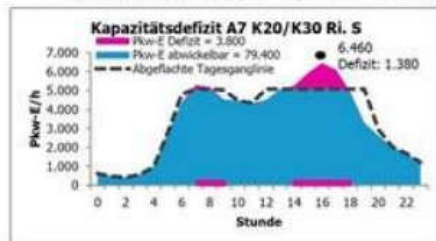
Auch diese Aussage ist nicht zielführend, da sich nach dem Handbuch für die Bemessung der Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) die Bewertung der Verkehrsqualitäten auf die (vormittägliche und nachmittägliche) Spitzenstunde des Verkehrs beziehen. Diese Berechnungsgrundlagen wurden im Verkehrsgutachten angewandt, sodass die Ergebnisse belastbar sind.

Eine Betrachtung des Verkehrs über mehrere Stunden sieht das HBS demgegenüber nicht vor und würde auch zu keinen anderen Ergebnissen führen.

Die im Verkehrsgutachten zum Logistikzentrum Fachenfelde-Süd durchgeführten Berechnungen zur Ermittlung der Verkehrsqualitäten der Verkehrsanlagen erfolgten somit auf der Basis der gültigen Vorschriften.

**Mögliche Kompensationsmaßnahmen:  
 Abflachung der Spitzen**

- 1 Lkw = 2,5 Pkw-E
- Ganglinie: Donnerstag, den 10.01.2008 mit sehr ähnlicher Verkehrsstärke wie 2019
- Spreizung der Spitzenstunden: Morgens 6-9 Uhr → 5-11 Uhr, Abends 14-18 Uhr → 13-20 Uhr



Kapazität = 1.782 x (0,95 Überleitung +  
 0,95 Überleitung +  
 0,95 Überleitung) = 5.079 Pkw-E

Kapazität = 1.782 x (0,95 Überleitung +  
 0,95 Überleitung +  
 0,90 Führung über Gegenfahrbahn) = 4.990 Pkw-E

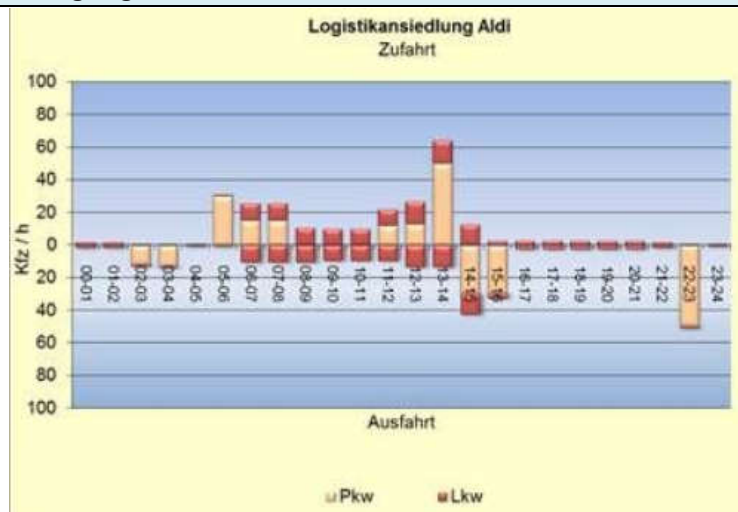
36

04.02.2020



Auszug aus dem 2019 Gutachten für das Zentrallager Aldi:

Nr.	Anregung	Abwägung
-----	----------	----------



*Auf die Spitzenstunde von 07:00 bis 08:00 Uhr entfallen 15 Pkw-Fahrten im Zielverkehr sowie 11 Fahrten des Schwerverkehr (SV). Das Quellverkehraufkommen liegt bei 11 Lkw-Fahrten. Die maximale nachmittägliche Quellverkehrsmenge wurde zwischen 15:00 und 16:00 Uhr mit 30 PKW Fahrten sowie 3 SV-Fahrten ermittelt.*

Die Spitzenstunden wurden meines Erachtens zu eng gewählt. Auf die Spitzenstunde morgens von 6.00-9.00 entfallen 30 Pkw Fahrten sowie 66 SV im Ziel- und Quellverkehr. In den Spitzenstunden am Nachmittag zwischen 14.00 und 18.00 sind es dann noch 60 Pkw Fahrten sowie 44 SV Fahrten. Anders ausgedrückt, morgens verlassen (zusätzlich zum vorhandenen verkehr) weitere 33 SV in der Spitzenstunde das Lager und nachmittags 22SV sowie 60 Pkw.

## 2. Maschener Kreuz

Ein Großteil des zusätzlichen Verkehrs wird über die AS Maschen auf die A39/A7 Richtung Hamburg fahren. Abgesehen von dem Knotenpunkt K 10 / K 86 / Homsstraße / AS Maschen stellt sich die Frage ob die Abfahrt Maschen

Des Weiteren wird von der Verkehrscoordination des Landkreises Harburg auf die Beeinträchtigung des Verkehrs am Maschener Kreuz in den Spitzenstunden hingewiesen, wobei bemängelt wird, dass die Verkehre an der AS Maschen sowie der anschließenden Verbindungsrampe von der A 39 auf die A 1 in Richtung Hamburg im Verkehrsgutachten nicht betrachtet wurden.

Diese Aussage ist nicht richtig, da die Verkehrsqualitäten für den Knotenpunkt AS Maschen / K 10 / K 86 / Homsstraße berechnet wurden.

Ergänzend ist anzumerken, dass die sehr geringen zusätzlichen Verkehre in den verkehrlichen Spitzenstunden im Bereich der AS Maschen und der A 39 infolge der Durchmischung des Verkehrs keine

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>Richtung Nord auf die A39 bzw. die anschließende Abfahrt von der A39 auf die A1 Richtung Hamburg das leisten kann, oder dann täglich Stau herrscht. Dies ist in dem Verkehrsgutachten überhaupt nicht betrachtet worden.</p> <p>Auch Herr Waldhaus von der PI Harburg hat darauf verwiesen, dass der Großteil der neuen Verkehre (95% der Lkw; 65% der Pkw) ausweislich der Verkehrsuntersuchungen in Rtg. AS Maschen abfließen wird, das es bereits jetzt im Berufsverkehr regelmäßig zu Staus insbesondere auf der Überleitung von der A39 auf die A1, Rtg. Hamburg kommt und sich der Rückstau schon jetzt z.T. bis auf die A39 staut und den auffahrenden Verkehr an der AS Maschen, Rtg. Hamburg beeinträchtigt.</p> <p>Diese Probleme sind bereits seit langem bekannt, und ich halte es für unerlässlich die möglichen Auswirkungen auf den Verkehr im Maschener Kreuz in einer Verkehrsuntersuchung zu analysieren, bevor der B-Plan verabschiedet werden kann.</p>	<p>berechenbaren Auswirkungen auf die Verkehrsqualität hat, da zum Beispiel in der verkehrlichen Spitzenstunde morgens (7:00 bis 8:00 Uhr) die Zunahme bei 31 Lkw als Summe beider Richtungen liegt. Dies bedeutet, dass alle 2 Minuten ein Fahrzeug zusätzlich das Straßennetz belasten wird.</p> <p>Die Verkehrskoordination des Landkreises Harburg geht fälschlicherweise davon aus, dass die Mehrzahl der Lkw von der A 39 auf die A1 fährt. Dies ist aufgrund der zu beliefernden Aldi-Filialen der heutigen Logistikzentren Seevetal und Beverstedt nicht der Fall.</p> <p>Die heutigen Logistikzentren beliefern Filialen in folgenden Landkreisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Teile Landkreis Uelzen</li> <li>-Teile Landkreis Rotenburg/Wümme</li> <li>- Landkreis Lüchow Dannenberg</li> <li>- Landkreis Harburg</li> <li>- Bezirk Hamburg Harburg</li> <li>- Bezirk Hamburg Mitte</li> <li>- Bezirk Hamburg Bergedorf</li> <li>- Schleswig Holstein Wentdorf, Geesthacht und Lauenburg</li> </ul> <p>Die Aldi-LKW fahren über die A 1 in die Bezirke Hamburg Mitte und Bergedorf und. Sie nutzen auch die A 7, um den Bezirk Hamburg Harburg zu beliefern, fahren aber nicht durch den Elbtunnel. Insofern befährt der überwiegende Anteil der Lkw nicht die von der Verkehrskonzeption des Landkreises Harburg benannte Verbindungsrampe in Richtung Hamburg.</p> <p>Eine ergänzende Betrachtung der Verkehrsverhältnisse am Maschener Kreuz ist aufgrund des sehr geringen zusätzlichen Verkehrsaufkommens in den verkehrlichen Spitzenstunden und der Verkehrsverteilung der Verkehre am Maschener Kreuz aus grundsätzlichen Aspekten (Vermischung des neu induzierten Verkehrs mit dem Bestandsverkehr) und aufgrund der geringen Belastung der Verbindungsrampe von der A 39 zu A 1 nicht erforderlich.</p> <p>Der durch das Aldi Zentrallager in Stelle erzeugte Verkehr entsteht hauptsächlich außerhalb der verkehrlichen Spitzenstunden und tritt zudem azyklisch auf. Dies bedeutet, dass vor allem die PKW-Fahrten</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
3.	<b>Landkreis Harburg / Archäologisches Museum Hamburg (20.08.2020)</b>	entgegen der spitzenständlichen Hauptflastrichtungen die Verbindungsrampe von der A 39 zur A 1 (Richtung Norden) belasten und somit nur einen sehr geringen Einfluss auf die Verkehrsqualität haben
3.1	<p>Dem Bebauungsplan wird von Seiten der Bodendenkmalpflege nunmehr zugestimmt, nachdem die in der Begründung korrekt genannte denkmalrechtliche Genehmigung zur Entfernung des Kulturdenkmals Stelle 14 (prähistorischer Grabhügel) in der Zwischenzeit erteilt worden ist. Der jetzige Entwurf ist auch in Bezug auf das Schutzgut Kulturdenkmale (Bodendenkmale) im Wesentlichen korrekt und ausreichend.</p> <p>Es ist lediglich darauf hinzuweisen, dass Kapitel 3.3.3 der Begründung sowie 2.3.10 des Umweltberichts einen veralteten Stand wiedergeben. Dort wird darauf verwiesen, dass mit weiterer Denkmalsubstanz zu rechnen und zur Sachverhaltsprüfung eine archäologische Voruntersuchung durchzuführen sei. Diese ist im Frühjahr 2020 vorgenommen worden, mit dem Ergebnis, dass tatsächlich in der gesamten südlichen Hälfte des Plangebiets weitere Bodendenkmalsubstanz existiert, die im Vorfeld des Bauvorhabens dokumentiert und geborgen werden muss. Der denkmalrechtliche Genehmigungsvorbehalt gemäß § 13 NDSchG ist daher auf den gesamten Südteil des Plangebiets auszuweiten. Die Kosten für die notwendig werdenden Bergungsarbeiten sind gemäß § 6 Abs. 3 NDSchG ebenso wie bei der Ausgrabung des Grabhügels Stelle 14 durch den Vorhabenträger zu übernehmen. Entsprechende Nebenbestimmungen sind bereits für den parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans eingereichten Baugenehmigungsantrag des Vorhabenträgers formuliert worden. Die neu aufgetretene Bodendenkmalsubstanz stellt keinen Hinderungsgrund für die Realisierung des Bebauungsplans dar, da ihre Dokumentation und Bergung – anders als bei dem obertägig sichtbaren Grabhügel – eine ausreichende Kompensation darstellt.</p> <p>Ebenfalls liegt mittlerweile das in Kapitel 2.3.10 des Umweltberichts angesprochene Inwertsetzungskonzept für die Grabhügelgruppe am Bardenweg vor und ist von der Unteren Denkmalschutzbehörde gebilligt worden.</p> <p>Das Ergebnis der Abwägung ist mir bitte schriftlich mitzuteilen.</p>	Die Begründung und der Umweltbericht werden entsprechend des Hinweises aktualisiert. Das Abwägungsergebnis wird mitgeteilt



Nr.	Anregung	Abwägung
<b>4a</b>	<b>NLStV (02.09.2020)</b>	
4a.1	Von der Bekanntmachung über die erneute eingeschränkte Behördenbeteiligung zu der o. g. Bauleitplanung habe ich Kenntnis genommen. Auf meine Stellungnahmen vom 17.07.2017 sowie vom 04.10.2018, die ich im Rahmen der TöB-Beteiligung und der öffentlichen Auslegung abgegeben habe nehme ich Bezug.	
4a.2	Den vom Gutachter in der Verkehrsuntersuchung vom 25.03.2020 vorgeschlagenen kurzfristigen Maßnahmen am Knotenpunkt K 86 / Homsstraße / BAB A 39 (Veränderung der Fahrbahnmarkierung und der Signalschaltungen (wie im Vorher- Zustand)) kann, wie bereits in Gesprächen mit dem Gutachter erläutert, nicht zugestimmt werden, da hierdurch wieder der frühere bemängelte Zustand am Knotenpunkt erneut zu Tage treten würde. Die daraufhin vom Gutachter mit Datum vom 30.07.2020 alternativ vorgeschlagenen verkehrlichen Maßnahmen wurden hier im Hause hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zum Erreichen der Qualitätsstufe D nach HBS 2015 geprüft. Im Ergebnis bleibt diesbezüglich festzustellen, dass die erforderliche Qualitätsstufe D durch diese Maßnahmen nicht erreicht werden kann. Somit muss bereits zum jetzigen Zeitpunkt der Neubau eines separaten Fahrstreifens auf dem Zubringer zur BAB A 39 bzw. im südlichen Knotenpunktast - wie bereits ebenfalls in der Verkehrsuntersuchung vom 25.03.2020 thematisiert - erfolgen und wird hiermit im Rahmen der erneuten Beteiligung zu der o.g. Bauleitplanung von Seiten der NLStBV gefordert.	Siehe neue Stellungnahme vom 13.10.2020 (4b)
4a.3	Alle weiteren Punkte meiner o. g. Stellungnahme behalten weiterhin ihre Gültigkeit.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahmen wurden bereits abgewogen.
4a.4	Der Landkreis Harburg - Untere Verkehrsbehörde- und die Polizeiinspektion Harburg erhalten je eine Durchschrift zur Kenntnis.	Wird zur Kenntnis genommen.
4a.5	Die eingereichten Unterlagen habe ich zu meinen Akten genommen. Im Falle der Rechtskrafterlangung bitte ich um Übersendung einer Ausfertigung mit eingetragenen Verfahrensvermerken	Wird beachtet.

Nr.	Anregung	Abwägung
4b	<p><b>NLStV (14.10.2020)</b>                      ich nehme Bezug auf mein Schreiben vom 02.09.2020 sowie unseren daraufhin erfolgten gemeinsamen Abstimmungstermin vom 05.10.2020 unter Beteiligung des Landkreises Harburg beim GB-Verden.</p>	<p>Die Gemeinde nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.</p>
4b.1	<p>Durch entsprechende nachstehende Maßnahmen zu Lasten des Vorhabenträgers soll die LSA am Knotenpunkt mit der AS Maschen derart optimiert werden, dass das durch die Bauleitplanung zusätzlich ausgelöste Verkehrsaufkommen kompensiert wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einrichtung einer zusätzlichen Phase - Anforderungsschaltung für die Fußgänger-/Radfahrerquerung auf dem Ostarm</li> <li>- Ergänzung eines zusätzlichen Signals - Diagonalgrün</li> <li>- Parameteranpassung - Reduzierung der Mindestfreigabezeit für die Fußgänger-/ Radfahrerquerung auf dem Ostarm von 15 Sekunden auf 8 Sekunden</li> </ul>	<p>Gemeinsam mit den Straßenbaulastträgern und den Kommunen wird zurzeit eine Machbarkeitsstudie für eine Entzerrung der AS Maschen erarbeitet.</p>
4b.2	<p>In diesem Zusammenhang möchte ich auch noch einmal auf die von den Gutachtern gemeinschaftliche Aussage verweisen, dass der Knotenpunkt bereits derzeit eine unzureichende Qualitätsstufe aufweist. Diese Qualitätsstufe kann jedoch wie übereinstimmend besprochen nicht der o.g. Bauleitplanung angelastet werden, sondern muss hiervon losgelöst zwischen den Kreuzungsbeteiligten zeitnah besprochen und einer Lösung wie von Gutachterseite vorgeschlagen in Form eines zusätzlichen Fahrstreifens zugeführt werden.</p>	<p>Grundlegend ist ein dreistufiges Vorgehen geplant:                      Stufe 1: Anpassung und Veränderung der Signalzeiten am Knotenpunkt K 86 / K 10 / Homsstraße / Rampe A 39 (Sofortmaßnahme)                      Stufe 2: Bau eines zusätzlichen dritten Fahrstreifens auf dem Südam des Knotenpunktes                      Stufe 3: Entzerrung der AS Maschen durch Neubau von Ein- und Ausfahrtrampen</p>
4b.3	<p>Somit nehme ich aufgrund der vorstehenden Erläuterungen die im Schreiben vom 02.09.2020 erhobene Forderung hinsichtlich der Realisierung eines zusätzlichen Fahrstreifens im Rahmen des o.g. Bauleitplanverfahrens zurück.</p>	
4b.4	<p>Der Landkreis Harburg -Untere Verkehrsbehörde- und die Polizeiinspektion Harburg erhalten je eine Durchschrift zur Kenntnis.</p>	
5.	<p><b>Gemeinde Seevetal (26.08.2020)</b></p>	

Nr.	Anregung	Abwägung
5.1	<p>die Gemeinde Seevetal möchte unter Rückgriff auf die Ihnen bereits vorliegende Stellungnahme und den ebenfalls übersendeten Resolutionen des Rates der Gemeinde vom 16.07.2020 sowie des Ortsrates Maschen/Horst/Hörsten vom 11.06.2020 die eingeschränkte Auslegung nutzen, um dafür zu werben, die Errichtung des Logistikzentrums Fachenfelde-Süd solange auszusetzen, bis wir auf eine verlässliche und tragfähige verkehrliche Lösung für den BAB-Anschluss Maschen zurückgreifen können. Wie Sie wissen, sind wir hier in konstruktive Gespräche und Untersuchungen eingestiegen.</p>	<p>Der Gemeinde Stelle ist bewusst, dass der Knotenpunkt AS Maschen bereits heute eine unzureichende Qualität aufweist. Jedoch werden durch das konkrete Vorhaben zur Ansiedlung eines ALDI Logistikzentrums Mehrverkehre produziert, die verglichen mit der ohnehin schon hohen Verkehrsbelastung sowohl auf der K 86 als auch im weiteren Verlauf im Knoten Homsstraße/ K 86/ BAB Zubringer keine nennenswerte Verschlechterung mit sich bringen. Es handelt sich um 11 LKW in der nachmittäglichen Spitzenstunde, die vom Knoten bewältigt werden müssen. Berechnungen zufolge ist damit eine Verlängerung der Wartezeiten um 2 Sekunden zu erwarten. Für die insofern ausgelösten Mehrverkehre wird durch mit den zuständigen Behörden abgestimmten Sofortmaßnahmen (s. nachfolgend) eine Kompensation erfolgen, so dass sich der Status quo der Verkehrsqualität nicht ändert.</p>
5.2	<p>Nicht zuletzt die durch die Schließung des Logistikstandortes Beverstedt zusätzlich generierten Verkehre zwischen Stelle und Maschen werden die ohnehin angespannten Situationen an der AS Maschen weiter verschärfen. Die Perspektive für die Verkehre 2030 sieht laut Prognose keine ausreichende Verkehrsqualität an der Anschlussstelle Maschen vor.</p>	<p>Der durch das Aldi Zentrallager in Stelle erzeugte Verkehr entsteht hauptsächlich außerhalb der verkehrlichen Spitzenstunden und tritt zu dem azyklisch auf. Dies bedeutet, dass vor allem die PKW-Fahrten entgegen der spitzenständlichen Hauptlastrichtungen die Verbindungsrampe von der A 39 zur A 1 (Richtung Norden) belasten und somit nur einen sehr geringen Einfluss auf die Verkehrsqualität haben. Gemeinsam mit den Straßenbaulastträgern und den Kommunen wird zurzeit eine Machbarkeitsstudie für eine Entzerrung der AS Maschen erarbeitet. Unabhängig davon wird durch die Maßnahmen gem. hier nachfolgend dargestellter Stufe 1 der durch die vorliegende Planung erzeugte Mehrverkehr kompensiert und damit ein Zustand erreicht, der dem aktuellen Qualitätszustand entspricht.</p> <p>Grundlegend ist nach Abstimmung mit allen beteiligten Stellen ein dreistufiges Vorgehen geplant:          Stufe 1: Anpassung und Veränderung der Signalzeiten am Knotenpunkt K 86 / K 10 / Homsstraße / Rampe A 39 (Sofortmaßnahme zur Verhinderung einer Verschlechterung der Verkehrssituation)          Stufe 2: Bau eines zusätzlichen dritten Fahrstreifens auf dem Südarms des Knotenpunktes (kurzfristig)          Stufe 3: Entzerrung der AS Maschen durch Neubau von Ein- und Ausfahrtrampen (mittelfristig).</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
5.3	<p>Mit Blick auf die am 21.08.2020 von der Polizeiinspektion Harburg aufgezeigten Auswirkungen, insbesondere im Maschener Kreuz sowie im weiterführenden Autobahnnetz, sollte eine verkehrliche Perspektive, die auch weitere Entwicklungsmöglichkeiten in den Gemeinde Stelle und Seevetal langfristig sicherstellen, vorhanden sein, bevor eine Ansiedlung des Logistikbetriebes ermöglicht wird.</p> <p>In diesem Sinne möchte ich Sie und den Rat der Gemeinde Stelle bitten, von einer finalen Entscheidung über den Bebauungsplan abzusehen.</p>	Vgl. 5.2
<b>6. Wasserbeschaffungsverband Harburg (30.07.2020)</b>		
6.1	<p>Die vorliegende Planung insbesondere des RW-Kanals kollidiert mit den notwendigen Maßnahmen zur Versorgung mit Trinkwasser. Der Wasserbeschaffungsverband Harburg beabsichtigt von der Straße Uhlenhorst über die Erschließungsstraße bis zum Bardenweg eine Trinkwasserleitung DN 250 zu verlegen, um die Versorgung zu gewährleisten. Hierfür ist nach der bisherigen Planung eine Trasse auf der östlichen Seite des Kreisels und der Erschließungsstraße vorgesehen. Da der Anschlusspunkt an das vorhandene Netz ebenfalls auf der östlichen Seite liegt, ist diese Lage unabdingbar. (siehe anliegenden Lageplan)</p> <p>Weiter hin weisen wir darauf hin, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- innerhalb von privaten Flächen ein Geh-, Fahr- u. Leitungsrecht zu Gunsten des WBV-Harburg festgesetzt werden muss.</li> <li>- eine längsseitige Überbauung in keinem Fall zulässig ist. Unvermeidbare querende Überbauungen sind dem WBV-Harburg unverzüglich anzuzeigen und geeignete Schutzmaßnahmen zu treffen.</li> <li>- Abstände zu anderen Ver- u. Entsorgungseinrichtungen sowie anderen unterirdischen Anlagen gemäß DVGW Regelwerk einzuhalten sind.</li> <li>- die Verlegung der Hausanschlussleitung rechtzeitig vor Baubeginn mit</li> </ul>	<p>Die Gemeinde nimmt zur Kenntnis, dass eine neue Trinkwasserleitung geplant ist. Der Vorhabenträger und der Wasserbeschaffungsverband können sich hierzu privatrechtlich vertraglich zur Nutzung vereinbaren. Weder die geplanten Festsetzungen noch die Vorhabenplanung selbst stehen dem geplanten Verlauf der Trinkwasserleitung entgegen. Es ist besteht daher auch kein zwingendes städtebauliche Erfordernis, dies im Bebauungsplan zu regeln.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Für die geplante Trinkwasserleitung innerhalb der geplanten inneren Erschließungsstraße kann nachgelagert zum Bebauungsplanverfahren eine privatrechtliche Vereinbarung zur Sicherung des Leitungsverlaufes geschlossen werden. Es ist nicht notwendig dies im Bebauungsplan zu regeln.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren beachtet.</p> <p>Bei Industriebauten mit selbsttätiger Feuerlöschanlage genügt eine Löschwassermenge für Löscharbeiten der Feuerwehr von mindestens 1.600 l/min (96 m³/h), über einen Zeitraum von einer Stunde.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>unserer Hausanschlussabteilung abzustimmen ist. Bei der Planung müssen die einschlägigen Vorschriften wie DIN und DVGW-Richtlinien berücksichtigt werden. Der WBV-Harburg verlegt und unterhält Hausanschlussleitungen nur im öffentlichen Raum.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pflanzungen von Begleitgrün entlang der Trinkwasserleitung zu vermeiden ist, anderenfalls sind Schutzmaßnahmen gemäß DVGW Regelwerks GW 125 zu treffen.</li> <li>- der Wasserbeschaffungsverband Harburg Aufgabenträger der öffentlichen Trinkwasserversorgung ist. Die vorhandenen Unterflurhydranten können jedoch zur Löschwasserentnahme herangezogen werden. Eine Garantie über eine jederzeit ausreichende Menge bzw. Druck kann nicht übernommen werden.</li> <li>- für die erforderlichen Leitungsarbeiten ein Bauzeitenfenster von circa 7 Wochen vorzusehen ist.</li> <li>- die rechtzeitige Beteiligung am den Bauvorhaben zwingend erforderlich ist.</li> </ul> <p>Wir bitten um die Übersendung der Planungsunterlagen im pdf- als auch in dxf-Format.</p>	<p>In Bezug auf die Löschwasserentnahme sieht das Brandschutzkonzept eine automatische Löschanlage vor. Zur Bereitstellung der erforderlichen Löschwassermenge wird ein künstliches Löschwasser-Reservoirs in Form eines oberirdischen Wassertanks erstellt. Dieser Tank wird neben dem Sprinklerwasser auch die notwendigen 96 m³ beinhalten und über eine nasse Ringleitung die Löschwasserentnahmestellen in Form von Überflurhydranten versorgen, so dass in jedem Fall eine hinsichtlich der nötigen Eigenschaften (Menge, Druck) ausreichende und vor allem netzunabhängige Löschwasserversorgung sichergestellt werden kann.</p> <p>Wird beachtet.</p>
7.	<p><b>NABU Gruppe Winsen e.V. (28.08.2020)</b></p> <p>Der NABU hat bereits eine Stellungnahme am 17.09.2018 zur 1. Auslegung sowie am 28.03.2019 zur 2. Auslegung abgegeben. Wir halten die hier geäußerten Bedenken und Anregungen im vollen Umfang aufrecht und erweitern diese mit Bezug auf Änderungen und Ergänzungen in der 3. Auslegung.</p>	<p>Insofern wird auch die Behandlung der Stellungnahmen in der Vergangenheit Bezug genommen.</p>
7.1	<p>Verkehrsgutachten:</p> <p>Die in unserer Stellungnahme zur 1. Auslegung vorgebrachten Bedenken zu dem Knotenpunkt A39 / K10 / K86 / und Homsstraße sind nicht ausgeräumt. Der Knotenpunkt ist bereits ohne Verwirklichung des Planvorhabens während der verkehrlichen Spitzenstunden rechnerisch nicht leistungsfähig. Dieses Problem würde einerseits durch den hinzukommenden Quell -Zielverkehr aus dem Plangebiet verschärft werden, andererseits würde es eben diesen zusätzlichen Verkehr behindern. Durch die vorliegende Planung wird die Konfliktslage nicht bewältigt. Es liegen noch nicht einmal Hinweise darüber vor</p>	<p>Gemeinsam mit den Straßenbulasträgern und den Kommunen wird zurzeit eine Machbarkeitsstudie für eine Entzerrung der AS Maschen erarbeitet.</p> <p>Grundlegend ist ein dreistufiges Vorgehen geplant:                  Stufe 1: Anpassung und Veränderung der Signalzeiten am Knotenpunkt K 86 / K 10 / Homsstraße / Rampe A 39 (wird sofort umgesetzt als Kompensation des Mehrverkehrs, so dass die Qualität sich nicht</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>die Anschlussstelle A39 auszubauen. Die Anmerkungen zu dem Verkehrsgutachten beziehen sich überwiegend auf Verkehrsleistungsprobleme. Sie sind insofern umweltrelevant, da jede Erhöhung der Verkehrsmengen und jeder Stau zu erhöhten Lärm- und Immissionsbelastungen führt. Das ausliegende Verkehrsgutachten geht teilweise von falschen Annahmen aus und ist in verschiedenen Punkten nicht nachvollziehbar. Es bestehen daher begründete Zweifel an der Richtigkeit der zugrundeliegenden Berechnung.</p>	<p>verändert) Stufe 2: Bau eines zusätzlichen dritten Fahrstreifens auf dem Südarmp des Knotenpunktes Stufe 3: Entzerrung der AS Maschen durch Neubau von Ein- und Ausfahrtrampen.  Aufgrund der damit verbundenen Verbesserung der Verkehrsqualitäten reduzieren sich auch die Wartezeiten und somit auch die Immissionen. Für den vorliegenden Bebauungsplan ist der durch die Planung ausgelöste Mehrverkehr maßgeblich zu betrachten. Hier wird durch o.g. Stufe 1 eine Sofortmaßnahme umgesetzt, die gewährleistet, dass sich die Verkehrssituation zum aktuellen Stand ohne diesen Bebauungsplan nicht verschlechtert.</p>
7.1.1	<p>- Aus den gutachterlichen Untersuchungen ergibt sich, dass durch eine Ummarkierung und Änderung der Phasenfolge der Lichtsignalanlagen der vorhabenbedingt durch das Logistikzentrum ausgelöste Mehrverkehr nicht nur heute, sondern auch perspektivisch im Jahr 2030 bewältigt werden kann und eine hinreichende Leistungsfähigkeit besteht. Im Gutachten wird vorgeschlagen, dass wieder die ehemals vorhandene Markierung aufgebracht wird. Bedingung der Untersuchung ist, dass neben der aktuellen Planung in Stelle keine weiteren verkehrintensiven Projekte in Seevetal umgesetzt werden, die ihren Verkehr über die AS Maschen abwickeln.</p>	<p>Eine Ummarkierung der Fahrstreifen wird nicht mehr weiterverfolgt, da aufgrund des mit der NLStBV abgestimmten Stufenplans (siehe Stellungnahme zu 7.1) mittels der Sofortmaßnahme gem. Stufe 1 eine vollständige Kompensation der Auswirkungen der Planung erreicht werden kann. Kurzfristig soll sodann der Neubau eines dritten Fahrstreifens erfolgen (das ist allerdings von der vorliegenden Bebauungsplanung unabhängig und für die Bewältigung des planbedingt ausgelösten Konflikts nicht entscheidend).</p>
7.1.2	<p>- Nach der Stellungnahme der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wird ein Ausbau der Anschlussstelle Maschen durch Ausweitung und Herstellung eines weiteren Fahrstreifens gefordert.</p>	<p>Der Neubau eines dritten Fahrstreifens soll kurzfristig erfolgen, dieser Ausbau ist aber nicht zur Bewältigung etwaiger aus der vorliegenden Bebauungsplanung resultierender Konflikte erforderlich (s.o.), da diese schon durch o.g. Maßnahmen nach Stufe 1 bewältigt werden.</p>
7.1.3	<p>Es besteht ein Widerspruch in den beiden neu ausgelegten Verkehrsgutachten. Der Ausbau der Anschlussstelle durch Ausweitung eines weiteren Fahrstreifens ist im eigentlichen Verkehrsgutachten aber auch im Umweltgutachten als Vorschlag nicht enthalten.</p>	<p>Der Ausbau der AS Maschen mit einem dritten Fahrstreifen ist in einem gesonderten Verfahren zu behandeln und hat nichts mit der vorliegenden Bebauungsplanung zu tun. Der Bau des dritten Fahrstreifens ist für die Erschließung des Aldi-Zentrallagers nicht erforderlich, da der erzeugte Verkehr hauptsächlich außerhalb der verkehrlichen Spitzenstunden entsteht und zu dem</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
7.1.4	Wie können lt. PGT-Gutachten die zusätzlichen LKWs und PKWs allein durch die Schließung von Beverstedt angeblich keinen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen und damit auf die Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle A39 haben? Uns erschließt es sich nicht das bei dieser nachträglichen Berechnung die ursprünglich eingerechneten Verkehrszahlen einer Worst-Case-Betrachtung einfach ausgeblendet und die Einbeziehung des Beverstedt-Verkehrs stattdessen als Worst-Case angenommen wird. Korrekterweise müsste man auf das Verkehrsaufkommen von Beverstedt wiederum eine Worst-Case-Betrachtung hinzurechnen.	azyklisch auftritt. Dies bedeutet, dass vor allem die PKW-Fahrten entgegen der spitzenständlichen Hauptflastrichtungen die Verbindungsrampe von der A 39 zur A 1 (Richtung Norden) belasten und somit nur einen sehr geringen Einfluss auf die Verkehrsqualität haben. Zudem wird der planbedingte Mehrverkehr durch o.g. Sofortmaßnahme Stufe 1 kompensiert.  Die im Gutachten durchgeführte Worst-Case-Betrachtung diene dazu, eine Kapazitätserhöhung am Logistikstandort in Stelle abzubilden. Dies wird durch die Zusammenlegung mit dem Logistikzentrum aus Beverstedt erreicht. Die verkehrsgutachterlich ermittelten Verkehre sind zudem im Durchführungsvertrag als verbindlich festgeschrieben. Es erfolgt zudem ein fachgutachterliches Monitoring unter Leitung der Gemeinde Stelle.
7.1.5	Die Gemeinde Seevetal ist mit der Verkehrsplanerischen Lösung des Knotenpunktes und damit mit der Einschränkung ihrer eigenen städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeit nicht einverstanden. Der Gemeinderat Seevetal hat einstimmig beschlossen die Gemeinde Stelle aufzufordern von einer Genehmigung des Vorhabens abzusehen.	Die Gemeinden Stelle und Seevetal arbeiten gemeinsam an einer Lösung zur nachhaltigen Ertüchtigung der AS Maschen, um beiden Gemeinden weitere Entwicklungsmöglichkeiten zu erhalten. Die genannten Resolutionen sind der Gemeinde Stelle bekannt und stellen die Grundlage für weitere Gespräche dar. Eine Abkehr der Planung sieht die Gemeinde nicht als erforderlich an, da konkrete gutachterlich gestützte Maßnahmenvorschläge vorliegen, die zur Lösung der bereits heute bestehenden Konfliktlage führen werden und die planbedingten Mehrverkehre durch Sofortmaßnahmen kompensiert werden. Siehe ergänzend 5.3
7.2	Auswirkungen während der Bauphase des Vorhabens Während der Bauphase sind insbesondere die möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase der geplanten Vorhaben auf die Umweltbelange zu prüfen und im Umweltbericht darzustellen.  Im Umweltbericht der 3. Auslegung gibt es dagegen nur einen kleinen Absatz	Die Auswirkungen der Bauphase können nicht umfänglich oder abschließend im Rahmen der vorgelagerten Bauleitplanung dargelegt werden. Es liegt jedoch im Interesse der Gemeinde, die Belastung für die Anwohner so gering wie möglich zu halten. Die Baustelllogistik sowie die Lenkung der Baustellenverkehre werden, wie üblich, mit der Gemeinde und der Genehmigungsbehörde abgestimmt bzw. vertrag-

<b>Nr.</b>	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung</b>
	<p>der sich in absolut unzureichender Weise mit den baubedingten Auswirkungen auseinander setzt und auf unbedingte Schutzmaßnahmen während der Baudurchführung verweist.</p> <p>- Büro Lärmkontor: Weder in der schalltechnischen Untersuchung noch in der Luftschadstoffuntersuchung finden sich Angaben zu den Lärm- und Schadstoffimmissionen während der Bauzeit.</p> <p>- Durch die zu erwartenden Bodenbewegungen und Transporte, bedingt durch die Überformung des Geländereiefs hätte es im Umweltbericht eine vertiefte Befassung mit dem Thema baubedingte Umweltauswirkungen geben müssen. Der Umweltbericht ersetzt schließlich die bei dieser Größenordnung des Vorhabens üblicherweise erforderliche Umweltverträglichkeitsprüfung.</p> <p>- Regelung massiver Baustellenverkehr: Es ist unbedingt zu verhindern das der Baustellenverkehr über zwei Jahre lang die Anlieferung für Baumaterialien sowie die Bodentransporte durch den Ort Stelle führen. Dieser Verkehr muss ausschließlich in Richtung Westen über die BAB-Abfahrt Maschen geführt werden.</p>	<p>lich geregelt (Durchführungsvertrag).</p> <p>Die Begründung bzw. der Umweltbericht haben gemäß Anlage zum BauGB Auswirkungen der Planung auf die Umwelt, soweit möglich, zu beschreiben. Einwirkungen und Ereignisse temporärer Art, die einmalig auftreten und erst eingeschränkt vorhersehbar sind, können im Rahmen der Umweltprüfung nur überschlägig ermittelt werden.</p> <p>Nach derzeitigem Kenntnisstand ist die bauliche Umsetzung des Vorhabens wie folgt geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die abzufahrenden Erdmassen können aufgrund der geplanten Geländegestaltung (Verwallungen, Auffüllungen) auf ein Minimum reduziert werden, so dass der öffentliche Verkehrsraum nur zu einem möglichst geringen Maß in Anspruch genommen wird. Grundsätzlich gilt, dass die Erdmassenabfuhr nur in Richtung Anschlussstelle Maschen erfolgt.</li><li>- Für alle Arbeiten werden nur Geräte verwendet, die die Grenzwerte der TA Lärm einhalten. Auch die AVV Baulärm wird beachtet. Lärmintensive Großgeräte wie Trägerbohrgeräte, Spundwandrammen o. ä. finden keine Verwendung.</li><li>- Zur Verringerung von Staubbildung werden geeignete Maßnahmen ergriffen.</li><li>- Die vorbereitenden Maßnahmen beginnen mit den Erdarbeiten zur Begleitung der archäologischen Untersuchungen; hierfür sind ca. 3 Monate (Monate 1 bis 3) angesetzt.</li><li>- Die Baumaßnahme startet in Monat 4 mit der Erstellung der provisorischen Grundstückszufahrt an der Harburger Straße und dem Aufbau der Reifenwaschanlage. Zeitlich parallel beginnt die Fertigung des Walls entlang der Bahntrasse (Monat 4 bis 9). Für die umfangreichen Erdbewegungen zur Wallerstellung werden 4 Monate angesetzt, für die Oberflächenherstellung und Mutterbodenandekung weitere 2 Monate. Die Bepflanzung erfolgt sodann saisonabhängig.</li><li>- Hiermit überschneidend erfolgen die großen Bodenbewegungen zur Nivellierung des Geländes auf die Betriebsebene des Lagers und</li></ul>



Nr.	Anregung	Abwägung
		<p>die Fertigung des Walls entlang der Harburger Straße (Monate 4 bis 11).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- In den Monaten 8 bis 13 werden die Medien (Strom, Gas, Wasser und Abwasser) im Boden verlegt.</li><li>- Die Gebäude werden in den Monaten 8 bis 20 erstellt.</li><li>- Die Fahr- und Parkflächen, Oberbodenandeckung und Bepflanzung sind für die Monate 19 bis 24 vorgesehen.</li><li>- Während der Erdbaumaßnahmen erfolgt der Einsatz von Baggern, Raupen, Radladern, Dumpfern, LKW, Walzenzügen und Kleingeräten.</li><li>- Für die Errichtung der Gebäude erfolgt der Einsatz von LKW, Mobil- und Hochbaukranen, Transportbetonfahrzeugen und Betonpumpen. Da die Gebäude aus einer Fertigteilkonstruktion bestehen, werden Tischkreissägen nur in ganz geringem Umfang eingesetzt.</li><li>- Zur Erstellung der Verkehrsflächen auf dem Grundstück werden Straßenfertiger für Asphalt- und Betonfahrbahnen eingesetzt. Zusätzlich werden bei allen Arbeiten allgemein baustellenübliche Geräte und Handwerkszeuge eingesetzt.</li></ul> <p>Im Rahmen des Durchführungsvertrages verpflichtet sich im Übrigen der Vorhabenträger, während der Bauphase des Logistikzentrums Maßnahmen umzusetzen, um die (zeitlich begrenzten) Beeinträchtigungen der angrenzenden Ortslage mit Wohnbebauung möglichst gering zu halten, insbesondere sind die gesetzlichen Grenzwerte einzuhalten.</p> <p>Zu den Maßnahmen gehören u.a. (nicht abschließend):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Wässerung des Baustellenbereiches zur Vermeidung von erheblichen Staubemissionen</li><li>- Generelle Staubbindung durch entsprechende Maßnahmen an der Quelle</li><li>- Einrichtung von LKW-Radwaschanlagen an den Ausfahrten des Baustellenbereiches in den öffentlichen Verkehrsraum</li><li>- Überwachte Beschränkung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb des Baustellenbereiches.</li><li>- Zufahrt des Baustellenbereiches ausschließlich über die K 86</li></ul>

Nr.	Anregung	Abwägung
7.3	<p><b>Artenschutz Feldgrille</b> Das ergänzende Gutachten gibt nur 6 Nachweise der Feldgrille, die bei einer Begehung festgestellt wurden. Wir vom NABU haben bei unseren Begehungen bereits im Jahr 2019 Vorkommen der Feldgrille entdeckt. Bei der Feldgrille handelt es sich um eine niedersachsenweit vom Aussterben bedrohte Tierart. Die vorgefundene Population wurde festgestellt an beiden Böschungen des Bahneinschnittes und der Brachfläche zwischen dem Bardenweg und der Autobahn. Hier sind für diese Art sehr gute Lebensbedingungen hinsichtlich der Bodenstruktur, Magerrasenfläche mit durchlässigen, für die Grillen grabbaren Boden vorhanden. Auf der Brachfläche am Bardenweg haben wir allein 60 Nachweise der Feldgrille festgestellt. Für die Feldgrille besteht lt. Ergänzungsgutachten noch ein gewisses Expansionspotenzial. Eine Besiedlung des Plangebietes wird zukünftig nicht möglich sein. Damit bietet sich die Möglichkeit unmittelbar im Nahbereich des geplanten Eingriffes eine Schutzmaßnahme für diese gefährdete Art zu planen. Hier sollte die Sicherung der Feldgrille auf der Brachfläche am Bardenweg und an den Böschungen des Bahneinschnittes in das Ausgleichskonzept mit einbezogen werden.</p>	<p>(vorübergehende Baustellenzufahrt bzw. Kreisverkehrsplatz) - Untersagung der Ortsdurchfahrt durch Stelle für Baustellen-LKWs außer für ortsansässige Unternehmen und Fahrzeuge mit einer Gesamtzulassung bis 7,5 t.</p> <p>Der Umweltbericht wird entsprechend ergänzt.</p> <p>Das ergänzende Gutachten wurde Mitte Juni 2020 in Auftrag gegeben, die Begehungen erfolgten am 16.06. und 25.06. Es ist möglich, dass zu dieser fortgeschrittenen Jahreszeit die Aktivität der Feldgrille ggü. dem Mai bereits verringert war.</p> <p>Das Vorkommen der Feldgrille auf der Brachflächen am Bardenweg (Richtung Autobahn) und auch auf den Böschungsbereichen der Bahn ist aufgrund der dort vorhandenen Habitatstruktur nachvollziehbar und stellt damit auch ausreichend Ersatzlebensraum für die auf der Planfläche nachgewiesenen Exemplare dar. Es kann damit im direkt angrenzenden Umfeld der Planung sichergestellt werden, dass die Population in ihrer Ausbreitung nicht eingeschränkt wird. Selbst innerhalb des Plangebietes werden Bereiche geschaffen, die als potenzielle Lebensräume der Feldgrille in Frage kommen. So werden dem nordöstlichen Bereich Brachflächen angelegt. Zusätzlich könnten im Bereich des Waldsaumes, der u. a. mit einer Blütmischung angelegt wird, Brachen hergestellt werden.</p>
7.4	<p><b>Verfahren 3. Auslegung</b> - Die 3. Auslegung des Bebauungsplanes hat vom 31. Juli bis zum 31. August 2020 stattgefunden. In diesem Zeitraum waren in Niedersachsen Ferien. Gesetzlich ist hier vorgesehen, dass Bauleitpläne bei einem wichtigen Grund nicht wie sonst üblich für einen Monat, sondern für die Dauer einer angemessenen Frist auszulegen sind. Bedingt durch die Ferienzeit und der Komplexität des Verfahrens wären das wichtige Gründe gewesen um die Auslegung um mindestens 14 Tage zu verlängern.</p>	<p>Die Gemeinde teilt nicht die Auffassung, dass Auslegungen grundsätzlich nur außerhalb der Ferienzeiten stattfinden dürfen. Ziel und Inhalt der Planung sind seit langem bekannt. Die nun geänderten Planinhalte und Umweltinformationen (insbesondere bzgl. Verkehr und Artenschutz) halten sich in einem überschaubaren Rahmen, der eine Ausdehnung der gesetzlich vorgesehenen Monatsfrist - auch in der Ferienzeit - nicht rechtfertigt.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>- In der Begründung und Plandarstellung sind die Änderungen farbig markiert. Damit ist es aber nicht ausreichend verdeutlicht, zu welchem Punkt der Neuauslegung erneut eine Stellungnahme abgegeben werden kann. Es ist nur mit vertieften Kenntnissen des Verfahrens und der vorhergehenden Auslegungen erkennbar, welches Gutachten einen neuen Stand aufweist.</p>	<p>Die farblich markierten Inhalte verdeutlichen im Sinne einer „Lese-Erleichterung“ die wesentlich ergänzten und / oder geänderten Inhalte der Planzeichnung und der Begründung einschl. Umweltbericht. Wie der Bekanntmachung zu entnehmen ist, bezieht sich die erneute Auslegung eben auf diese Änderungen.</p>
	<p>Die Anlage 12 Verkehrsuntersuchung und 13 VU - Ergänzung sind beide mit dem 25. März 2020 datiert. Wenn die Anlage 12 auf der Verkehrsuntersuchung von 15.06.2017 beruht, warum ist dann die Schließung von Beverstedt hier schon mit einbezogen?</p>	<p>Im Verkehrsgutachten vom 15.6.2017 wurde eine Worst-Case-Betrachtung, die einer Kapazitätserhöhung am Standort Stelle abbilden soll, berücksichtigt. Die Schließung des Standortes war zu diesem Zeitpunkt als konkrete Maßnahme noch nicht bekannt und wurde in die Ergänzung (Anlage 12 Verkehrsuntersuchung 25. März 2020) eingearbeitet.</p>
	<p>In der Anlage 2 – Begründung mit Umweltbericht sind Textteile erst in rot und im weiteren Verlauf in grün markiert. Eine Erläuterung der unterschiedlichen Kennzeichnung fehlt hier.</p>	<p>s.o.</p>
	<p>Die Nummerierung der Dokumente für die Auslegung in der Bekanntmachung Nr. 38/2020 vom 13.07.2020 unterscheiden sich von der Nummerierung der Dokumente in dem Downloadportal der Gemeinde – Webseite.</p>	<p>Eine Übereinstimmung der Nummerierung ist nicht zwingend erforderlich. Die Gemeinde ist auch nicht in der Pflicht, alle zur Verfügung Umweltinformationen öffentlich auszulegen. Vielmehr sollen die <u>nach Ansicht der Gemeinde wesentlichen</u> umweltbezogenen Stellungnahmen (s. § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB) ausgelegt werden.</p>
7.5	<p>Bei Erweiterung des Sach- und Kenntnisstandes behalten wir uns weitere Änderungen vor. Wir bitten um weitere Beteiligung im o. g. Verfahren.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
8.	<p><b>NABU Gruppe Winsen e.V. (30.08.2020)</b>            Bericht zum Vorkommen der Feldgrille            am 11.Mai 2019 habe ich in Stelle, nördlich des Bardenweges, Flur „Kurze Heide“ ein Vorkommen der Feldgrille entdeckt. Die Überraschung, eine niedersachsenweit vom Aussterben bedrohte Tierart, die auch im Landkreis Harburg schon seit vielen Jahrzehnten nicht mehr beobachtet bzw. gemeldet worden ist, nachgewiesen zu haben und ein Eigeninteresse an dieser Tierart haben dazu geführt, eine weitergehende Erfassung 2019 und 2020 in der</p>	<p>Siehe Punkt 7.3</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>„Kurzen Heide“ durchzuführen.</p> <p>Mir ist die Feldgrille aus anderen Gebieten gut bekannt. Eine Erfassung erfolgt einfach und sicher durch Registrierung der stridulierenden Männchen, die etwa 100 Meter weit zu hören sind. Die Tiere überwintern als Larven, ab etwa Anfang Mai sind sie erwachsen und die ab dann stridulierenden (singenden) Männchen sind gut zu erfassen. Ende Juni/Anfang Juli endet die Fortpflanzungszeit und die Tiere verstummen. Als beste Umstände für eine Feststellung möglichst vieler gleichzeitig singender Männchen stellte sich auch hier in der „Kurzen Heide“ eine Witterung mit Temperaturen über 22 ° C, wenig Wind bis Windstille, kein Niederschlag und als Tageszeit später Nachmittag bis Dämmerung oder bis in die frühe Nacht heraus. Es wurden jedes Jahr 8 Begehungen durchgeführt. Die Fundorte sind in den Karten 1 und 2 eingezeichnet.</p> <p>Es zeigt sich, dass es im Bereich „Kurze Heide“ drei abgrenzbare Populationen der Feldgrille gibt. Die südwestliche im Bahneinschnitt ist die kleinste davon. Die beiden Böschungen des Bahneinschnittes besitzen für sie sehr gute Lebensbedingungen hinsichtlich der Bodenstruktur, der Beschaffenheit der Vegetation, der Ausrichtung zur Sonneneinstrahlung. Es wurden entlang den Böschungen 2019 insgesamt 6 singende Männchen festgestellt, 2020 waren es 7.</p> <p>Diese relativ kleine Population im Bahneinschnitt wird wahrscheinlich der Ausgangspunkt für die Ausbreitung der Feldgrille Richtung Westen auf die Brachfläche zwischen Bardenweg und Autobahn sein. Die Population hier mit in beiden Jahren jeweils ca. 60 Sängern wird begünstigt durch das seit 2015 erfolgte Brachliegen der Fläche. Entstanden ist dadurch eine offene Sand- und Magerrasenfläche mit durchlässigem, für die Grillen grabbarem Boden mit vielfältigen Gras- und Staudenbereichen, vegetationsarmen und -freien Bodenstellen. Durch Pflegemaßnahmen wird Gehölzaufwuchs verhindert.</p>	

**Nr. Anregung**

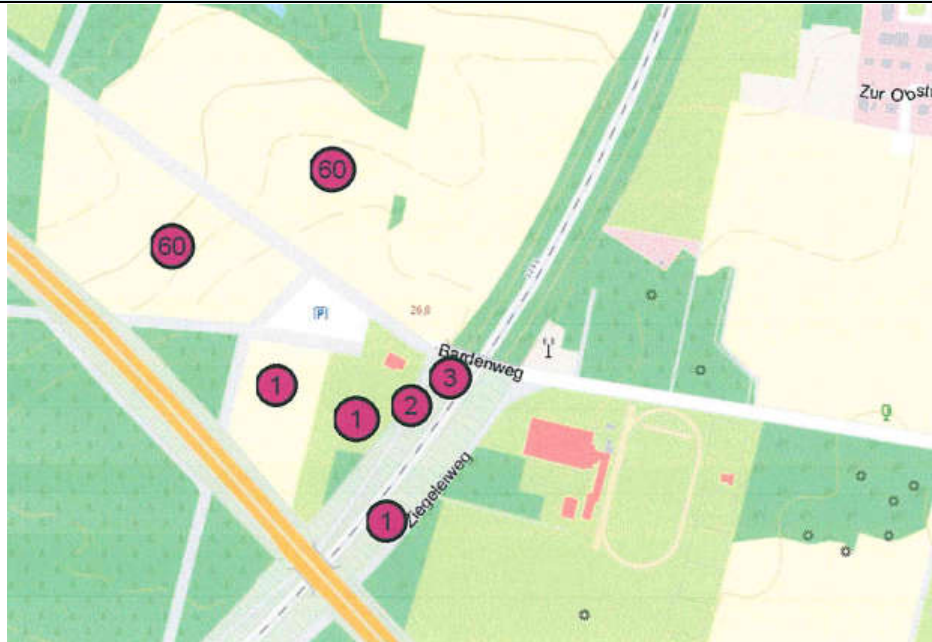
**Abwägung**



Karte 1. Rote Kreisflächen: Anzahl der bei einer Begehung singenden Männchen im Mai 2019

**Nr. Anregung**

**Abwägung**



Karte 2. Rote Kreisflächen: Anzahl der bei einer Begehung singenden Männchen im Mai 2020

Diese guten Lebensbedingungen für Pflanzen und Tiere nährstoffarmer, trockener Offenbiotope haben eine vitale Population der Feldgrille ermöglicht, die auch kurzfristig die Nachbarfläche nördlich des Bardenweges (B-Plangebiet Fachenfelde-Süd) besiedeln konnte. Der Populationsdruck auf der Brachfläche war so hoch, dass eine Ausbreitung nach Fachenfelde-Süd nach nur einmaliger Aufgabe des Maisanbaues erfolgte. 2019 konnte auf dieser Fläche nicht eine einzige Grille festgestellt werden, außer jeweils einem Sänger am Rand am Bardenweg und am Bahneinschnitt, 2020 waren es ca. 60 Sänger.

So gibt es auf der „Kurzen Heide“ drei Subpopulationen der Feldgrille, eine kleine im Bahneinschnitt, zwei von mittlerer Größe westlich davon. Diejenige im B-Plangebiet hat keine Zukunft wegen der voraussichtlichen Bebauung dort. Die geplanten Ausgleich/Ersatzmaßnahmen als offene, ruderale Teilflächen im

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>Plangebiet wären viel zu klein für eine stabile, sich selbst tragende Population. Die Brachfläche südlich des Bardenweges hätte dagegen die Eignung dafür. Eine 2019 durchgeführte Untersuchung erbrachte eine außergewöhnlich hohe Vielfalt an Insekten- und anderen Gliedertierarten. Allein in der Gruppe der Heuschrecken wurden inklusive Feldgrille 10 Arten nachgewiesen, dazu in zum Teil sehr großen Individuenzahlen. Die Liste der nachgewiesenen Pflanzenarten beläuft sich auf über 100 Arten, wobei mehrere „Rote-Liste-Arten“ darin enthalten sind. Ob und wie lange diese Fläche allerdings im Bracheprogramm verbleibt, ist ungewiss und damit auch das Fortbestehen dieser Lebensgemeinschaft mit der Feldgrillenpopulation. Es sollte jedoch alles für eine Sicherung des Status als Brachfläche getan werden. Eine derartige Sicherung könnte auch als eingriffsnaher Kompensation im B-Planverfahren gewertet werden.</p> <p>Die kleinste der 3 Subpopulationen, diejenige im Bahneinschnitt, hat das größte Potential für Erhaltung und Entwicklung eines langfristig stabilen und vitalen Bestandes. Gemäß Landschaftsrahmenplan 2013 besitzt dieser Bereich die Voraussetzungen für die Ausweisung als „Geschützter Landschaftsbestandteil“ (GLB) nach § 29 BNatSchG. Die Böschungen des Geländeeinschnittes mit gehölzarmen bis -freien Trockenbiotopen und Sandmagerrasen machen den besonderen Wert und die Eignung für einen GLB und für das Vorkommen der Feldgrille aus. Allerdings haben die im LRP als erforderlich angegebenen Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen nie stattgefunden und durch die zunehmende Verbuschung und Bewaldung wird dieses Landschaftselement zur Zeit nur noch als suboptimal einzustufen sein.</p> <p>Die Feldgrille ist in den Datenbanken des Tierarterenerfassungsprogramm des NLWKN mit mehreren Nachweisen aus unserem Bereich aufgeführt, die alle als „historisch“ bezeichnet werden können. Die Auflistung erfolgt hier nach Quadranten der Topografischen Karte 1:25 000. In der TK 25 2626, Quadrant 1, in den auch Teile der „Kurzen Heide“ fallen, sind für die 1910er Jahre noch mehrere Nachweise enthalten, der letzte Nachweis erfolgte 1921.</p> <p>Seitdem gibt es hier keine Hinweise mehr, ähnlich wie im ganzen Landkreis, wo die einst dicht besiedelten Gebiete der Lüneburger Heide lange verwaist sind. Ähnlich ist das Bild in den Datenbanken der Deutschen Gesellschaft für Orthopterologie, wo allerdings seit neuem eine (Wieder-)ansiedlung in der TK 2525 (südlich von Hamburg, wohl Fischbeker Heide) gemeldet worden ist.</p>	

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>Ausschnitt aus dem LRP 2013, Karte 6 mit dem GLB 10 (Bahneinschnitt bei Stelle) als Lebensraum der Feldgrille.</p> <p>Wenn die Feldgrille auch im Bereich „Kurze Heide“ praktisch seit 100 Jahren nicht mehr nachgewiesen bzw. gemeldet wurde, ist sie wohl sicher nicht völlig ausgestorben gewesen. Das jetzt nachgewiesene Vorkommen auf der „Kurzen Heide“ ist wahrscheinlich ein Relikt aus ursprünglich reichen Beständen worauf schon der Flurname und die einst vorhanden gewesenen großen Heideflächen hinweisen. Intensive Landnutzung, Siedlungserweiterung, Sportanlagen und Groß-Verkehrsanlagen haben die Feldgrille dezimiert und verdrängt auf Rückzugsbereiche wie den Bahneinschnitt. Hier konnte sich bei kleinflächig optimal verbliebenen Biotopbedingungen ein sehr kleiner Bestand halten, der dann anlässlich jüngerer klimatischer Entwicklungen mit trockenen, heißen, niederschlagarmen Sommern und niederschlagarmen Wintern und insbesondere der guten Entwicklung in den letzten Jahren auf der Brachfläche südlich des Bardenweges eine große Population aufbauen konnte.</p> <p>Gewiss musste damit gerechnet werden, dass sich auch außerhalb der „Kurzen Heide“ noch Populationen der Feldgrille entwickeln konnten, zumal die alten Datenbankeinträge des NLWKN relativ grob nur TK 25 2626 Quadrant 1 und als Örtlichkeit „Umgebung von Hamburg, Buchwedel“ oder „Buchwedel“ ausweisen. Deshalb wurden zusätzlich zur Erfassung in der „Kurzen Heide“ noch in geeignet erscheinenden Bereichen des Quadranten 2626.1 und teils auch 2626.2 nach Feldgrillen gesucht, jedoch keine festgestellt. Auch nicht nördlich und südlich der kleinen Population innerhalb des Bahneinschnittes im Bereich „Kurze Heide“, was auf die zunehmende Bewaldung dort zurückzuführen ist.</p> <p>Für den Schutz der Feldgrille ergeben sich die folgenden Empfehlungen:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Die Gemeinde sollte überprüfen, ob eine Unterschutzstellung als Geschützter Landschaftsbestandteil per Satzung gemäß § 22 des Nieders. Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz in Frage kommt.</li></ol> <p>Der Bahneinschnitt bedarf der Pflegemaßnahmen, die im Landschaftsrahmenplan formuliert sind, um gehölzfreie bis -arme Sandmagerrasen und Trockenbiotop zu erhalten und (wieder-) herzustellen. Zur Zeit besteht hier nur die beschriebene kleine Population, Ursprung für die neuen und großen Populatio-</p>	<p>Die genannten Empfehlungen werden unabhängig von der vorliegenden Planung geprüft. Der Erhalt der Feldgrillenpopulation ist auch mit der geplanten Umsetzung des Vorhabens sichergestellt.</p>



Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>nen nördlich und südlich des Bardenweges. Diese liegen jedoch weitgehend isoliert von Wald im Westen und von baulichen Anlagen. Ihre Isolierung würde durchbrochen werden von den im LRP geforderten Entwicklungsmaßnahmen im Bahneinschnitt, die eine ökologische Vernetzung nach Südwesten mit geeigneten Biotopen im Raum Buchwedel ermöglichte. Die erforderliche Entnahme von Gehölzaufwuchs könnte im Benehmen mit dem Eigentümer Deutsche Bahn durchgeführt werde, der ohnehin ein Interesse an derartigen Maßnahmen hat.</p> <p>2. Auch im Nahbereich des Bahneinschnittes wurden keine weiteren Vorkommen der Feldgrille gefunden. Entsprechend Lage und Struktur und nach einer gewissen Herrichtung für die Feldgrille geeignet wäre jedoch die Osterfeuerfläche am Bardenweg schräg gegenüber der Schirmkiefer. Hier befinden sich gemäß Karteneintragen auch prähistorische Grabstätten. Die Fläche käme als Kompensation für die Beseitigung des Kulturdenkmals im B-Plangebiet in Frage. Die von der archäologischen Denkmalpflege geforderte Herrichtung einer Kulturdenkmalstätte mit Informationsmöglichkeiten für die Bürger könnte erweitert werden um Informationsangebote zu heimat- und naturkundlichen Themen wie etwa der Herkunft des Flurnamens „Kurze Heide“, dem Landschaftstyp Heide und schließlich auch der Feldgrille.</p>	
9	<p><b>Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (28.09.2020)</b></p>	
9.1	<p>der BUND-Regionalverband Elbe-Heide nimmt zu dem o.g. Verfahren wie folgt Stellung und macht folgende Einwendungen geltend. Die Stellungnahme wird auch im Namen und mit Vollmacht des BUND Landesverbandes Niedersachsen e.V. abgegeben.</p> <p>Der BUND hält die in seiner Stellungnahme vom 1. Oktober 2018 zur 1. Auslegung sowie die am 23. März 2019 zur 2. Auslegung geäußerten Anregungen und Bedenken in vollem Umfang aufrecht und hat sie im Folgenden durch weitere Punkte mit Bezug auf Änderungen und Ergänzungen in der 3. Auslegung erweitert.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahmen wurden bereits abgewogen.</p>
9.2	<p>Verkehrsgutachten: Der Knotenpunkt an der Autobahnanschlussstelle Maschen ist bereits ohne Verwirklichung des Planvorhabens gegenwärtig während der verkehrlichen</p>	

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>Spitzenstunden rechnerisch nicht leistungsfähig. Dieses Problem würde einerseits durch den hinzukommenden Quell- und Zielverkehr aus dem Plangebiet verschärft werden, andererseits würde es eben diesen zusätzlichen Verkehr behindern. Dieser Konfliktlage wird durch die vorliegende Planung nicht bewältigt. Es wird auch nicht aufgezeigt, dass die Lösung dieses Konfliktes auf andere Weise zu erwarten ist. Insbesondere liegen noch nicht einmal Hinweise dafür vor, dass die Gemeinde Seevetal bzw. die Landesstraßenverwaltung den durch die Gutachter vorgeschlagenen Ausbau der Anschlussstelle beabsichtigen oder bereits planen. Das Gegenteil ist der Fall. Die ungelösten Probleme des Verkehrsanschlusses des Plangebietes sind auch mit zusätzlichen Immissionsbelastungen durch Lärm und Luftschadstoffe verbunden. Dies gilt insbesondere für zusätzlich entstehende Staus auf den für den Ziel- und Quellverkehr des Plangebiets genutzten Straßen. Das ausliegende Verkehrsgutachten geht teilweise von falschen Annahmen aus und ist wie beispielhaft im Folgenden dargestellt, in verschiedenen Punkten nicht nachvollziehbar. Es bestehen von daher begründete Zweifel an der Richtigkeit der zugrundeliegenden Berechnungen und Modellierung.</p>	
9.2.1	<p>1. Nach der Stellungnahme des Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Verden vom 4.10.2018 wird ein Ausbau der Anschlussstelle Maschen durch Aufweitung und Herstellung eines weiteren Fahrstreifens gefordert:</p> <p><i>In Ergänzung meiner v. g. Stellungnahme bestehen gegen das o. g. Planvorhaben keine Bedenken, wenn der Knotenpunkt A 39 „AS Maschen“/K 86 „Winsener Str.“/K 86 „Harburger Str.“/Gemeindestraße „Homsstraße“ in Abschnitt 410 bei Station 8.297 im Zuge der A 39 im Hinblick auf eine verkehrsgerechte Erschließung des o. g. Planvorhabens unter Bezug auf die nun vorliegende verkehrstechnische Untersuchung des Büro „PGT Umwelt und Verkehr GmbH“ vom 20.06.18 verkehrsgerecht ausgebaut wird. In der v. g. Untersuchung wurde hierzu festgestellt, dass unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsmengen bis zum Jahr 2030, der Ausbau der Anschlussstelle Maschen durch Aufweitung und Herstellung eines weiteren Fahrstreifens erforderlich ist. (Zitat aus der Abwägungstabelle der Gemeinde Stelle, Anlage 11, S. 32)</i></p> <p>Die Darstellung der Straßenbaubehörde bestätigt die alltäglichen Beobachtungen vor Ort. Es ist nicht nachzuvollziehen, wieso die Gemeinde und ihr</p>	<p>Der durch das Aldi Zentrallager in Stelle erzeugte Verkehr entsteht hauptsächlich außerhalb der verkehrlichen Spitzenstunden und tritt zu dem azyklisch auf. Dies bedeutet, dass vor allem die PKW-Fahrten entgegen der spitzenständlichen Hauptlastrichtungen die Verbindungsrampe von der A 39 zur A 1 (Richtung Norden) belasten und somit nur einen sehr geringen Einfluss auf die Verkehrsqualität haben.</p> <p>Gemeinsam mit den Straßenbaulastträgern und den Kommunen wird zurzeit eine Machbarkeitsstudie für eine Entzerrung der AS Maschen erarbeitet. Unabhängig davon wird durch die Maßnahmen gem. hier nachfolgend dargestellter Stufe 1 der durch die vorliegende Planung erzeugte Mehrverkehr kompensiert und damit ein Zustand erreicht, der dem aktuellen Qualitätszustand entspricht.</p> <p>Grundlegend ist ein dreistufiges Vorgehen geplant:  Stufe 1: Anpassung und Veränderung der Signalzeiten am Knotenpunkt K 86 / K 10 / Homsstraße / Rampe A 39 (Sofortmaßnahme)  Stufe 2: Bau eines zusätzlichen dritten Fahrstreifens auf dem Südarmp</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>beauftragter Gutachter es für ausreichend erachten, wenn es bis 2030 nur noch eine Ummarkierung und eine Phasenänderung der Lichtsignalanlage gibt. Dazu ein Zitat aus der o.g. Abwägungstabelle nach der 2. Auslegung (S. 33):  <i>„Für die hier vorliegende Planung ist dagegen — auch langfristig — von einer hinreichenden Konfliktbewältigung auszugehen, da mit den durch die NLStBV unterstützten Ummarkierungen und Phasenänderungen eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung langfristig gesichert ist.“</i></p> <p>Nach unserer Auffassung führt diese „Lösung“ auf keinen Fall, auch nicht vorübergehend, zu einer Verbesserung der Verkehrssituation an dem Knotenpunkt in Maschen. Sowohl das NLStBV als auch die Verkehrsbehörde des Landkreises Harburg haben schließlich in ihren ersten Stellungnahmen mit Recht auf die hohe Belastung der Kreuzung hingewiesen.</p> <p>Wenn die geplante Ummarkierung dazu führt, dass wieder die ehemals vorhandene Markierung aufgebracht wird, d.h. ein Rechtsabbieger nach Stelle und eine gemeinsame Spur mit Linksabbiegern und Geradeausfahrern Richtung Bf. Maschen, wird diese Variante zu erheblichen Konflikten führen. Das war bereits in der Vergangenheit vor der Herstellung der aktuellen Markierungen zu beobachten. Ursache für die damaligen Konflikte war, dass sich auf der Linksabbiegespur nur 8-10 PKWs aufstellen können, so dass der freie Rechtsabbieger Richtung Stelle nicht befahren werden konnte, wenn mehr als diese wenigen PKWs in Richtung Maschen oder geradeaus fahren wollten und demzufolge die freie Spur nach Stelle im einspurigen Bereich blockieren. Eine Ummarkierung und Wiederherstellung der ehemaligen Markierungen vor den letzten Umbaumaßnahmen am Knotenpunkt Maschen würde deshalb das Problem keinesfalls lösen. PKW-Fahrer, die in der Feierabendzeit diese Kreuzung mit der alten Markierung genutzt haben, können Ihnen sicher diese Erfahrung bestätigen.</p> <p>Weiterhin ist es für uns nicht nachzuvollziehen, dass die Ummarkierungen ausreichend für die Bewältigung des stark zunehmenden Verkehrs sein können, da allein durch die ALDI-Ansiedlung zusätzliche 386 PKW und 372 LKW pro Tag an dem sehr stark belasteten Verkehrsknoten zu bewältigen sind.</p> <p>Nach dem Ergebnis unserer Rückfragen beim NLSTBV wird die von PGT vorgeschlagene Lösung, also nur Ummarkierung und Phasenänderungen der Ampelanlage, durch die zuständige Landesbehörde nicht unterstützt. Insofern ist die Behauptung der Gemeinde in ihrer Abwägungstabelle zur 2. Auslegung</p>	<p>des Knotenpunktes (kurzfristig)  Stufe 3: Entzerrung der AS Maschen durch Neubau von Ein- und Ausfahrtrampen (mittelfristig).</p> <p>Eine Ummarkierung der Fahrstreifen wird nicht mehr weiterverfolgt, da aufgrund des abgestimmten Stufenplans mittels der Sofortmaßnahme gem. Stufe 1 eine vollständige Kompensation der Auswirkungen der Planung erreicht werden kann. Kurzfristig soll sodann der Neubau eines dritten Fahrstreifens erfolgen (das ist allerdings von der vorliegenden Bebauungsplanung unabhängig und für die Bewältigung des planbedingt ausgelösten Konflikts nicht entscheidend).</p> <p>Die NLStBV hat zusammen mit einem eigenen Gutachter die Konfliktbewältigung durch Stufe 1 im Hinblick auf den planbedingt ausgelösten Konflikt bestätigt.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	(s.o.) eine Falschdarstellung und von einer „hinreichenden“ planerischen Konfliktbewältigung als Voraussetzung für einen rechtswirksamen Bebauungsplan kann nicht die Rede sein.	
9.2.2	<p>2. Darüber hinaus besteht ein Widerspruch in den beiden neu ausgelegten Verkehrsgutachten, weil in der Ergänzung (Anlage Nr. 13 im Download) drei Lösungsvorschläge auf S. 13 dargestellt werden:</p> <p>„Die im Verkehrsgutachten der Gemeinde Seevetal zum Ausbau des Knotenpunktes K86/K10/Homsstraße genannten Veränderungsmaßnahmen (Veränderung der Fahrbahnmarkierung und der Signalschaltungen, Neubau eines separaten Fahrstreifens auf dem Zubringer zur A 39) werden daher ausreichen, um die mittelfristig zu erwartenden strukturellen Entwicklungen und die daraus resultierenden moderaten neu induzierten Verkehrsmengen leistungsfähig und verkehrssicher abzuwickeln.“</p> <p>Der Lösungsbestandteil „Neubau eines separaten Fahrstreifens auf dem Zubringer zur A 39“ ist im eigentlichen Verkehrsgutachten (Anlage Nr. 12) aber nicht als Vorschlag enthalten. An einem der zentralen Punkte ist die Aussage der Verkehrsuntersuchung also in sich widersprüchlich und unverständlich.</p>	<p>Wie im Gutachten ausgeführt ist ein zusätzlicher Fahrstreifen erforderlich, um eine moderate strukturelle Entwicklung in den Gemeinden Seevetal und Stelle zu ermöglichen.</p> <p>Für das Bauvorhaben des Logistikzentrums in Stelle ist diese Maßnahme nicht erforderlich, es genügt die Sofortmaßnahme Stufe 1.</p>
9.2.2	<p>3. In dem Verkehrsgutachten der PGT in der 3. Auslegung wird festgestellt, dass der Knotenpunkt BAB A39 / K86 / Homstraße „nach der Ummarkierung rechnerisch eine schlechtere Verkehrsqualität als im Vorherzustand aufweist. Es wird daher empfohlen, die ursprüngliche Fahrstreifenmarkierung wiederherzustellen und eine optimierte zulaufgesteuerte Phasenfolge umzusetzen“ (S. 29). Autofahrer und Pendler, die diese Kreuzung täglich nutzen, können diese „rechnerische“ Bewertung nicht teilen.</p> <p>Im Gegenteil: so hat es nach der Ummarkierung in 2017 eine leichte Verbesserung gegeben, da es in der Zeit zwischen 16.00 und 18.30 keine extrem langen Rückstaus mehr auf der Abfahrtsrampe aus Richtung Hamburg gibt, wie es vorher der Fall war. Es bleibt unverständlich, wieso der Gutachter nach einem rechnerischen Modell eine Lösung vorschlägt, die sich nicht bewährt hat. Außerdem ist zu fragen, ob der Gutachter in seinem rechnerischen Modell den leistungsfähigeren zweispurigen Abschnitt, statt der eigentlichen Engpassstelle im einspurigen Bereich zwischen Autobahnabfahrt A39 und Knotenpunkt BAB A39 / K86 / Homstraße betrachtet hat? Ein solches Modell würde eine höhere theoretische Leistungsfähigkeit vortäuschen, als sie tatsächlich in der Realität</p>	<p>Zeitgleich mit der Ummarkierung am Knotenpunkt wurden Stauschleifen auf den Ausfahrtrampen von der A 39 eingebaut. Diese bewirken, dass bei einem Rückstau der Abfluss von der Autobahn durch eine Verlängerung der Grünzeiten am Knotenpunkt gewährleistet wird. Aus Sicherheitsgründen ist diese Maßnahme zu begrüßen. Gleichzeitig wird jedoch den übrigen Verkehrsströmen die Grünzeit beschnitten, sodass es auf diesen Knotenarmen zu längeren Wartezeiten kommt.</p> <p>Der Einbau der Staustreifen und deren Wirkungen sind unabhängig von der Fahrstreifeneinteilung zu sehen. Die Veränderung der Fahrstreifenaufteilung wird jedoch wie oben beschrieben nicht mehr weiterverfolgt.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>vorhanden ist. Möglicherweise liegt auch ein anderer Fehler der Berechnung oder der Modellierung vor. Das Ergebnis ist jedenfalls fehlerhaft, wie sich daran zeigt, dass es nicht mit den Beobachtungen übereinstimmt, die vor Ort gemacht werden konnten.</p>	
9.2.2	<p>4. Wie können lt. PGT-Gutachten (Tab. 3.6) zusätzliche 39% an LKWs (+104) und 43% an PKWs (+116) allein durch die Schließung von Beverstedt angeblich keinen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen haben? Wieso werden bei dieser nachträglichen Berechnung die ursprünglich eingerechneten Verkehrszahlen einer Worst-Case-Betrachtung einfach ausgeblendet und die Einbeziehung des Beverstedt-Verkehrs stattdessen als Worst-Case angenommen? Korrekterweise müsste man auf die o.g. Zahlen wiederum eine Worst-Case-Betrachtung hinzurechnen.</p>	<p>Die im Gutachten durchgeführte Worst-Case-Betrachtung diene dazu, eine Kapazitätserhöhung am Logistikstandort in Stelle abzubilden. Dies wird durch die Zusammenlegung mit dem Logistikzentrum aus Beverstedt erreicht. Die verkehrsgutachterlich ermittelten Verkehre sind zudem im Durchführungsvertrag als verbindlich festgeschrieben. Es erfolgt zudem ein fachgutachterliches Monitoring unter Leitung der Gemeinde Stelle.</p>
9.2.2	<p>5. Wieso heißt es eigentlich, dass ALDI antizyklisch fahre, wenn ausgerechnet in der Pendlerzeit mit besonders hohem Verkehrsaufkommen von 6 Uhr bis 9 Uhr alle 2 Minuten ein LKW ALDI an- und abfährt (von 6 Uhr bis 9 Uhr durchgängig 31 LKW pro Stunde, s. Tab. 3.5, S. 14)? Das antizyklische Fahren würde im Übrigen auch bedeuten, dass die Laster genau dann fahren, wenn die lärmgestressten Steller Bürger und Bürgerinnen eigentlich mal etwas Ruhe genießen können und das bei dem von ALDI geplanten 24/7-Betrieb auch am Wochenende, nachts und in den sehr frühen Morgenstunden. Die Zahlen im Text auf Seite 15 der Verkehrsuntersuchung entsprechen nicht den Zahlen aus der Tabelle 3.5 auf Seite 14. Die Herleitung bleibt unklar. So wird im Text von 20 zusätzlichen Lkw-Fahrten in der Stunde zwischen 6 und 7 Uhr geschrieben. Laut Tabelle sind es aber 31. Laut Tabelle soll sich diese Zahl bis 10 Uhr nicht verringern, worauf im Text nicht eingegangen wird usw.</p>	<p>Das azyklische Verkehrsaufkommen bezieht sich primär auf den PKW Verkehr, der entgegen den Hauptlastrichtungen fährt. In der Tabelle 3.5 sind in Angaben fahrtrichtungsbezogen. Es ist der Tabelle zu entnehmen, dass in den vormittäglichen Spitzenstunden die Lkw entgegen der Hauptlastrichtung fahren.</p>
9.2.2	<p>6. Wie können am Autobahnanschluss Maschen keine Verkehrsprobleme in Spitzenzeiten entstehen, wenn das LKW-Verkehrsaufkommen durch ALDI um knapp 1/3 in dieser Zeit ansteigt? (Nur Richtung Osten von Maschen nach Stelle fahrend, Erhöhung im Zeitraum 11 Uhr bis 12 Uhr von aktuell 78 LKWs auf der Harburger Straße (s. Verkehrsgutachten Tab. 3.3, S. 12) zu künftig 103 LKWs nach der ALDI-Ansiedlung (s. Verkehrsgutachten Tab. 3.5, S. 14))</p>	<p>Die Verkehrsbelastung in den sogenannten Schwachlaststunden zum Beispiel zwischen 11:00 und 12:00 Uhr sind wesentlich geringer als in Spitzenstunden. Daher ist eine stärkere Erhöhung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens für die Verkehrsanlagen, die entsprechend des Aufkommens in den Spitzenstunden dimensioniert werden, leistungsfähig abzuwickeln, was durch die aktuelle Konzeptionierung geschieht.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
9.2.2	<p>7. Auf S. 30 im Verkehrsgutachten wird behauptet: „Insofern ist anzunehmen, dass der Knotenpunkt auch im Jahre 2030 noch leistungsfähig ist, wenn neben der aktuellen Planungen (v.a. ALDI-Logistikzentrum) keine weiteren verkehrsintensiven Projekte in Seevetal oder Stelle umgesetzt werden, die ihren Verkehr über die AS Maschen abwickeln.“ Damit wird suggeriert, dass die Nachbargemeinde Seevetal mit der verkehrsplanerischen Lösung an diesen Knotenpunkt und damit mit der Einschränkung ihrer eigenen städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten einverstanden sei. Das ist aber keineswegs der Fall, im Gegenteil: der Gemeinderat Seevetal hat am 15.7.2020 in einem einstimmig gefassten Beschluss die Gemeinde Stelle aufgefordert, von einer Genehmigung des Vorhabens abzusehen. Damit liegt ein Verstoß gegen das interkommunale Abstimmungsgebot vor.</p>	<p>Aufgrund der Erkenntnisse, dass die Gemeinden Seevetal und Stelle weitere strukturelle Entwicklungen in Angriff nehmen, wurde ein Stufenplan entwickelt, der zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen führt.</p> <p>Nach Umsetzung aller Maßnahmen werden an den Knotenpunkten im Zuge K 86/ K 10 die erforderlichen Verkehrsqualitäten erreicht werden. Gleichzeitig wird die Verkehrsqualität an den Ein- und Ausfahrtrampen der A 39 auch für den im Prognosehorizont zu erwartenden Verkehr gewährleistet sein.</p> <p>Bei der vorliegenden Planung wurden die Belange der umliegenden Gemeinden, v.a. der Gemeinde Seevetal, berücksichtigt, indem in enger Abstimmung mit der NLStBV und einem Verkehrsgutachter der NLStBV sowie dem Landkreis Harburg eine Lösung zur Kompensation des planbedingten Mehrverkehrs erarbeitet wurde, die spätestens im Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Vorhabens umgesetzt sein wird.</p>
9.3	<p><b>Lärmgutachten</b> Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung ist nicht nachvollziehbar. Dies betrifft sowohl die verwendeten Eingangsdaten, wie die gewählten Berechnungsmethoden. In dieser Form ist die Untersuchung als Grundlage der Abwägung für den Konfliktbereich der Lärmimmissionen nicht geeignet. Die nachfolgend dargestellten Punkte erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.</p>	<p>Es wurde ein worst-case Ansatz gewählt, die schalltechnische Untersuchung ist fachlich nicht zu beanstanden.</p>
9.3.1	<p>1. Unter Nr. A.2.2 (Grundsätze) der TA Lärm wird darauf hingewiesen, dass die Genauigkeit der Immissionsprognose wesentlich von der Zuverlässigkeit der Eingabedaten abhängt. Diese sind deshalb stets kritisch zu prüfen. Die wesentlichen Eingabedaten des Gutachtens wurden von dem Auftraggeber (ALDI) geliefert. So wurden die von ALDI zur Verfügung gestellten Zahlen für die Verkehrsbewegungen (Lkw und Pkw) von dem Gutachter übernommen. Gleiches gilt für die in dem Gutachten zu Grunde gelegten Daten für die</p>	<p>Der empfohlene Ansatz von 63 dB(A) für die Lkw-Fahrt resultiert aus dem Jahr 2005. In der Weiterentwicklung der Hessischen Studie von 2005 hat sich gezeigt, dass aufgrund von technischen Weiterentwicklungen im Motoren- und Fahrzeugbau die längenbezogenen Schalleistungspegel für Lkw um 1 bis 2 dB niedriger angesetzt werden können. Der in der Hessischen Studie 2005 empfohlene Ansatz von einem auf eine Stunde und 1m-Wegelement bezogenen Schalleistungspegel von</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>nächtlichen Betriebstätigkeiten und die Emissionsdaten und -mengen der einzelnen Quellen. Auch hat der Gutachter aufgrund des Hinweises von ALDI, dass nur neue und lärmarme Lkw eingesetzt würden, den auf eine Stunde und einen Meter Wegelement bezogenen Schalleistungspegel abweichend von der Hessischen Studie zur Untersuchung von Geräuschquellen von Frachtzentren um 2 dB(A) gesenkt und mit nur 61 dB(A) in Ansatz gebracht. Ob die Messungen des Gutachters ausreichend sind, um diesen Ansatz abzusichern, bezweifeln wir. Insbesondere ist nicht erkennbar, dass die von ALDI gelieferten Eingabedaten entsprechend der Forderung der TA Lärm einer kritischen Prüfung unterzogen wurden. Diese Aufgabe ist von der Verwaltung zu leisten; sofern die Verwaltung nicht selbst den erforderlichen Sachverstand besitzt, ist ein ergänzendes Prüfgutachten erforderlich!</p>	<p>63 dB(A) stellt den ungünstigsten Fahrzustand dar. Dieser unterstellt, dass die Lkw dauerhaft auf den ersten 20 m anfahren. Der zeitbezogene mittlere Schalleistungspegel bei gleichförmiger Vorbeifahrt liegt gemäß der genannten Studie bei ca. 60 dB(A). Bei den Distanzen in der vorliegenden Planung, ist in vielen Bereichen eher von einer gleichförmigen Vorbeifahrt auszugehen. Der Ansatz von 63 dB(A) ist somit deutlich überschätzt.</p>
9.3.2	<p>2. In den Tabellen des Abschnitts 7 des Gutachtens sind die Emissionsdaten für die Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit gemäß Nr. 6.5 TA Lärm gesondert aufgeführt. Es fehlt jedoch ein Hinweis darauf, dass die erhöhte Störwirkung mit dem in Nr. 6.5 TA Lärm genannten Zuschlag von 6 dB(A) bei der Berechnung der Beurteilungspegel (Tab. 13 des Gutachtens) berücksichtigt wurde. Sofern dieser Zuschlag nicht berücksichtigt wurde, ist der Beurteilungspegel neu zu berechnen.</p>	<p>Die von der LÄRMKONTOR GmbH durchgeführte Messung (Mess-technische Ermittlung der Schallemissionen von unterschiedlichen Fahrzuständen eines Lkw der Aldi GmbH &amp; Co. Kommanditgesellschaft in Horst vom 12.05.2017) an einem neuen lärmarmen Lkw-Modell der ALDI-Fahrzeugflotte, zeigt für den Fahrzustand einer An-fahrt mit einem Schalleistungspegel von LWA 1h = 58 dB(A) einen noch geringeren auf eine Stunde und 1m-Wegelement bezogenen Schalleistungspegel als die in der vorliegenden Untersuchung ange-setzten 61 dB(A). Insoweit ist der gewählte Ansatz auf der sicheren Seite.</p> <p>Für folgende Zeiten ist in reinen Wohngebieten, allgemeinen Wohnge-bieten, Kleinsiedlungsgebieten und Kurgebieten sowie für Krankenhäu-ser und Pflegeanstalten bei der Ermittlung des Beurteilungspegels die erhöhte Störwirkung von Geräuschen durch einen Zuschlag zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- an Werktagen: 6:00 – 7:00 Uhr und 20:00 – 22:00 Uhr</li> <li>- an Sonn- und Feiertagen: 6:00 – 9:00, 13:00 – 15:00 und 20:00 – 22:00 Uhr</li> </ul> <p>Der Zuschlag in der vorliegenden Untersuchung beträgt gemäß Vorga-ben der TA Lärm 6 dB in allen oben genannten Gebietskategorien (z.B. allgemeines Wohngebiet Oldendörpsfeld West). Da die Ruhezeitenzu-schläge vergeben wurden, ist eine Neuberechnung nicht notwendig.</p>
9.3.3	<p>3. Es fehlt in dem Gutachten ein Hinweis darauf, ob für bestimmte Geräusche ein Zuschlag für Impulsheftigkeit bei der Berechnung des Beurteilungspegels berücksichtigt wurde. Dieser Zuschlag kommt z. B. für das Entlüftungsge-räusch der Betriebsbremsen oder für das Geräusch beim Zuschlagen von Türen in Frage. Der Zuschlag beträgt nach Nr. A.2.5.3 TA Lärm 3 oder 6 dB(A).</p>	<p>Einzelne Geräuschspitzen (in der vorliegenden Untersuchung z.B. das Entlüftungsgeräusch der Betriebsbremsen), welche nach dem Spitzenpegelkriterium der TA Lärm ausgewertet werden, erhalten keinen Zuschlag für Impuls- oder Tonhaltigkeit, da es sich lediglich einen Ton bzw. eine Geräuschspitze handelt. Die Ton- oder Impulshal-tigkeit sind Zuschläge auf den Mittelungspegel für die entsprechend</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
9.3.4	<p>4. Der Gutachter begründet die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens u.a. damit, dass das Nicht-Relevanz-Kriterium gem. Nr. 3.2.1 Abs. 2 TA Lärm erfüllt werde. In Hinblick darauf, dass für das Gebäude Harburger Straße 100 das Nicht-Relevanz-Kriterium bezüglich des Nachtwertes nur knapp erfüllt wird (siehe S. 19 des Gutachtens) ist nicht auszuschließen, dass bei einer Neuberechnung unter Berücksichtigung der vorgenannten Zuschläge die Bedingung des Nicht-Relevanz-Kriteriums nicht mehr erfüllt wird.</p>	<p>impulshaltigen Geräuschpegelanteile. Dementsprechend wurden im Gutachten für die genannten Spitzenpegel keine Zuschläge für Impuls- oder Tonhaltigkeit berücksichtigt. Die Emissionsansätze aus der Hessischen Studie zur Untersuchung von Geräuschquellen von Frachtzentren basieren auf Messungen und werden in der Regel als stundenbezogene Schalleistungspegel angegeben. Mögliche Impulshaltigkeitszuschläge sind entsprechend in den Ansätzen enthalten, aber nicht genauer benannt. Weitere darüber hinaus gehende Impulshaltigkeitszuschläge wurden nicht vergeben.</p> <p>Das Nicht-Relevanz-Kriterium gem. Nr. 3.2.1 Abs. 2 TA Lärm wird eingehalten. Da keine weiteren Zuschläge zu vergeben sind, ist eine Neuberechnung nicht notwendig.</p> <p>Zudem sei nochmal darauf verwiesen, dass die im Gutachten berücksichtigten nächtlichen Tätigkeiten alle in eine Stunde gelegt wurden (Beurteilt wird nur die lauteste Nachtstunde), da zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung keine Informationen zu Tagesgängen vorlagen und um entsprechend einen Ansatz zu wählen, der auf der sicheren Seite liegt. Aktuelle Tagesgänge inklusive der Verkehre aus Beverstedt zeigen, dass in der lautesten Nachtstunde prognostisch deutlich weniger Verkehr bzw. Warenumschlag zu erwarten ist (54 Lkw in der vorliegenden Untersuchung zu 19 Lkw im prognostizierten Tagesgang). In der Tendenz würde das bedeuten, dass sich auch die Beurteilungspegel nochmals deutlich reduzieren.</p>
9.3.5	<p>5. In den Tabellen 13 und 14 ist die Nutzungsangabe MI für die Gebäude Rosenhag 1 und 5 zu prüfen, da es sich nach tatsächlicher Nutzung und nach Ausweisung des Flächennutzungsplanes um reine Wohnbauflächen handelt, für die geringere Lärmgrenzwerte gelten.</p>	<p>Der Flächennutzungsplan entwickelt keine unmittelbare Rechtswirkung und dient als vorbereitender Bauleitplan bzw. Rahmenplan. Aus seinen zeichnerischen und textlichen Darstellungen sind weder Rechtsansprüche noch Entschädigungsansprüche, die aufgrund von Bebauungsplanfestsetzungen entstehen können, herzuleiten. Die Gebäude am Rosenhag liegen im Außenbereich und werden z.T. gewerblich genutzt. Eine Einstufung als Mischgebiet ist daher folgerichtig. Aus Sicht des Immissionsschutzes wird für Wohnen im Außenbereich üblicherweise der Schutzanspruch eines Mischgebietes oder Dorfgebietes zugestanden.</p>
9.3.6	<p>6. Auf Seite 8 der schalltechnischen Untersuchung heißt es: „In der vorliegenden Untersuchung wird eine Endausbaustufe des Logistikzentrums berücksich-</p>	<p>Die schalltechnische Worst-Case Situation für die Wohnnachbarschaft ist die Betrachtung der Endausbaustufe mit den entsprechenden</p>



Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>tigt. Die zunächst geplanten Betriebshallen weisen kleinere Abmessungen als die Endausbaustufe auf."</p> <p>Die Endausbaustufe soll nach der Planbegründung jedoch gar nicht Gegenstand des B-Plans sein. Darüber hinaus mag die Berücksichtigung eines zukünftigen Ausbaus konservativ sein, was die Emissionsmengen am Emissionsort angeht. Im Verhältnis zur östlich gelegenen Wohnbebauung dient die Anordnung des Gebäudes jedoch auch der Abschirmung des Betriebslärms. Die Zugrundelegung der Endausbaustufe könnte zu einer Überschätzung dieser Abschirmwirkung führen. Das könnte insbesondere für die Immissionsorte 6 und 9 am Heidering und an der südlichen Erweiterung des Wohngebietes relevant sein. Dies bedürfte weiterer Untersuchungen.</p>	<p>Betriebstätigkeiten bzw. Emissionen. Die Abschirmung der Schallquellen fällt durch die Berücksichtigung der Plangebäudekörper der Erweiterung (insbesondere im Süden) etwas höher aus. Dieser Effekt ist im Vergleich zu den erhöhten Betriebstätigkeiten in der Endausbaustufe allerdings weniger gewichtig. Zudem werden auch die Schallquellen (z.B. Lkw-Stellplatzanlage) im 1. Bauabschnitt geringere Ausmaße aufweisen als in der schalltechnischen Untersuchung zu Grunde gelegt, sodass dann das Gebäude des 1. Bauabschnittes die Schallquellen wieder effektiver abschirmt. Im Szenario 1. Bauabschnitt sind keine höheren Beurteilungspegel an der umliegenden Wohnbebauung zu erwarten.</p>
9.4	<p>Naturschutzrechtliche Befreiung vom gesetzlichen Biotopschutz nach § 30 BNatSchG für das Biotop mit dem Kennzeichen GB-WL 2626-206</p> <p>Die erteilte Befreiung ist rechtswidrig. Sie wird im Rechtsmittelverfahren aufgehoben werden. Die Errichtung des Kreisverkehrsplatzes in der vorgesehenen Form ist rechtlich unzulässig. Eine ausreichende Erschließung des geplanten Vorhabens ist damit nicht dargestellt.</p> <p>Die Befreiung wird erteilt mit der Begründung: „Ich erteile eine Befreiung nach § 30 Abs. 4 BNatSchG i.V.m. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, da dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Das öffentliche Interesse besteht darin, die im Flächennutzungsplan vorgesehenen Gewerbeflächen umzusetzen und damit positive Wirtschaftseffekte wie zusätzliche Steuereinnahmen und Arbeitsplätze zu erzielen.“ (S. 3)</p> <p>Diese Begründung kann nicht nachvollzogen werden, da</p> <p>1. vermutlich keine zusätzlichen Steuereinnahmen erzielt werden (Email des BUND-Ortsgruppe Stelle an Bürgermeister und Ratsmitglieder vom 22.5.2020). Außerdem ist die Befreiung nicht notwendig, da keine finanzielle Notwendigkeit besteht, die gewendet werden muss. 2018, 2019 und 2020 hat die Gemeindekammerin, Dagmar Ninnemann, festgestellt, dass die Haushaltslage der Gemeinde Stelle „gut“ ist (Wochenblatt Elbe-Geest 25.9.2018). Zusätzliche Steuereinnahmen sind somit nicht notwendig und würden auch durch das Bauvorhaben nicht erzielt. 2018 hat der Vorhabenträger Null Euro an Gewer-</p>	<p>Die naturschutzrechtliche Befreiung liegt vor und sie wurde von der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Harburg erteilt. Die Gemeinde ist somit auch für die erteilte Befreiung und deren Begründung nicht zuständig.</p> <p>Die Befreiung selbst ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht der Abwägung zugänglich. Das Vorliegen einer Befreiungslage und damit eines Zustandes, in dem sicher mit der Erteilung einer Befreiung gerechnet werden kann, ist jedoch unabdingbare Voraussetzung für die Umsetzbarkeit der Bauleitplanung.</p> <p>Die Gemeinde Stelle geht auch nach einer nochmaligen Überprüfung vor dem Hintergrund dieser Eingabe und eines nunmehr vorliegenden Widerspruchs gegen die naturschutzrechtliche Befreiung sicher davon aus, dass die vorliegende naturschutzrechtliche Befreiung rechtmäßig ist und auch einer gerichtlichen Überprüfung sicher standhalten wird. Es liegt also in jedem Fall eine Befreiungslage vor, in welche die Gemeinde mit dem Erlass des Bebauungsplanes hineinplanen darf.</p> <p>Die Gründe ergeben sich im Einzelne aus folgendem:</p> <p>Gem. § 67 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BNatSchG kann eine Befreiung erteilt werden, wenn diese aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist.</p> <p>Diese Voraussetzungen liegen – wie bereits mit dem Befreiungsantrag</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>be-steuern an die Gemeinde Seevetal, in der das gegenwärtige Auslieferungslager liegt, gezahlt. Auch für 2019 und die Folgejahre werden ähnliche Ergebnisse von ALDI selbst prognostiziert.</p> <p>Erst nach Aufdeckung dieser Zahlen im Mai 2020 durch den BUND gab Aldi dieses Steueraufkommen zu. Noch 2018 hatte der Geschäftsführer von ALDI-Seevetal Steuereinnahmen „im höheren sechsstelligen Bereich“ im Elbe-Geest-Wochenblatt (Ausgabe 1.5.2018) versprochen! Ein überwiegendes öffentliches Interesse liegt somit nicht vor.</p>	<p>dargelegt – offensichtlich vor. Die Behauptung, der Kreisverkehr sei überdimensioniert, entbehrt jeglicher Grundlage. Es hat im Vorfeld des Antrags umfangreiche Abstimmungen gegeben, die im Ergebnis aufgrund einer vertieften fachlichen Auseinandersetzung sowohl mit der Frage des Vorliegens überwiegender öffentlicher Interessen als auch mit dem Umfang der Erschließung und dem damit verbundenen Eingriff zu der positiven Bescheidung geführt haben.</p>
2.	<p>Der Vorhabenträger kann nicht nachweisen, dass neue Arbeitsplätze geschaffen werden, da die Arbeitsplätze nur vom jetzigen Lager im 6 km entfernten Ohlendorf nach Stelle verlagert werden. Das wird in den derzeit von der Gemeinde veröffentlichten Abwägungstabellen auch ausdrücklich bestätigt und nur die Hoffnung verbreitet, dass im Zuge der natürlichen Fluktuation auch möglicherweise Steller Einwohner eingestellt würden (s. Abwägungstabelle zur 2. Auslegung, S. 225). Die in der Begründung zur Befreiung vom Biotopschutz erwähnte Eignung, die Pendlerverkehre durch die Schaffung von Arbeitsplätzen zu reduzieren, ist nicht nachgewiesen. Wie viele Mitarbeiter/innen aus Stelle sind heute am Standort in Ohlendorf beschäftigt? Zudem steht die spekulative Reduzierung des Pendlerverkehrs in keinem adäquaten Verhältnis zur Verkehrszunahme und den weiteren negativen Auswirkungen für die Gemeinde Stelle bei einer Verlegung des Logistikzentrums von Ohlendorf nach Stelle.</p> <p>Zudem wird die „Schaffung“ von Arbeitsplätzen stets auch im Verhältnis zum Flächenverbrauch betrachtet. Hier zeichnet sich ebenfalls ein deutliches Missverhältnis bei der Ansiedlung des ALDI-Logistikzentrums im Vergleich zur Gewerbeansiedlung in Nachbargemeinden z.B. in Buchholz und Seevetal ab.</p> <p>Es kann daher bei beiden Punkten in keiner Weise nachvollzogen werden, dass ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Zerstörung und erheblichen Beeinträchtigung dieses gesetzlich geschützten Biotops besteht.</p> <p>Weiterhin kann nicht nachvollzogen werden, wieso in der Prüfung des Befreiungsantrages nicht die überdimensionierte Kreiselmanung beanstandet wurde. Das würde bedeuten, dass die obersten Prinzipien der Eingriffsregelung des Naturschutzgesetzes, die Eingriffsvermeidung und die Eingriffsminderung, hier nicht angewandt wurden und damit die Untere Naturschutzbehörde gegen geltendes Recht verstoßen hat.</p>	<p>Zunächst ist davon auszugehen, dass vorliegend eine atypische Sondersituation besteht, die als Grundlage für eine Befreiung tauglich ist. Die Funktion der Befreiung besteht darin, Fehlgewichtungen abzuheben, welche die Anwendung einer Ge- oder Verbotsnorm aufgrund besonderer Umstände eines Einzelfalls entfalten würde. Die Möglichkeit der Befreiung ist daher eröffnet, wenn es um die Entscheidung über einen zum Zeitpunkt des Normerlasses nicht betrachteten und deshalb atypischen Sonderfall geht.</p> <p>Im Zeitpunkt der Klassifizierung der Flächen als Biotop und der Aufnahme in die Kartierung der gesetzlich geschützten Biotope des Landkreises Harburg mit der Nr. 2626/10/03 war nicht absehbar, dass die Entwicklung der Flächen zugunsten gewerblicher Ansiedlungen, hier konkret die Ansiedlung eines Logistikzentrums durch den Bebauungsplan Sondergebiet Logistikzentrum Fachenfelde Süd, nur möglich sein würde, wenn mittels Entwicklung eines Kreisverkehrs und einer geringfügigen Teilinanspruchnahme des vorhandenen Biotops eine Erschließung der Flächen erfolgt. Insbesondere war auch nicht erkennbar, dass seitens des Straßenbaulastträgers eine Alternativlösung, die einen Anschluss unabhängig vom Kreuzungspunkt Harburger Straße/Uhlenhorst vorsehen würde, aus verkehrlichen Gesichtspunkten nicht akzeptiert wird.</p> <p>Darüber hinaus handelt es sich bei der vorliegenden Planung, die der Befreiung zugrunde liegt, um die – wie ebenfalls im Antrag dargestellt – verträglichste Alternativlösung unter Inanspruchnahme von einem geringen Teil der Biotopfläche. Hierbei ist bei den Planungen und den umfangreichen Gesprächen mit den zuständigen öffentlichen Stellen</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>Bei einem Kreiseldurchmesser von 45 m hätte die Untere Naturschutzbehörde Einspruch erheben und eine Eingriffsminderung fordern müssen, da 40 m standardmäßig an der oberen Grenze der Richtwerte für außerörtliche Kreisellverkehre liegen. Der betreffende Bereich, dessen Grenzen nur schützenswerte Flächen umfassen, gehört zu den quelligen Teilflächen, die den Sumpf aus tieferen Schichten mit Wasser versorgen. Gerade angesichts der aktuellen Trockenheit in Norddeutschland ist dieser Aspekt besonders wichtig.</p> <p>Bei einer Verringerung der Flächeninanspruchnahme des Kreisverkehrs hätten im Übrigen auch möglicherweise die beiden großen Eichen am Rand des § 30 Biotops gerettet werden können, die 1,2 bis 1,3 m Stammdurchmesser aufweisen und damit ca. 300 Jahre alt sind. Außerdem ist davon auszugehen, dass bei geringerer Versiegelungsrate auch die Quellfunktion des verbleibenden Feuchtbiotops geringer beeinträchtigt würde.</p> <p>Unter Pkt. 7 der Nebenbestimmungen in der Befreiung wird erwähnt, dass „die Anlage der drei Rückhalte- und Versickerungsbecken im Randbereich des gesetzlich geschützten Biotops (...) spätestens mit Fertigstellung des Logistikzentrums abzuschließen“ sei. Im Befreiungsantrag vom März 2020 steht, dass „als Vermeidungsmaßnahme (...) wie im hydrogeologischen Gutachten empfohlen insgesamt drei Versickerungsbecken im Geltungsbereich angelegt“ werden. So wird suggeriert, dass alle 3 Versickerungsbecken von Bedeutung für die Wasserversorgung des § 30 Biotops seien. Das ist aber nicht der Fall. Diese Tatsache hätte bei einer sorgfältigen Prüfung durch die UNB erkannt werden müssen.</p> <p>Die vorgesehene Vermeidungsmaßnahme, eigentlich nur eine Minderungsmaßnahme (die Anlage von drei Versickerungsbecken), ist völlig unzureichend, da der Gutachter selber feststellt, dass die Hauptströmungsrichtung des Grundwassers nach Norden geht. Damit sind zwei der Teiche fehlplatziert, da sie nördlich bzw. weiter nordöstlich der Pennekuhle liegen und deshalb den Grundwasserstand der Pennekuhle nicht positiv beeinflussen können. Hier wird eine Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahme suggeriert, die ihre Wirkung verfehlen wird.</p> <p>Tatsächlich würde aber das Dachflächenwasser nur in den unwirksamen nordöstlichen Teich geleitet, während in den anderen beiden Teichen das stark belastete Oberflächenwasser der Erschließungsflächen gesammelt würde. Ausgerechnet in dem südwestlich gelegenen Teich, der am ehesten eine Minderung der negativen Auswirkungen auf die Pennekuhle bewirken könnte,</p>	<p>intensiv daran gearbeitet worden, einen möglichst geringen Eingriff zu erreichen und gleichzeitig auch im Hinblick auf die umliegend weiteren möglichen Belastungen (Immissionen) eine möglichst verträgliche Lösung zu finden. Die insofern sodann antragsgegenstandsbildende Planung ist Ausfluss langjähriger Abstimmungen und fachgutachterlicher Sondierungen der Umsetzbarkeit unter Prüfung diverser Alternativlösungen. Da ohne diese Planung und den damit verbundenen Eingriff in das Biotop eine Erschließung des Planbereiches unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen ausscheidet, ist der Eingriff zwingend erforderlich und eine Nichterteilung der Befreiung wäre eine unzumutbare Belastung sowohl für die Gemeinde Stelle als auch (nachgeordnet) für den Vorhabenträger gewesen.</p> <p>Dabei ist die Befreiung rechtmäßig erteilt worden, weil überwiegende öffentliche Interessen vorliegen und die Erteilung der Befreiung notwendig machen.</p> <p>Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass bereits mit der Änderung des Flächennutzungsplans, die seit 2013 rechtswirksam ist, das geplante Gewerbegebiet als gewerbliche Baufläche dargestellt hat. Damit wurde bereits frühzeitig der städtebaupolitische Wille durch entsprechendes Planungsrecht manifestiert, die in Rede stehenden Flächen gewerblich zu entwickeln und damit langfristig einen Beitrag zu einer nachhaltigen und prosperierenden Entwicklung der Gemeinde Stelle zu leisten.</p> <p>Im Zuge der konkreter werdenden Planungen für eine gewerbliche Entwicklung stellte sich heraus, dass eine verkehrliche Erschließung der gewerblichen Bauflächen nur in der den Befreiungsgegenstand bildenden Planungsvariante möglich sein würde. Dabei wurde hinsichtlich des Standortes des Sondergebietes bereits auf der Ebene des Flächennutzungsplans vorbereitend einer Alternativenprüfung im Hinblick auf die Lage gewerblicher Flächen im Gemeindegebiet allgemein durchgeführt und – nachdem dies nicht der Fall war – die Flächennutzungsplanänderung durchgeführt und am 22.04.2013 genehmigt. In diesem Zusammenhang wurde neben anderen Flächen – wie im Antrag dargelegt – unter anderem die Fläche im Bereich</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>wird das Oberflächenwasser der extrem belasteten LKW-Stellplatzanlagen geleitet. Es ist bekannt, dass Tausalzrückstände und Schwermetalle nicht durch Rückhaltebecken ausgefiltert werden können.</p> <p>Man muss also von einer starken Schädigung des Feuchtbiotops in der Pennekuhle ausgehen, zumal mit der Einspeisung von Oberflächenwasser während der langen Bauzeit, in der bereits ein gravierender Eingriff in die Grundwasserverhältnisse stattfinden würde, noch nicht gerechnet werden kann. Nach einer Kartierung von 2018 durch den Biologen Jürgen Feder, die der BUND veranlasst hat, sind allein durch die Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes mehrere Rote-Liste-Arten der vorkommenden Pflanzen in ihrem Bestand gefährdet. Das bedeutet letztlich einen Verlust der vorhandenen Wertigkeit des Feuchtwaldbiotopes, der die Abwertung um nur einen Punkt, wie in dem Befreiungsantrag unbegründet vorgeschlagen, nicht gerecht wird. Die Behauptung in dem Befreiungsantrag „Das infiltrierte Wasser aus den Versickerungsbecken durchströmt laut Modellrechnung die Teiche des Feuchtgebietes nicht.“ ist angesichts der Hauptströmungsrichtung stark anzuzweifeln, da die wertvollen Biotopflächen genau in der nördlich gerichteten Abströmung des Grundwassers liegen.</p> <p>Die von der UNB genehmigte Kompensation im Brettbachtal der Gemeinde Jesteburg erkennen wir nicht an, da die Pennekuhle ein Teil der Erholungslandschaft für die Bevölkerung von Stelle ist. Man kann keinen Teil von Stelle nach Jesteburg verpflanzen. Die geplante Zerstörung betrifft die Heimatverbundenheit der Steller, die nicht kompensiert werden kann durch Maßnahmen in Jesteburg. Der BUND stellt sich die Frage, wieso hierfür Waldumwandlungsflächen aus dem Landkreis-Pool in Jesteburg herangezogen werden: hat die Gemeinde geprüft, ob es in Stelle nicht bessere und eingriffsnähere Ausgleichspotenziale z.B. im Buchwedel gibt?</p>	<p>Fachenfelde-Süd untersucht, da diese sich aus Gründen der verkehrlichen Erreichbarkeit sowie der gewerblichen Vorprägung nördlich der Harburger Straße für eine weitere gewerbliche Entwicklung anbot. Im Zuge der Alternativenprüfung stellte sich heraus, dass die Fläche in Fachenfelde-Süd aufgrund der verkehrlichen Erreichbarkeit und u.a. auch aufgrund der Tatsache, dass die Fläche nördlich der Autobahn, westlich der Bahnlinie sowie südlich der Harburger Straße abgerückt von Wohnbebauung und in einem gewerblich geprägten Bereich liegt, am geeignetsten ist.</p> <p>Im Rahmen der aufgelegten Bebauungsplanung zugunsten eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für einen Logistikstandort kamen andere Flächen aufgrund der besonderen Anforderungen derartiger gewerblicher Ansiedlungen ebenfalls nicht in Betracht. Insbesondere sollte selbstverständlich weiterer Verkehr durch die Gemeinde Stelle vermieden werden, da die durch die Gemeinde führende Harburger Straße/ Lüneburger Straße (K 86) schon heute eine hohe Verkehrsbelastung aufweist.</p> <p>Es wurde umfangreich geprüft, wie konkret die verkehrliche Anbindung des Sondergebiets erfolgen könnte. Dabei wurden verschiedene Planungsalternativen geprüft, die eine Anbindung ohne einen Eingriff in das Biotop vorsahen. Bereits mit dem Antrag auf Befreiung wurde dargelegt, dass unter anderem eine Nutzung des vorhandenen Knotenpunktes sowie die Einrichtung eines neuen Knotenpunktes durch den Neubau eines dreiarmigen Kreisverkehrsplatzes untersucht worden sind. Hierzu gab es umfangreichen Austausch u.a. mit dem Straßenbaulastträger. Dabei gab es erste Untersuchungen sogar bereits im Jahr 2012. Nach weiterer Prüfung und fachlicher Abstimmung zwischen der Gemeinde, den fachlich Beteiligten (einschließlich Straßenbaulastträger) und dem Verkehrsgutachter entfielen dann jedoch sämtliche Varianten, die einen Versatz der Einmündung zur Straße Uhlenhorst bzw. in östliche Richtung, von dem Biotop abrückend, ermöglicht hätten. Hintergrund hierfür waren verkehrliche Aspekte. Dabei ging es vor allem um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Harburger Straße. Da insofern seitens des</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
		<p data-bbox="1240 272 2103 699">Straßenbaulastträgers keine Zustimmung zu einer Verschiebung der Anbindung in östliche Richtung gegeben wurde, begann eine Alternativenprüfung im Hinblick auf die konkrete Anbindung an den bereits vorhandenen Knotenpunkt Harburger Straße/Uhlenhorst. Dabei wurden die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen untersucht. Es wurden zudem Untersuchungen unternommen, ob aus dem nördlichen Bereich Flächen von benachbarten Grundstückseigentümern erworben werden könnten, um eine weitere Verlagerung nach Norden zu erreichen. Es wurde ferner intensiv die Frage des Eingriffs in die Biotopfläche untersucht und schließlich wurden auch die verkehrsrelevanten Parameter durch Verkehrsplaner eingehend betrachtet. Insbesondere ging es hierbei um Fahrkurven die maßgeblich für den Durchmesser des Kreisverkehrs sind. Im Mai 2013 fand eine Ortsbegehung mit der Unteren Naturschutzbehörde statt.</p> <p data-bbox="1240 703 2103 1377">Im Anschluss an diesen Termin wurden schließlich der Durchmesser des Kreisverkehrsplatzes sowie seine konkrete Lage und Ausgestaltung mit den unterschiedlichen fachlich Beteiligten festgelegt. Dabei wurde auch darauf Acht gegeben, dass eine Geländekante zum Biotop, ab welcher feuchtere Flächen beginnen, als maximale Grenze für die verkehrliche Erschließung verwendet wird, um den Eingriff so gering wie möglich zu halten. Als in der Folge die Sondergebietsplanung für das Logistikzentrum aufgelegt wurde, basierten diese Planungen auf den bereits vorher getätigten Planungen für die Anbindung und gewerbliche Entwicklung des Areals. Hier ist insofern herauszustellen, dass nicht nur für die derzeit im Bebauungsplan befindliche Sondergebietsnutzung die vorliegende Erschließung alternativlos ist, sondern – wie die frühzeitigen Untersuchungen und Abstimmungen zeigen – diese Ausgestaltung auch bei einer anderweitigen gewerblichen Entwicklung des Plangebiets alternativlos ist. Dies gilt auch für den geplanten Durchmesser des Kreisverkehrsplatzes. Sofern der BUND ausführt, dass dieser zu groß gestaltet ist, widerspricht das den fachgutachterlichen Ermittlungen für die erforderliche Größe des Kreisverkehrsplatzes. Insofern hat man mit entsprechenden fachgutachterlichen Programmen unter Beachtung der erforderlichen Schleppkurven die Größe des Kreisverkehrsplatzes festgelegt. Es handelt sich insofern um eine an den verkehrstechnischen Mindestan-</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
		<p data-bbox="1240 272 1794 301">forderungen orientierte Kreisverkehrsplanung .</p> <p data-bbox="1240 336 2085 485">Darüber hinaus ist festzuhalten, dass das öffentliche Interesse der Gemeinde das Interesse am Erhalt einer Teilfläche des Biotops überwiegt, weil die Planung konkret einer nachhaltigen wirtschaftlichen Förderung der Gemeinde und einer Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen dient.</p> <p data-bbox="1240 520 2085 732">Dabei ist anerkannt, dass sowohl die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung wie auch die Schaffung von Arbeitsplätzen öffentliche Interessen sind, die in der Abwägung in das Verhältnis zum Interesse am Erhalt des Biotops gestellt werden können. Hier folgt aus eben diesen, konkret an Zahlenwerten nachweisbaren Interessen eindeutig der Vorrang des öffentlichen Interesses gegenüber dem Erhalt der kleinen Teilfläche des Biotops.</p> <p data-bbox="1240 767 2085 1380">Es wurde vorbereitend ausführlich mit dem Vorhabenträger erörtert und untersucht, dass und welches Steueraufkommen realistisch zu erwarten ist. Insbesondere wurde seitens des Vorhabenträgers nachweisbar dargelegt, dass an dem bisherigen Standort in Seevetal durch die ALDI Regionalgesellschaft Seevetal seit über 50 Jahren erhebliche Gewerbesteueraufkommen generiert wurden. Es wurde u.a. nachgewiesen, dass im Laufe der Jahrzehnte ein Gewerbesteuerbeitrag im zweistelligen Millionenbereich an Kommune und Landkreis geleistet wurde. Dabei wurde vor allem auch nachweisbar dargelegt, dass allein in der Zeit von 2007 bis 2017 der Gewerbesteueranteil, der an die Gemeinde Seevetal geflossen ist, durchschnittlich 450.000 € pro Jahr betrug. Sofern in jüngster Vergangenheit keine Gewerbesteuer-einnahmen geflossen sind, hing dies mit dem in der Geschichte der Unternehmensgruppe ALDI Nord und damit auch im Hinblick auf die ALDI Regionalgesellschaft Seevetal größten Modernisierungs- und Investitionsprogramm der Firmengeschichte zusammen, mit dem die ALDI-Filialen auf ein neues Marktkonzept umgestellt wurden, um sie langfristig auch gegenüber dem Wettbewerb am Markt zu sichern und entwickeln zu können. Gleichzeitig wurde durch die Unternehmensgruppe ALDI glaubhaft dargelegt, dass zeitnah – möglicherweise</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
		<p data-bbox="1240 272 2085 331">bereits mit Aufnahme des Geschäftsbetriebs des neuen Logistikzentrums – wieder mit Gewerbesteuereinnahmen zu rechnen ist.</p> <p data-bbox="1240 363 2085 887">Die o. g. Zahlenwerte sind ohne weiteres über die vergangenen Jahrzehnte nachprüfbar. Aufgrund der insgesamt sehr guten Finanzkraft der ALDI Unternehmensgruppe ist darüber hinaus auch nicht davon auszugehen, dass das Gewerbesteuereinkommen perspektivisch nicht wieder das über die Jahrzehnte nachgewiesen entrichtete Niveau erreichen wird. Sofern mitgeteilt wird, dass für einen vergleichsweise kurzen Zeitraum kein Steueraufkommen generiert wurde, wurde dies nie von der ALDI Unternehmensgruppe bestritten. Die jahrzehntelangen Gewerbesteueraufkommen sind dagegen ohne weiteres nachweisbar geleistet worden. Damit kann hinreichend sicher durch die Gemeinde Stelle davon ausgegangen und auch im Rahmen einer naturschutzrechtlichen Befreiung zugrunde gelegt werden, dass die Ansiedlung des Logistikzentrums mittels des vorliegenden Bebauungsplans Gewerbegebiet Fachenfelde-Süd langfristig einen positiven wirtschaftlichen Beitrag zur Entwicklung der Gemeinde Stelle und im Übrigen selbstverständlich auch des Landkreises und insofern der Region leisten wird.</p> <p data-bbox="1240 919 2085 1380">Sofern darüber hinaus die Schaffung von Arbeitsplätzen infrage gestellt wird, kann auch diesem Vorwurf in keiner Form eine sachliche Grundlage entnommen werden. Insofern ist im Rahmen der Planung vor allem als wesentlicher Punkt für eine gewerbliche Entwicklung und letztlich für die Ansiedlung des Logistikzentrums in Erwägung gezogen worden, dass hier eine Sicherung von Arbeitsplätzen für die Region und v.a. für die Gemeinde Stelle stattfindet. Denn ohne die bebauungsplanerische Entwicklung des Areals in der Gemeinde Stelle würde das Logistikzentrum in Seevetal nicht nur schließen, sondern es würde keine Neuansiedlung im näheren Umkreis erfolgen, da keinerlei Alternativflächen zugunsten einer Verlagerung und Neuansiedlung vorliegen. Das würde bedeuten, dass mit der Schließung des Logistikzentrums ein wichtiger Gewerbestandort entfallen würde, der für die Region und letztlich auch für die Gemeinde Stelle besondere Bedeutung hat.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
		<p data-bbox="1240 304 2103 794">Die Entscheidung zugunsten des Logistikzentrums und gegen eine Ansiedlung kleinteiligen Gewerbes beruht im Übrigen u.a. auf immissionsschutzrechtlichen und verkehrstechnischen Erwägungen sowie einer besseren Planbarkeit und kostengünstigeren Entwicklung (Erschließung) im Hinblick auf die Entwicklung der gewerblichen Flächen. All diese Umstände, insbesondere eine mit kleinteiligem Gewerbe verbundene deutlich höhere Eingriffsintensität und schlechtere Kontrollierbarkeit im Hinblick auf Umwelteinriffe, führte zur vorliegenden Planung. Die Gemeinde Stelle hat ein auf dem Gedanken einer nachhaltigen Entwicklung begründetes Interesse, auf der einen Seite mit der ALDI Unternehmensgruppe einen langfristigen und – wie sich aus der bisherigen Entwicklung in der Gemeinde Seevetal zeigt – verlässlichen Partner am Standort zu etablieren, der langfristig Gewerbesteuererinnahmen ermöglicht und gleichzeitig sichere Arbeitsplätze, ohne zusätzliche unnötige oder schwierig kontrollierbare Belastungen, hervorzurufen.</p> <p data-bbox="1240 831 2103 1257">Die auf der anderen Seite zu berücksichtigenden Interessen am Erhalt und einer langfristigen Sicherung des Biotops sind – wie die obigen Ausführungen zeigen – umfangreich im Rahmen der Planung berücksichtigt worden. Insbesondere sind umfangreiche gutachterliche Ermittlungen im Hinblick auf mögliche Beeinträchtigungen des Biotops und Vermeidungs- sowie Kompensationsmaßnahmen erfolgt. Dabei hat sich im Rahmen der fachgutachterlichen Ermittlungen und nicht zuletzt vor allem vor dem Hintergrund der ergriffenen Kompensationsmaßnahmen ergeben, dass kein relevanter Eingriff in die Biotopstrukturen mehr gegeben ist bzw. durch die Kompensation und durch die umfangreichen Schutzmaßnahmen eine Gefährdung des Biotops ausgeschlossen wird und durch die Kompensationsmaßnahmen der Eingriff, der lediglich ca. 7 % der Biotopfläche betrifft, einem Ausgleich zugeführt werden kann.</p> <p data-bbox="1240 1294 2103 1380">Sofern weiter bemängelt wird, dass im Rahmen der Befreiung fehlerhaft suggeriert werde, dass alle 3 Versickerungsbecken von Bedeutung für die Wasserversorgung des § 30 Biotops seien, kann</p>



Nr.	Anregung	Abwägung
		<p>auch dieser Kritik nicht gefolgt werden. Diese Aussagen des sind schlicht nicht richtig. Um zu beantworten, inwieweit sich die Versiegelungen aufgrund der damit einhergehenden Verringerung der Sickerwassermengen auf die Standortverhältnisse innerhalb des Feuchtbiotops auswirken, wurde von der Ingenieurgesellschaft Dr. Schmidt GmbH im September 2019 das „Hydrogeologische Gutachten zum Neubau eines Logistikzentrums in Stelle-Fachenfelde“ (Bericht Nr. 19 – 24513) erstellt. Mit dem Grundwasserströmungsmodell wurde untersucht, inwieweit sich die Grundwasserstände verändern, wenn sich die Grundwasserneubildung aufgrund einer Oberflächenversiegelung verringert. Die Modellierungsergebnisse zeigen im Bereich des Feuchtgebietes „Pennekuhle“ eine Grundwasserabsenkung von maximal 11 cm. Die prognostizierte Grundwasserabsenkung im Bereich des Feuchtgebietes dürfte somit nur einen Bruchteil der natürlichen Grundwasserschwankungen ausmachen und an der Grenze der Messbarkeit liegen.</p> <p>In einem zweiten Schritt wurden die geplanten Versickerungsbecken zusätzlich mit berücksichtigt. Aus dieser Modellrechnung ergibt sich eine maximale Grundwasserabsenkung von ca. 4 cm im Bereich des Feuchtgebietes „Pennekuhle“. Das infiltrierte Wasser aus den Versickerungsbecken durchströmt laut Modellrechnung die Teiche des Feuchtgebietes nicht. Die Versickerungsbecken haben also durchaus eine nicht unerheblich mindernde Wirkung.</p> <p>Auch die Ausführungen zu vermeintlich belastetem Oberflächenwasser, das in das Biotop gelange, sind schlicht falsch. Nennenswerte Wasserstandsänderungen im geschützten Biotop oder Beschaffenheitsänderungen des Oberflächenwassers infolge des geplanten Vorhabens sind gemäß den fachgutachterlichen Untersuchungen gerade nicht zu erwarten. Die Becken, die das Wasser von den Verkehrsflächen aufnehmen, sind mit Reinigungsstufen versehen, so dass nur gereinigtes Wasser versickert.</p> <p>Schließlich entbehrt damit auch der Vorwurf, es komme zu starken Beschädigungen des Feuchtbiotops jeder fachlichen Grundlage. Wie oben beschrieben sind auch bei Fertigstellung der Gebäude und</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
		<p data-bbox="1240 272 2089 1129">Verkehrsflächen kaum messbare Änderungen des Feuchtegrads des Biotops zu erwarten. Zudem werden die Entsorgungsanlagen zu Beginn der Bauzeit hergestellt. Somit ist nicht von einer Schädigung des Feuchtbiotops in der „Pennekuhle“ auszugehen. Auch Änderungen der Vegetationszusammensetzung innerhalb der Feuchtwaldfläche sind nicht zu erwarten. Daher ist auch die Abwertung der Flächen um nur einen Punkt in der naturschutzfachlichen Bewertung gerechtfertigt. Die Angabe des Gutachters „Das infiltrierte Wasser aus den Versickerungsbecken durchströmt laut Modellrechnung die Teiche des Feuchtgebietes nicht.“ ist insofern nicht anzuzweifeln. Die Erkenntnis, dass infiltriertes Wasser aus den Versickerungsbecken die Teiche des Feuchtgebietes nicht durchströmt, ist keine <i>„Behauptung“</i>, sondern das Ergebnis einer Bahnlinienanalyse, welche mit Hilfe des für den Landkreis Harburg vorliegenden und vom Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie geprüften dreidimensionalen numerischen Grundwasserströmungsmodells durchgeführt worden ist. Dazu wurden Partikel in den Modellzellen angesetzt, in denen sich die Lage der Versickerungsbecken befindet. Die Grundwasserströmungsverhältnisse wurden durch Vorwärtsrechnungen untersucht. Laut Modellergebnis fließt das Wasser aus dem (relevanten) Bereich des südwestlichen Versickerungsbeckens mit einer nach Norden gerichteten Strömungsrichtung westlich an den Teichen des Feuchtgebietes vorbei. Es konnten keine Bahnlinien festgestellt werden, die ausgehend von den Versickerungsbecken durch die Teiche führen. Anhaltspunkte für eine Durchströmung der Teiche bestehen somit nicht; das Modellergebnis ist plausibel, da das fragliche südwestliche Versickerungsbecken nicht im direkten Grundwasseranstrom der Teiche liegt, sondern seitlich versetzt.</p> <p data-bbox="1240 1166 2089 1378">Auch die Kritik an der gewählten Kompensationsfläche ist nicht begründet. Möglichkeiten zur Kompensation im Gemeindegebiet wurden intensiv geprüft. Entsprechende Flächen standen jedoch nicht zur Verfügung. Die Maßnahme im Brettbachtal in Jesteburg verbessert Funktionen des Naturhaushalts, die im Eingriffsbereich beeinträchtigt werden (Waldstrukturen, Bodenwasserhaushalt) und ist daher aus fachgutachterlicher Sicht gut geeignet. Sie findet im gleichen Natur-</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
9.5	<p>Mangelhafte Berücksichtigung der baubedingten Auswirkungen</p> <p>Nach der Anlage 1 des BauGB sind insbesondere die möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase der geplanten Vorhaben auf die Umweltbelange zu prüfen und im Umweltbericht darzustellen.</p> <p>Im Umweltbericht der 3. Auslegung gibt es dagegen nur einen kleinen Absatz auf S. 22 (grün markiert), der sich in absolut unzureichender Weise mit den baubedingten Auswirkungen auseinandersetzt und nur auf unbestimmte Schutzmaßnahmen während der Baudurchführung verweist.</p> <p>Weder in der schalltechnischen Untersuchung noch in der Luftschadstoffuntersuchung vom Büro Lärmkontor finden sich Angaben zu den Lärm- und Schadstoffmissionen während der Bauzeit, obwohl mit ganz erheblichen Beeinträchtigungen für die Gesundheit der Steller Bürger und insbesondere für die unmittelbaren Anwohner durch schwere Baufahrzeuge und Bodentransporte zu rechnen ist.</p> <p>Durch die zu erwartenden Bodenbewegungen und -transporte, bei denen, bedingt durch die völlige Überformung des Geländereiefs, in einer Größenordnung von rd. 300.000 m<sup>3</sup> zu rechnen ist, hätte es im Umweltbericht eine vertiefte Befassung mit dem Thema „baubedingte Umweltauswirkungen“ geben müssen. Schließlich ersetzt der Umweltbericht im Bebauungsplan die bei Bauvorhaben dieser Größenordnung üblicherweise erforderliche Umweltverträglichkeitsprüfung.</p>	<p>raum statt.</p> <p>Im Zuge der Abwägung der widerstreitenden Interessen ist aufgrund der Alternativlosigkeit der vorstehenden Planungsvariante, des insofern vergleichsweise geringfügigen Eingriffs, der das Biotop selbst in seinem Bestand nicht gefährdet, und der umfangreichen Kompensationsmaßnahmen v.a. aufgrund der im Vordergrund stehenden und durch Zahlenwerte belegbaren Ziele der Gemeinde Stelle, die gewerbliche Entwicklung zu fördern, nachhaltig Steueraufkommen zu generieren und Arbeitsplätze in der Region zu halten und zu schaffen, das überwiegende öffentliche Interesse festzustellen. Dies ist mit der Befreiung geschehen, so dass unabhängig von einem Widerspruch gegen die Befreiung in die Befreiungslage hineingeplant werden kann.</p> <p>Die Auswirkungen der Bauphase können nicht umfänglich oder abschließend im Rahmen der Bauphase vorgelagerten Bauleitplanung dargelegt werden. Es liegt jedoch im Interesse der Gemeinde, die Belastung für die Anwohner so gering wie möglich zu halten. Die Baustellenlogistik sowie die Lenkung der Baustellenverkehre werden, wie üblich, mit der Gemeinde und der Genehmigungsbehörde abgestimmt bzw. vertraglich geregelt (Durchführungsvertrag).</p> <p>Die Begründung bzw. der Umweltbericht haben gemäß Anlage zum BauGB Auswirkungen der Planung auf die Umwelt, soweit möglich, zu beschreiben. Einwirkungen und Ereignisse temporärer Art, die einmalig auftreten und erst eingeschränkt vorhersehbar sind, können im Rahmen der Umweltprüfung nur überschlägig ermittelt werden.</p> <p>Nach derzeitigem Kenntnisstand ist die bauliche Umsetzung des Vorhabens wie folgt geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die abzufahrenden Erdmassen können aufgrund der geplanten Geländegestaltung (Verwallungen, Auffüllungen) auf ein Minimum reduziert werden, so dass der öffentliche Verkehrsraum nur zu einem möglichst geringen Maß in Anspruch genommen wird. Grundsätzlich gilt, dass die Erdmassenabfuhr nur in Richtung</li></ul>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>Im Gegensatz zu dem späteren Logistikverkehr gibt es keine Regelung dafür, dass der massive Baustellenverkehr ausschließlich in Richtung Westen über die BAB-Abfahrt in Maschen zu erfolgen hat. Es ist unbedingt zu verhindern, dass über zwei Jahre lang die Anlieferungen für Baumaterialien sowie die Bodentransporte durch den Ort Stelle laufen.</p>	<p>Anschlussstelle Maschen erfolgt.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Für alle Arbeiten werden nur Geräte verwendet, die die Grenzwerte der TA Lärm vom 09.07.2017 einhalten. Auch die AVV Baulärm vom 17.08.1970 wird beachtet. Lärmintensive Großgeräte wie Trägerbohrgeräte, Spundwandrammen o. ä. finden keine Verwendung.</li><li>- Zur Verringerung von Staubbildung werden geeignete Maßnahmen ergriffen.</li><li>- Die vorbereitenden Maßnahmen beginnen mit den Erdarbeiten zur Begleitung der archäologischen Untersuchungen; hierfür sind ca. 3 Monate (Monate 1 bis 3) angesetzt.</li><li>- Die Baumaßnahme startet in Monat 4 mit der Erstellung der provisorischen Grundstückszufahrt an der Harburger Straße und dem Aufbau der Reifenwaschanlage. Zeitlich parallel beginnt die Fertigung des Walls entlang der Bahntrasse (Monat 4 bis 9). Für die umfangreichen Erdbewegungen zur Wallerstellung werden 4 Monate angesetzt, für die Oberflächenherstellung und Mutterbodenandekung weitere 2 Monate. Die Bepflanzung erfolgt sodann saisonabhängig.</li><li>- Hiermit überschneidend erfolgen die großen Bodenbewegungen zur Nivellierung des Geländes auf die Betriebsebene des Lagers und die Fertigung des Walls entlang der Harburger Straße (Monate 4 bis 11).</li><li>- In den Monaten 8 bis 13 werden die Medien (Strom, Gas, Wasser und Abwasser) im Boden verlegt.</li><li>- Die Gebäude werden in den Monaten 8 bis 20 erstellt.</li><li>- Die Fahr- und Parkflächen, Oberbodenandekung und Bepflanzung sind für die Monate 19 bis 24 vorgesehen.</li><li>- Während der Erdbaumaßnahmen erfolgt der Einsatz von Baggern, Raupen, Radladern, Dumpfern, LKW, Walzenzügen und Kleingeräten.</li><li>- Für die Errichtung der Gebäude erfolgt der Einsatz von LKW, Mobil- und Hochbaukränen, Transportbetonfahrzeugen und Betonpumpen. Da die Gebäude aus einer Fertigteilkonstruktion bestehen, werden Tischkreissägen nur in ganz geringem Umfang eingesetzt.</li><li>- Zur Erstellung der Verkehrsflächen auf dem Grundstück werden</li></ul>

Nr.	Anregung	Abwägung
9.6	<p><b>Artenschutz</b> Mögliche Artenschutzrechtliche Konflikte sind nach den ausliegenden Unterlagen nur unzureichend bewältigt worden. Unzureichend ermittelt und bewertet wurden sowohl die Ausgangssituation ohne das Planvorhaben als auch die zu erwartenden Folgen bei dessen Umsetzung. Teilweise fehlt es an der verbindlichen Festsetzung erforderlicher Vermeidungsmaßnahmen.</p>	<p>Straßenfertiger für Asphalt- und Betonfahrbahnen eingesetzt. Zusätzlich werden bei allen Arbeiten allgemein baustellenübliche Geräte und Handwerkszeuge eingesetzt.</p> <p>Im Rahmen des Durchführungsvertrages wird sich im Übrigen der Vorhabenträger verpflichten, während der Bauphase des Logistikzentrums Maßnahmen umzusetzen, um die (zeitlich begrenzten) Beeinträchtigungen der angrenzenden Ortslage mit Wohnbebauung möglichst gering zu halten, insbesondere sind die eingangs genannten gesetzlichen Grenzwerte einzuhalten.</p> <p>Zu den Maßnahmen gehören u.a. (nicht abschließend):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Wässerung des Baustellenbereiches zur Vermeidung von erheblichen Staubemissionen</li><li>- Generelle Staubbindung durch entsprechende Maßnahmen an der Quelle</li><li>- Laufzeiten von Maschinen sind zu optimieren, Leerlauf ist zu vermeiden</li><li>- Einrichtung von LKW-Radwaschanlagen an den Ausfahrten des Baustellenbereiches in den öffentlichen Verkehrsraum</li><li>- Überwachte Beschränkung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb des Baustellenbereiches.</li><li>- Zufahrt des Baustellenbereiches ausschließlich über die K 86 (vorübergehende Baustellenzufahrt bzw. Kreisverkehrsplatz)</li><li>- Untersagung der Ortsdurchfahrt durch Stelle für Baustellen-LKWs außer für ortsansässige Unternehmen und Fahrzeuge mit einer Gesamtzulassung bis 7,5 t.</li></ul> <p>Der Umweltbericht wird entsprechend ergänzt.</p> <p>Es werden sowohl innerhalb des Plangebietes Vermeidungsmaßnahmen festgesetzt, wie auch durch die Herrichtung der Kompensationsflächen außerhalb des Plangebietes. Gleiches gilt für die innerhalb des Gemeindegebietes befindlichen waldrechtlichen Ersatzflächen (Aufforstung).</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
9.6.1	<p>1. Nach unseren Erkenntnissen sind auch Vorkommen der Feldgrille an der Bahnbrücke und an der Bahnböschung zu beobachten gewesen, die aber nicht im Gutachten beschrieben werden. Inwieweit dadurch weitere Artenschutzmaßnahmen erforderlich sind, ist durch den Gutachter zu prüfen.</p> <p>Das ergänzende Gutachten gibt nur 6 Nachweise bei einer Begehung an. Da nur eine Begehung durchgeführt wurde und außerdem keine Angaben zu Tageszeit und Witterungs- bzw. Temperaturverhältnissen gemacht wurden, ist das Ergebnis des Gutachtens als nicht repräsentativ zu bezeichnen.</p> <p>Unabhängig von der Aussagequalität des Gutachtens sollte die Sicherung des Vorkommens der Feldgrille auf den südlich gelegenen Brachflächen in das Ausgleichskonzept einbezogen werden. Hier besteht lt. Ergänzungsgutachten noch ein gewisses Expansionspotenzial. Damit bietet sich die Gelegenheit, im unmittelbaren Nahbereich des geplanten Eingriffs eine Schutzmaßnahme zur Erhaltung einer gefährdeten Art zu planen. Auch der Gutachter stellt diese Forderung auf: „Entscheidend für die Erhaltung der lokalen Feldgrillenpopulation dürfte jedoch die Erhaltung der lückig bewachsenen Ackerbrache sein, die außerhalb des Plangebietes liegt.“</p>	<p>Es wurden zwei Begehungen (16.06.20, 25.06.20) durchgeführt; Angaben zu Tageszeit und Witterung wurden gemacht (Dokument „Feldgrillenerfassung 2020“)</p> <p>Die Böschung der Bahn ist nicht Bestandteil des Geltungsbereichs, ist jedoch als Untersuchungsfläche in die artenschutzrechtliche Betrachtung mit eingeflossen. Diese Flächen sind bereits heute in einem ökologisch hochwertigen Zustand und sind daher bereits als § 30 Biotop eingestuft. Die angrenzende Nutzung gemäß Festsetzung und Freiflächenplan lässt eine Ausbreitung der dort lebenden Arten und Biotope zu.</p> <p>Die südlich gelegene Brachfläche ist nach aktuellem Sachstand als Brache angelegt und bietet somit einer Vielzahl von Arten ein geeignetes Habitat. Hierzu zählt auch die Feldgrille. Die Erhaltung dieser Fläche in ihrem heutigen Zustand liegt nicht im Ermessen der Gemeinde, da sie in privatem Besitz ist.</p>
9.6.2	<p>2. Als möglicher negativer Wirkfaktor für die Artengruppe der Fledermäuse werden in der als Anlage 5 ausliegenden speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (SaP) in zutreffender Weise Lichtemissionen angesprochen, vor allem in der indirekten Wirkung als Folge des Staubsaugereffektes zu Lasten der Insekten, die die Nahrungsquelle der Fledermäuse bilden (SaP, Seite 22). Es seien umfangreiche Auflagen zur Beleuchtungsgestaltung einzuhalten, um diese Wirkung zu vermeiden (im Einzelnen dargestellt auf SaP, Seite 29). Die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans übernehmen unter 2.1 nur einen Teil der im SaP formulierten Auflagen. Hier bedürfte es weiterer Festsetzungen.</p> <p>Für zu fällende Höhlenbäume sieht der Umweltbericht als CEF-Maßnahme die Anbringung von Fledermausquartieren an Bäumen vor (Umweltbericht, Seite 27): „Da das Plangebiet Fledermausquartierpotenzial für mehrere Fledermausarten besitzt, ist als vorgezogene funktionserhaltende Maßnahme (CEF-Maßnahme) die Anbringung von Fledermauskästen notwendig. Dazu sind mindestens 5 Fledermaus-Flachkästen im verbleibenden Waldbestand, vorwiegend an den dort vorhandenen Eichen, innerhalb des Geltungsbereichs pro entfallenden Quartierbaum vorzusehen. Die Maßnahme muss vor</p>	<p>Festgesetzt werden:</p> <p>Es ist eine insekten- und fledermausfreundliche sowie auf das notwendige Minimum reduzierte Beleuchtung (LED-Leuchtmittel mit einer warmweißen Farbtemperatur von 2.700 bis 3.000 Kelvin) vorzusehen. Bei beleuchteten Werbeanlagen sind ebenfalls insektenfreundliche Beleuchtungskörper zu verwenden.</p> <p>Es ist nicht sinnvoll, im Bebauungsplan die Vorgaben zur Beleuchtung noch genauer zu detaillieren.</p> <p>Licht: Nicht alle Maßnahmen aus der artenschutzrechtlichen Prüfung lassen sich in eine textliche Festsetzung einbinden. Da es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, wird auch der Durchführungsvertrag verbindlicher Bestandteil der Planung. Im Durchführungsvertrag verpflichtet sich der Vorhabenträger zur Umsetzung aller erforderlichen Kompensations- und Maßnahmen aus der saP.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
9.6.3	<p>Baubeginn erfolgen."</p> <p>Diese CEF-Maßnahme entspricht nicht dem aktuellen Stand der biologischen Wissenschaft. Ihre Geeignetheit wird grundsätzlich bezweifelt. Im Übrigen fehlt auch insoweit eine ausreichende rechtsverbindliche Festsetzung.</p> <p>Bei den vorgeschlagenen CEF-Maßnahmen soll eine langfristige Sicherung durch den Nutzungsverzicht im Umkreis von 100 m um den Kastenstandort erfolgen. Auch diese Sicherungsmaßnahme ist nicht über eine Festsetzung abgesichert; damit werden die gesamten CEF-Maßnahmen in ihrer ohnehin fragwürdigen Wirksamkeit eingeschränkt und können den Fortbestand der Vogel- und Fledermausarten nicht sicherstellen.</p> <p>3. Die SaP trifft in Übereinstimmung mit der zutreffend zitierten einschlägigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes zunächst Feststellungen zu Brutplätzen von häufig vorkommenden Vogelarten. Die Tabelle 9 auf Seite 25-26 listet die „Anzahl der Reviere, die voraussichtlich im Zuge der Baufeldfreimachung und Bebauung in den dafür vorgesehenen Teilflächen verloren gehen“ auf.</p> <p>Für die sehr häufigen („ubiquitären“) Vogelarten, die mit mehr als 1 Mio. Brutpaaren in Deutschland vorkommen und auch nicht aufgrund starker Bestandsabnahmen als gefährdet eingestuft werden geht der SaP ohne nähere Untersuchung davon aus, dass in der Regel bei einer Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kein Verbotstatbestand einträte, weil die im Rahmen der Eingriffsregelung erforderlichen Kompensationsmaßnahmen zur Bewahrung des Status-quo von Natur und Landschaft ausreichend seien, um die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang zu erhalten (SaP, Seite 25 und 30). Diese Schlussfolgerung ist in dieser Allgemeinheit unzulässig und widerspricht den aktuellen biologischen Erkenntnissen.</p> <p>Der SaP geht für die betroffenen Waldvogelarten davon aus, dass trotz des Verlustes an Waldfläche (v.a. rel. junger Fichtenforst) die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten dieser Arten im räumlichen Zusammenhang erhalten bliebe, da ähnliche Waldbestände in der Umgebung auf größere Fläche vorhanden seien und nur ein kleiner Teil der lokalen Population betroffen sei (SaP, Seite 30). Diese Schlussfolgerung ist bereits deswegen fehlerhaft, weil nicht auszuschließen ist, dass die ähnlichen Waldbestände der</p>	<p>Die Anbringung von Nistkästen ist eine etablierte Maßnahme, zumal dann, wenn wie hier nur eine relativ geringe Betroffenheit von Fledermäusen gegeben ist.</p> <p>Ein Nutzungsverzicht wird in der saP nur für die kastentragenden Bäume gefordert. Im Umkreis von 100 m ist er eine Option („muss der Waldbestand mindestens dauerwaldartig bewirtschaftet werden oder anderweitig (z.B. durch Nutzungsaufgabe) störungsarm gestellt werden“).</p> <p>Für seltene bzw. nur punktuell verbreitete Arten mit speziellen Habitatsprüchen ist die zitierte Aussage richtig. Für häufige Waldvogelarten, deren Bestände natürlicherweise in Abhängigkeit von Witterung, Mastjahren etc. stark schwanken (s. z.B. Flade &amp; Schwarz 2004), ist bei einem (wie hier) relativ geringen Verlust an Waldfläche davon auszugehen, dass in den umgebenden Wäldern ausreichend Raum vorhanden ist.</p> <p>Der räumliche Zusammenhang ist dadurch gegeben, dass es in der nahen Umgebung (v.a. in Richtung West und Südwest) große Waldbestände gibt, in denen u.a. auch Fichtenbestände (und damit „sehr ähnliche Bestände“) vorhanden sind.</p> <p>Die „lokale Population“ kann in aller Regel nicht populationsökologisch oder -genetisch, sondern nur nach pragmatischen Kriterien abgegrenzt werden (LANA 2008). Bei Arten mit einer flächigen Verbreitung „kann die lokale Population auf den Bereich einer naturräumlichen Landschaftseinheit bezogen werden. Wo dies nicht möglich ist, können planerische Grenzen (Kreise, Gemeinden) zugrunde gelegt werden“ (ebd.). Bestehende Fachvorgaben legen für verbreitete Singvogelarten aus Praxisgründen meist das Vorkommen im Gemeindegebiet als lokale Population fest (s. Bettendorf et al. 2013). Die Forderung, die Größe der lokalen Population im Rahmen des Projektes zu untersuchen, ist daher praxisfremd. Für die betroffenen Arten dürfte sie in der Regel im unteren dreistelligen Bereich liegen (vgl. Krüger et al. 2014).</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>Umgebung bereits so dicht mit Vertretern der durch das Vorhaben geschädigten Arten besiedelt sind, dass kein Raum für einen Umzug der Brutpaare aus dem bisherigen Revier vorhanden ist (vgl. Kratsch, in: Schumacher/Fischer-Hüftle, Bundesnaturschutzgesetz. Kommentar § 44 Rn 70). Darüber hinaus ist nicht jeder „ähnliche“ Waldbestand in gleicher Weise als Bruthabitat für eine bestimmte Vogelart bzw. bestimmte Brutpaare geeignet.</p> <p>Der SaP lässt darüber hinaus in fachlicher Hinsicht unzulässiger Weise offen, worin die angesprochene Ähnlichkeit genau besteht und wieso diese zu einer entsprechenden Eignung als Brutrevier führt. Schließlich fehlt es an einer Darstellung der nach § 44 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 BNatSchG zum Ausschluss eines Verstoßes gegen das Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten erforderlichen räumlichen Zusammenhangs zwischen dem zerstörten und neuen Brutrevier. Im Übrigen fehlt es auch an einer Untersuchung der Größe der lokalen Population der durch das Vorhaben betroffenen Arten.</p> <p>Die SaP stellt weiter fest, durch die Ausweitung des Waldsaumes am derzeitigen südöstlichen Waldrand entstünde perspektivisch neuer Lebensraum für einige Waldvogelarten, die an anderer Stelle des Plangebietes Lebensraum verlören (SaP, Seite 30). Auch dies ist kein ausreichendes Argument um einen Verstoß gegen das artenschutzrechtliche Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Brutvögeln des Waldes auszuschließen.</p> <p>Im Geltungsbereich sollen durch die künftige Nutzung als Sondergebiet „Logistikzentrum“ ca. 2,54 ha Wald in eine andere Nutzung umgewandelt werden (Planbegründung, Seite 25). Die Abbildungen 10 und 11 am Ende der SaP zeigen die Vielzahl der in der zu zerstörenden Waldfläche brütenden Vogelarten und Brutpaare. Die textliche Begründung des Bebauungsplans trifft für den Waldsaum folgende Festsetzung (Punkt 2.5): „Die in der Planzeichnung festgesetzten, privaten Grünflächen „Waldsaum“ sind als Brachflächen mit Strauchgruppen anzulegen. Die Flächen sind zur Aushagerung in Form einer ein- bis zweimaligen Mahd pro Jahr in den ersten drei Jahren zu pflegen. Danach ist eine extensive Pflege durch abschnittsweises (maximal 30 % der Fläche) Mähen durchzuführen, so dass nach vier Jahren die ganze Fläche genutzt wurde.“ Der angesprochene Waldsaum entspricht also schon hinsichtlich seiner Struktur nicht dem verloren gehenden Brutwald. Dies gilt</p>	<p>Es entsteht hier neuer Lebensraum für einige Waldvogelarten, was den Lebensraumverlust begrenzt und daher als Risikominderung verstanden werden kann. Ein Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbote wäre auch ohne die Ausweitung des Waldsaumes nicht gegeben (s.o.).</p> <p>Der räumliche Zusammenhang ist dadurch gegeben, dass es in der nahen Umgebung (v.a. in Richtung West und Südwest) große Waldbestände gibt, in denen u.a. auch Fichtenbestände (und damit „sehr ähnliche Bestände“) vorhanden sind. Die im Bereich der entfallenden Waldfläche festgestellten Brutvogelarten sind entweder generalistische Waldvogelarten (Ringeltaube, Amsel, Rotkehlchen, Buchfink) oder Nadelwaldarten, die entweder eher Kiefernwald (Haubenmeise) oder eher Fichtenbestände (Tannenmeise) bevorzugen. Für keine dieser Arten stellt der vorhandene relativ junge Fichtenforst ein Optimalhabitat dar. In den umgebenden Wäldern, die größtenteils von Kiefern geprägt sind, aber auch Laub- und Mischwaldanteile sowie Fichtenforste enthalten, sind für alle diese Arten ebenso gut und besser geeignete Bruthabitate vorhanden.</p> <p>Natürlich entspricht ein strukturreicher Waldsaum als Habitat nicht den überplanten Waldbeständen. Er ist auch nicht als Flächenkompensation dafür gedacht (letztere ergibt sich aus dem Nds. Waldgesetz), kann aber gleichwohl einem Teil der betroffenen Arten perspektivisch Lebensraum bieten. Ökologisch ist ein strukturreicher Waldrand als wertvoller einzustufen als eine Fichtendickung (=forstliche Pflanzung einer nicht gebietsheimischen Baumart).</p> <p>Entscheidend ist hier, dass die ökologische Funktion der Fortpflan-</p>



Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>auch für die Flächengrößen. Die Feststellung, dass bis auf die Höhlenbrüter (Buntspecht, Meisen, Gartenbaumläufer) alle im Vorhabengebiet als Brutvögel des Waldes festgestellten Arten jedes Jahr ein neues Nest bauten und deshalb die Nester außerhalb der Fortpflanzungszeit nicht als Fortpflanzungsstätten geschützt sind, liegt für das hier geplante Vorhaben neben der Sache. Selbst wenn die Entfernung eines Nestes außerhalb der Brutsaison bei diesen Arten möglicherweise nicht als Zerstörung einer Lebensstätte einzuordnen wäre, so würde bei der Umsetzung der Planung eben nicht nur das einzelne Nest entfernt, sondern der das Nest umgebende Waldbestand und damit die Möglichkeit im bisherigen Revier im nächsten Jahr in der Nähe ein neues Nest zu bauen. Dadurch wird dann eben doch eine Fortpflanzungs- und Ruhestätte der im Vorjahr in diesem Revier brütenden Vögel zerstört.</p> <p>Die SaP beschreibt nachvollziehbar die mit einer Umsetzung der Planung einhergehende und den Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfüllende Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von im Wald brütenden Vögeln. Es wird nicht beschrieben, auf welche Weise im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 BNatSchG die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Es bleibt insoweit bei der bloßen Behauptung.</p> <p>Für die höhlenbrütenden Vogelarten (Buntspecht, Meisen, Gartenbaumläufer) im Plangebiet ist als CEF-Maßnahme die Anbringung von jeweils drei Nistkästen als Ersatz für jeden gefälltten Höhlenbaum vorgesehen (Planbe-gründung, Seite 27; Umweltbericht, Seite 27). Die SaP formuliert dazu nähere qualitative Anforderungen und erkennt die Notwendigkeit einer nachträglichen Wartung und Wirkungskontrolle (SaP, Seite 39). Es bleibt dabei offen, was passieren soll, wenn die Nistkästen sich als unwirksam erweisen sollten. Es fehlt auch im Übrigen an einer verbindlichen Festsetzung der Einzelheiten einer sachgerechten Durchführung der CEF-Maßnahme.</p> <p>Für die Offenlandbrütern nimmt der SaP an, es könne durch Extensivierung bisher intensiv genutzter Flächen (v.a. Grünland und Brachen), ggf. mit Anlage von Gewässerstrukturen sowie Hecken und Baumreihen, neuer Lebensraum geschaffen bzw. vorhandener verbessert werden (SaP, Seite 30). Den kartenmäßigen Darstellungen (Abbildungen 10 und 11 des SAP) ist unter anderem die Lage von Brutplätzen der Heidelerche, des Zilpzalps und des Fitis</p>	<p>zungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt (s.o.).</p> <p>(s.o.); in der saP dazu die ausführliche tabellarische Abhandlung in Kap. 6.2</p> <p>Der räumliche Zusammenhang ist dadurch gegeben, dass es in der nahen Umgebung (v.a. in Richtung West und Südwest) große Waldbestände gibt, in denen u.a. auch Fichtenbestände (und damit „sehr ähnliche Bestände“) vorhanden sind. Die im Bereich der entfallenden Waldfläche festgestellten Brutvogelarten sind entweder generalistische Waldvogelarten (Ringeltaube, Amsel, Rotkehlchen, Buchfink) oder Nadelwaldarten, die entweder eher Kiefernwald (Haubenmeise) oder eher Fichtenbestände (Tannenmeise) bevorzugen. Für keine dieser Arten stellt der vorhandene relativ junge Fichtenforst ein Optimalhabitat dar. In den umgebenden Wäldern, die größtenteils von Kiefern geprägt sind, aber auch Laub- und Mischwaldanteile sowie Fichtenforste enthalten, sind für alle diese Arten ebenso gut und besser geeignete Bruthabitate vorhanden.</p> <p>Nistkästen sind für Meisen und Baumläufer eine seit Jahrzehnten erfolgreich erprobte Maßnahme, die auch in der einschlägigen Fachliteratur genannt wird (s. z.B. Runge et al. 2010). Es ist daher nicht davon auszugehen, dass sie sich „als unwirksam erweisen“. Gleichwohl ist, wie in der saP beschrieben, eine Wartung nötig.</p> <p>Die Heidelerche wurde 2018 im Gebiet einmalig festgestellt, war jedoch kein Brutvogel im Gebiet (s. Kap. 4.5.1, S. 26). Fitis und Zilpzalp gehören zu den „ubiquitären“ Vogelarten, es gilt also</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>auf Flächen zu entnehmen, deren Überbauung geplant ist.                      Es wird nicht beschrieben, dass auf welche Weise im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 BNatSchG die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt sein würde. Es bleibt insoweit bei der bloßen Behauptung bzw. Hoffnung. Der Fachbeitrag zur Eingriffsreglung gibt auf Seite 40 die Lage von Kompensationsflächen an. Diese befänden sich nördlich der Ortslage Stelle, östlich des Ashauser Mühlenbachs und des NSG „Untere Seeveniederung“, südlich der Elbe in der Elbmarsch. CEF-Maßnahmen sind nicht vorgesehen. Das genügt nicht den artenschutzrechtlichen Anforderungen des § 44 Abs. 1 und 5 BNatSchG.</p>	<p>das oben Gesagte (s.o.). Beide Arten sind vom Vorhaben nur randlich betroffen, so dass für beide der Verlust von 0-1 (Fitis max. 2) Revieren prognostiziert wird. Für beide ist die Ansiedlung jeweils eines Revieres im Bereich des neu zu gestaltenden Waldsaumes möglich, wobei selbstverständlich Prognoseunsicherheiten bleiben.                      Das Gesamtkonzept genügt aus den genannten Gründen durchaus den Anforderungen des § 44 Abs. 1 und 5 BNatSchG</p>
9.6.4	<p>4. In der Begründung des B-Plans wird dargestellt, dass aus Lärmschutzgründen die gesamte Erschließung des Logistikbetriebes auf die Westseite verlegt wurde. Damit ist zu erwarten, dass die zu erwartenden Lärmimmissionen verstärkt im verbleibenden Waldbestand und auch im NSG ‚Stembruch‘ auftreten. Es hätte daher geprüft werden müssen, inwieweit dadurch Auswirkungen auf lärmsensible Arten zu erwarten und welche Schutz- oder Ausgleichsmaßnahmen ggf. erforderlich sind. Es ist nachgewiesen, dass insbesondere Vogelarten verlärmte Bereiche meiden und insbesondere bei Straßenlärm Flucht- und Ausweichreaktionen sowie eine Verminderung des Reproduktionserfolges zu erwarten sind. Hier besteht nach wie vor Untersuchungsbedarf auf Grundlage der einschlägigen Fachkonvention von Garniel und Mierwald.</p>	<p>Das B-Plangebiet und die angrenzenden Waldflächen befinden sich bereits in einem sehr starken Lärmemissionen ausgesetzten Bereich: Autobahn A39 im Südwesten, Harburger Straße K86 im Norden, Eisenbahnlinie im Westen. Im Plangebiet und den unmittelbar angrenzenden Waldflächen wurden fast ausschließlich Vogelarten mit schwacher Lärmempfindlichkeit oder ohne spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen (Garniel &amp; Mierwald 2010) festgestellt. Sie werden auch von benachbarten Siedlungsräumen wenig gestört oder besiedeln diese sogar. Der Buntspecht als einzige Ausnahme zeigt an Straßen eine mittlere Lärmempfindlichkeit, kommt jedoch bei geeignetem Gehölzangebot ebenfalls im menschlichen Siedlungsraum vor (s. saP S. 36). Für eines der beiden festgestellten Buntspechtreviere ist eine störungsbedingte Verlagerung des Revierzentrums in den westlicheren Bereich der Pennekuhle möglich, für das zweite Revier ist nur eine geringe zusätzliche Lärmbeeinträchtigung anzunehmen.                      Die dem B-Plangebiet nahe gelegenen (nordöstlichen) Teile des NSG Stembruch grenzen unmittelbar an die Autobahn A39. In diesen bereits stark lärmbeeinträchtigten Flächen sind die zusätzlichen Lärmemissionen durch den Betrieb des weiter entfernten Logistikzentrums vernachlässigbar.</p> <p>(s. dazu auch Abwägung unter Teil B Punkt 2.11: aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der Harburger Straße wird eine signifikante</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
9.6.5	<p>5. Eine Erfassung der vorhandenen Falterfauna erfolgte überhaupt nicht (Fachbeitrag Eingriffsregelung, Seite 12). Für die Nachtfalter wurde eine Potenzialabschätzung anhand der auf der Fläche vorhandenen potenziellen Lebensräume durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass im Untersuchungsgebiet mit einer Vielzahl von Nachtfalterarten zu rechnen sei. Dabei kämen potenziell zahlreiche Arten der Roten Listen vor. Davon sind 3 der Arten nach dem BNatSchG besonders geschützt: Wolfsmilchspinner, Waldrasen-Ziereule und Waldkräuter-Wollkrautmönch). Positiv für die Tiergruppe sei das kleinflächige Nebeneinander von sehr unterschiedlichen Biotoptypen auf der Untersuchungsfläche, da es zu einer großen Artenvielfalt beiträgt. Besondere Bedeutung habe dabei die räumlich enge Koexistenz von feuchten (Waldbereich „Pennekuhle“) und extrem trockenen (Magerrasen am Rand der Fichtenschonung und auf den Böschungen am Einschnitt der Bahnlinie) Biotoptypen im Plangebiet. Aufgrund der Vielzahl von potenziell vorkommenden Arten der Roten Liste seien der Planbereich und seine Umgebung als wertvoller Lebensraum für Nachtfalter einzustufen. (Fachbeitrag Eingriffsregelung, Seite 12)</p> <p>Es wird zutreffend festgestellt, dass es durch die Umsetzung der Planung zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Lebensbedingungen von Nachtfaltern käme. Es käme zum Verlust von Nahrungsbiotopen für die Raupen sowie zu Beeinträchtigungen durch Beleuchtungsanlagen. (Fachbeitrag Eingriffsregelung, Seite 19).</p> <p>Es fehlt hinsichtlich der durch das Vorhaben offensichtlich stark betroffenen Nachtfalterfauna bereits an der artenschutzrechtlich gebotenen Erfassung der Ausgangssituation.</p> <p>Dieser grundlegende Mangel kann nicht durch die allgemeine Vermutung repariert werden, dass für diese Tiergruppe davon auszugehen sei, dass im Bereich der breiten Saum- und Grünzonen neue Nahrungsbiotope geschaffen werden können" (Fachbeitrag Eingriffsregelung, Seite 19).</p>	<p>Zunahme der Verkehrsgeräusche nicht stattfinden.)</p> <p>Daraus, dass das Gesamtgebiet der Pennekuhle mit den angrenzenden Brachflächen und der Bahnlinie als wertvolles Habitat für Nachtfalter einzustufen ist, ergibt sich nicht, dass es durch die Umsetzung der Planung zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Lebensbedingungen von Nachtfaltern kommt. Denn betroffen sind ganz überwiegend Habitate, die für Nachtfalter keine oder geringe Bedeutung haben (Ackerflächen, Fichtendickung), während die wertvollen Teilhabitate (Feuchtwald Pennekuhle, Brachfläche, Bahneinschnitt) ganz überwiegend erhalten bleiben.</p> <p>Eine Erfassung der Nachtfalterfauna war daher artenschutzrechtlich nicht geboten.</p>
9.6.6	<p>6. Für Umsiedlungen von Ameisenhügeln sei nach Angabe in der SaP eine Ausnahmegenehmigung nach § 43 BNatSchG durch die Untere Naturschutzbehörde notwendig (SaP, Seite 30). Die Nennung des § 43 BNatSchG bezieht sich offensichtlich auf eine ältere Fassung des BNatSchG. Gemeint ist die</p>	<p>Die UNB hat dem Kompensationskonzept in der vorliegenden, abgestimmten Fassung zugestimmt - einschließlich der artenschutzrechtlichen Belange, zu der auch die geplante Umsiedlung der Ameisenhügel gehört. Somit liegen die Voraussetzungen für die</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG von den Verboten des § 44 Absatz1 Nr. 1 und 3 BNatSchG. Eine solche wäre für die Versetzung der Ameisenhügel erforderlich, da die Kahlrückige Waldameise (<i>Formica polyctena</i>) zu den nach § 1 Satz 1 i. V. m. Anlage 1 Bundesartenschutzverordnung besonders geschützten Arten gehört.</p> <p>Es ist nicht ersichtlich, dass eine solche Ausnahmegenehmigung erteilt wurde oder auch nur beantragt worden ist. Die ausliegenden Unterlagen geben auch keine Auskunft dazu, inwieweit die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Absatz 7 BNatSchG vorliegen. Die UNB nimmt in ihrer Stellungnahme vom 29.3.2019 (Seite 3 der Stellungnahme des TÖB Landkreis Harburg, siehe Unterlage 20) zu diesem Problem nicht Stellung.</p>	<p>Erteilung einer Ausnahmegenehmigung vor.</p> <p>Die Umsetzung artenschutzrechtlicher Maßnahmen sind immer auf den tatsächlichen Eingriff (d.h. die bauliche Umsetzung) bezogen. Die Beantragung erfolgt nicht im Rahmen des Bauleitplanverfahrens.</p>
9.7	<p>Genehmigung des Befreiungsantrages vom Denkmalschutz des Hügelgrabes (Anlage 7 im Download)</p> <p>Die denkmalschutzrechtliche Genehmigung des Landkreises Harburg ist in sich widersprüchlich. Einerseits stellt Herr Dr. Brandt fest, dass die Denkmalwürdigkeit eines Kulturdenkmals nicht in einem direkten Zusammenhang mit dem Erhaltungszustand des Objektes steht (S. 6), andererseits kommt er zu dem Schluss (S. 9):</p> <p><i>Eine Versagung des Antrags würde bedeuten, dass die gesamte Planung der Gemeinde hinfällig werden würde, mithin einen erheblichen Eingriff in die Planungshoheit der Gemeinde darstellen. Dies erscheint angesichts des Erhaltungszustandes des Denkmals letzten Endes unverhältnismäßig. Es ist dabei in aller Deutlichkeit klar zu stellen, dass Ihre Argumentation nur im vorliegenden konkreten Einzelfall greifen kann. Bei einem deutlich besseren Erhaltungszustand des Denkmals hätte Ihr Antrag keine Aussicht auf Erfolg haben können.</i></p> <p>Der Gemeinde und dem Vorhabenträger war von Anfang an bekannt, dass sich das Kulturdenkmal auf der betreffenden Fläche befindet. Dennoch wurde das Vorhaben unvermindert fortgesetzt, wohl in der Annahme, dass man dieses „Hindernis“ schon beseitigt kriegt. Dass Herr Dr. Brandt diese Fehlplanung und Missachtung der denkmalrechtlichen Situation im Nachhinein legitimiert, widerspricht seinem gesetzlich definierten Auftrag, den Denkmalschutz im Landkreis Harburg durchzusetzen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
9.8	<p>Zum Verfahren der 3. Auslegung:</p>	<p>Die Gemeinde teilt nicht die Auffassung, dass Auslegungen grundsätz-</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
9.8.1	<p>1. Die 3. Auslegung des Bebauungsplanes „Logistikzentrum Fachenfelde-Süd“ hat in der Zeit vom 31. Juli bis zum 31. August 2020 stattgefunden. Nahezu zeitgleich waren in Niedersachsen vom 16. Juli bis zum 26. August 2020 Schulferien. Der § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB sieht vor, dass Entwürfe der Bauleitpläne bei einem wichtigen Grund nicht wie sonst üblich für einen Monat, sondern „für die Dauer einer angemessenen längeren Frist“ öffentlich auszulegen sind. Die Ferienzeit und die Komplexität des Verfahrens wären u.E. wichtige Gründe gewesen, um die Auslegung mindestens um 14 Tage zu verlängern oder in den nächsten Monat September zu verschieben. Wir halten es für völlig inakzeptabel, dass in der Sommerferienzeit, wenn viele Steller in Urlaub sind, eine erneute Auslegung des B-Planes vorgenommen wird. Damit werden die Beteiligungsrechte der Steller Bürger und Bürgerinnen sowie auch der Naturschutzverbände stark eingeschränkt.</p>	<p>lich nur außerhalb der Ferienzeiten stattfinden dürfen. Ziel und Inhalt der Planung sind seit langem bekannt. Die nun geänderten Planinhalte und Umweltinformationen (insbesondere bzgl. Verkehr und Artenschutz) halten sich in einem überschaubaren Rahmen, der eine Ausdehnung der gesetzlich vorgesehenen Monatsfrist - auch in der Ferienzeit - nicht rechtfertigt.</p>
9.8.2	<p>2. In der Bekanntmachung Nr. 38/2020 sind die Änderungen und Ergänzungen in der 3. Auslegung in der Bekanntmachung wie folgt beschrieben:  <i>Die Änderungen des Entwurfs beinhalten im Wesentlichen die planungsrechtliche Sicherung des Baumbestandes innerhalb der als „Waldsaum“ ausgewiesenen Grünfläche. Darüber hinaus wird die Anzahl der neu zu pflanzenden Bäume auf dem Betriebsgelände (Sondergebiet Logistik) erhöht. Zur Klarstellung der straßenrechtlichen Situation entlang der K 86 wird die Planzeichnung um die vorhandene und bereits beachtete Bauverbotszone sowie um ein Ein- und Ausfahrtsverbot ergänzt.</i>  <i>Des Weiteren wurde die Datenlage aufgrund der prognostizierten vorhabenbezogenen Zunahme der Lieferverkehre (Schließung Zentrallager Beverstedt) durch Fachgutachter aktualisiert (Verkehr, Lärm, Luftschadstoffe). Zudem liegen ergänzende artenschutzrechtliche Aussagen insbesondere zum Vorkommen der Feldgrille und des Kranichs vor.</i>  <i>Außerdem sind in Begründung und Plandarstellung die Änderungen farbig markiert.</i>                      Für die Bürger Stelles ist aber damit nicht ausreichend verdeutlicht, zu welchen Punkten der Neuauslegung sie erneute Stellungnahmen abgeben können. Es ist nicht ohne vertiefte Kenntnisse des Verfahrens und der vorhergehenden Auslegungen erkennbar, welche Gutachten einen neuen Stand aufweisen. Die Anlage 12 Verkehrsuntersuchung und 13 Ergänzung zur VU datieren mit gleichem Datum 25. März 2020. Wenn die Anlage 12 auf der Verkehrs-</p>	<p>Die Bekanntmachung verdeutlicht, dass die Änderungen des Planentwurfs farbig hervorgehoben sind. Wie der Bekanntmachung außerdem zu entnehmen ist, können Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen des Bebauungsplanentwurfs abgegeben werden.                      Aus Sicht der Gemeinde geht dadurch eindeutig hervor, zu welchen Punkten der Neuauslegung eine erneute Stellungnahme abgeben werden kann.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>untersuchung von 15.6.2017 beruht, warum ist dann die Schließung von Beverstedt schon mit einbezogen? Des Weiteren wird in der Anlage 12 auf ein Gutachten von Januar 2019 Bezug genommen worden, das nicht veröffentlicht wurde und somit nicht nachvollziehbar ist.</p> <p>In der Anlage 2, Begründung mit Umweltbericht, sind Textteile erst rot und im weiteren Verlauf grün markiert. Die Erläuterung der unterschiedlichen Kennzeichnung ist unzureichend.</p>	
9.8.3	<p>3. Die Nummerierung der umweltbezogenen Stellungnahmen in der Bekanntmachung unterscheidet sich von der Nummerierung der Anlagen in dem Downloadportal der Gemeinde-Website. Die naturschutzrechtliche Befreiung für das § 30-Biotop wird in der Bekanntmachung unter Anlage Nr. 11 geführt, in den Downloads aber unter Nr. 8. Bei anderen Themen der Auslegung verhält es sich ähnlich. Das trägt zur Verwirrung der an der Auslegung interessierten Bürger bei und ist wie die fehlende Kennzeichnung der erfolgten Änderungen und Ergänzungen unter Pkt. 2 wenig bürgerfreundlich.</p>	<p>Die Nummerierung der ausgelegten Unterlagen richtet sich nach der Nummerierung der vorangegangenen Verfahrensschritte. Es kann daher sein, dass einzelne Unterlagen eine andere Nummerierung erhalten haben, als in der Bekanntmachung. Die Anstoßwirkung aus der Bekanntmachung wird hierdurch nicht gemindert.</p>
9.8.4	<p>4. Die Zusammenfassung der umweltrelevanten Stellungnahmen der Öffentlichkeit in Anlage Nr. 21 umfasst 59 Seiten, vermutlich mit den Stellungnahmen der Öffentlichkeit zur 2. Auslegung. In der 2. Auslegung waren in Anlage Nr. 18 noch 144 Seiten mit Stellungnahmen der Öffentlichkeit zur 1. Auslegung enthalten. Auch das ist verwirrend: bedeutet das, dass die Stellungnahmen aus der 1. Auslegung jetzt keine Rolle mehr spielen? Sie hätten auch in der 3. Auslegung mit ausgelegt werden müssen, um dem Bürger eine Gesamtübersicht zu geben!</p>	<p>Es ist richtig, dass in der Auflistung der umweltrelevanten Stellungnahmen nicht mehr der gleiche Umfang ausgelegt wurde wie bei der erneuten Auslegung. Hier ist die Gemeinde gehalten, abzuschätzen, welche umweltrelevanten Informationen zu weiterer Anstoßwirkung führen. Dies wurde geprüft und insbesondere im Hinblick auf neuere Erkenntnisse aus den Stellungnahmen bewertet, ob eine Stellungnahme mit ausgelegt wird. Dies ist ein übliches Verfahren und stellt mitnichten einen Fehler dar.</p>
9.8.5	<p>5. Die ausliegenden Unterlagen sind widersprüchlich, was die Erweiterungsabsichten des Vorhabenträgers angeht. Es bleibt unklar, welches Vorhaben genau geplant ist und Gegenstand der Abwägung im Planungsverfahren sein soll.</p> <p>Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist Teil des vorhabenbezogenen B-Plans (§ 12 Absatz 3 Satz 1 BauGB). Beide dürfen sich deshalb nicht widersprechen und müssen trotz Freistellung von der BauNVO jedenfalls bestimmt sein. Beides ist fraglich angesichts der einerseits im V+E-Plan vorgesehenen Erweiterungsfläche, die andererseits in der Zeichnung des B-</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt. Der Logistik-Standort wurde u.a. gewählt, um perspektivisch am vorhandenen Standort bauliche Erweiterungen durchführen zu können.</p> <p>Die im Vorhabenplan dargestellten schraffierten Flächen verdeutlichen dies. Der Vorhabenplan verdeutlicht aber auch, dass es für diese Flächen eben keine konkreten Planungen gibt - weder als Lageplan/Grundriss noch als Ansicht/Schnitt o.ä.. Sie sind somit auch nicht Bestandteil der vorliegenden Planung, da diese auf das konkret benannte Vorhaben bezogen ist.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>Plans fehlt. Es ist unklar welchen Inhalt der beschlossene Bebauungsplan letztendlich haben soll bzw. nach dem Satzungsbeschluss haben würde.</p> <p>Nach Angabe in der Planbegründung seien die in der Vorhabenplanung bereits angedeuteten potenziellen Erweiterungsabsichten auf Grundlage des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplans nicht möglich. Hierzu bedürfe es eines eigenständigen Änderungsverfahrens mit einem entsprechend angepassten Vorhabenplan sowie einem geänderten Durchführungsvertrag.</p> <p>Für die vorhabenkonkrete Umsetzung würde ein vorhabenbezogener Bebauungsplan nach § 12 Abs. 1 BauGB aufgestellt. Das bedeute, dass in dem Planbereich ausschließlich das Vorhaben wie in dem Vorhaben- und Erschließungsplan beschrieben, zulässig ist (Planbegründung, Seite 4).</p> <p>Das ist in sich widersprüchlich, da der V+E-Plan die Erweiterungsfläche vorsieht und schraffiert darstellt Erweiterungsflächen. Diese haben auch eine erhebliche Größe, wie Seite 9 der Planbegründung angegeben ist, nämlich zusätzlich ca. 10.510 m<sup>2</sup> Fläche für das in einer Größe von ca. 35.470 m<sup>2</sup> geplante Trockenlager sowie zusätzlich ca. 3.709 m<sup>2</sup> Fläche für das in einer Größe von ca. 4.728 m<sup>2</sup> geplante Kühllager.</p> <p>Mögliche Erweiterungspläne für das Logistikzentrum sind in jedem Fall bereits jetzt für die Abwägung relevant. Sollte der Vorhabenträger die Erweiterung in einigen Jahren umsetzen wollen und dies wäre aufgrund örtlichen Bedingungen nicht umsetzbar, droht der Gemeinde die Aufgabe des Logistikzentrums in Stelle und der Verbleib einer riesigen Bauruine für die eine andere Nutzung schwer zu finden sein dürfte. Für die Entscheidungsfindung im vorliegenden Planungsverfahren ist deshalb von zentraler Bedeutung welche Erweiterungsabsichten der Vorhabenträger in welchen Zeiträumen hat und welche Hindernisse einer solchen Erweiterung entgegenstehen würden. Es ist ein schwerwiegendes Abwägungsdefizit die offensichtlich nicht nur theoretische Erweiterungsthematik nicht in den Prozess der Entscheidungsfindung einzubeziehen. Mögliche Erweiterungspläne könnten Einfluss auf verschiedene andere Abwägungsthemen haben, wie etwa Verkehr, Lärm und Artenschutz.</p> <p>Auf der Karte des als Unterlage 6 ausliegenden Freiflächenplans ist überdies zu erkennen, dass durch die Erweiterung des Gebäudes der Abstand zu der im Nordosten zu Gunsten von Reptilien geplanten Kompensationsfläche verringert würde. Das könnte nicht zuletzt eine die Reptilien beeinträchtigende stärkere Verschattung zur Folge haben.</p>	

Nr.	Anregung	Abwägung
9.8.6	6. Der Durchführungsvertrag hätte mit ausgelegt werden müssen. Eine solche öffentliche Auslage ist jedenfalls dann erforderlich, wenn der Durchführungsvertrag wesentliche Grundlagen für die Planung und die Abwägung enthält. Dies scheint vorliegend der Fall zu sein. Zahlreiche Punkte der Begründung und der textlichen Festsetzungen sind jedenfalls ohne Kenntnis der Inhalte des Durchführungsvertrages nicht nachvollziehbar. So sind insbesondere die Verkehrsregelungen mit dem Vorhabenträger für Anwohner von großer Bedeutung und dürften nicht unter Ausschluss der Öffentlichkeit festgesetzt werden.	Der Vertrag muss nicht ausgelegt werden, wenn seine wesentlichen, für die Planung relevanten Inhalte in der Begründung zum Bebauungsplan benannt werden. So liegt der Fall hier. Der Durchführungsvertrag wird zwischen der Gemeinde und dem Vorhabenträger sodann vor Satzungsbeschluss geschlossen.
9.8.7	7. Der aktuelle Flächennutzungsplan gehört nicht zu den im B-Plan-Verfahren ausgelegten Unterlagen. Er soll nach § 6a Absatz 2 BauGB mit der Begründung und der zusammenfassenden Erklärung ergänzend auch in das Internet eingestellt und über ein zentrales Internetportal des Landes zugänglich gemacht werden. Das ist nicht geschehen. Damit ist auch diese wesentliche Abwägungsgrundlage der Öffentlichkeit nur beschränkt zugänglich.	Der Flächennutzungsplan ist als Planausschnitt in der Begründung zum B-Plan (Kap. 3.2) enthalten und lag somit auch mit aus. Der zitierte § 6 a BauGB bezieht sich auf Flächennutzungspläne, die neu aufgestellt oder geändert werden. Dies ist hier nicht der Fall. Die Vorschrift ist vorliegend mithin irrelevant.



**B: Erneute eingeschränkte öffentliche Auslegung**

Nr.	Anregung	Abwägung
1.	<p><b>Stellungnahme 1</b></p> <p>Die Planung zum Aldi-Zentrallager liegt wieder aus und wir möchten uns hiermit an den Einwendungen beteiligen. Unser Anlass für eine erneute Einwendung ist die Schließung des Logistiklagers in Beverstedt. Wir befinden uns mitten in der menschengemachten Klimakatastrophe und im größten Artensterben seit den Dinosauriern. Ja, dieses Problem ist immer noch nicht so ganz in den Alltag der Menschen im globalen Norden eingesickert (die im globalen Süden sind schon länger damit beschäftigt, darum zu kämpfen, die Veränderungen zu überleben). Aber unter den Fachleuten und zunehmend auch in den Parteien ist völlig klar, dass wir auf eine Katastrophe ungeahnten Ausmaßes zusteuern und dass wir etwas tun müssen, um unsere enorm schwerfälligen Gesellschaften neu auszurichten. Das gelingt offenbar überhaupt gar nicht "von Oben". Aus unserer Sicht heißt das, dass wir "hier unten" jetzt endlich damit anfangen müssen, einen Teil der anfallenden Verantwortung zu übernehmen. Nein, im Klimawandel ist es absolut nicht mehr zeitgemäß, Flächen zu versiegeln. Die Argumente sind bekannt, die Entwässerungsbecken können keinen offenen Boden ersetzen. Wer die Lokalberichterstattung verfolgt, hat gehört, dass in Niedersachsen hier und da das Trinkwasser knapp wird. Wer Landwirt:innen kennt, selbst Landwirt:in ist oder mit offenen Augen an den Ackern der Gemeinde vorbeifährt, weiß, wie sehr sich die Trockenheitsprobleme verschärft haben. In dieser Gesamtsituation schließt Aldi jetzt nicht nur Ohlendorf, sondern überraschend auch noch Beverstedt. Ist den Verfahrensbeteiligten klar, was für eine enorme Ressourcenverschwendung es darstellt, zwei alte Lager zu schließen und ein neues zu bauen? Ja, Aldi möchte, dass alle daran glauben, dass so ein neues Lager viel ressourcenschonender ist. Versuchen Sie bitte mal die komplexe Einschätzung darüber zu machen, wie lange so ein Ding laufen muss, bevor allein das CO2 aus der Produktion der Baustoffe wieder eingespart ist. Haben Sie sich damit auseinandergesetzt, dass Sie diejenigen sind, die verhindern können, dass Aldi derartig mit genau den Ressourcen umgeht, die wir ohne jeden Zweifel dringend brauchen? Wasser und Boden? Ja, es ist nicht verboten, so einen B-</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Planung dient nach Maßgabe des § 1 BauGB dazu, „die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke ... vorzubereiten und zu leiten“. Die gewerbliche Nutzung des Plangebiets wurde mit der Standortzuweisung im Flächennutzungsplan vorbereitet. Die vorliegende Planung setzt im Weiteren den städtebaulichen Rahmen für die gewerbliche Entwicklung. Im Rahmen dieser Zielsetzung sind die genannten umweltbezogenen Aspekte (Natur, Landschaft, Artenschutz...) aber auch die der Gesundheit des Menschen oder die Belange der Wirtschaft zu berücksichtigen. Diesem gesetzgeberischen Anspruch kommt die Planung nach, in dem es die wesentlichen Belange behandelt. Soweit erhebliche Beeinträchtigungen im Rahmen der Umweltprüfung ermittelt wurden, können diese durch geeignete Maßnahmen vermieden werden (z. B. Entwässerungskonzept) oder es werden geeignete Kompensationsmaßnahmen ergriffen und planerisch gesichert.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>Plan zu beschließen, weil wir noch nicht annähernd verstanden haben, was es heißt, den Konsequenzen der Klimakatastrophe zu begegnen. Aber das macht es nicht richtig und das macht es nicht gut. Wir werden uns hier in 20 Jahren genau nichts sinnvolles davon kaufen können, dass Aldi bei uns Logistik machen darf (oder durfte, die sind ja auch recht schnell darin, wieder zu verschwinden, wenn sich anderswo günstiger was anfangen lässt, siehe Beverstedt). Aldi hat kein Gewissen, Aldi macht keinen Interessensausgleich. Muss es auch nicht, denn Aldi ist ein Unternehmen.</p> <p>Ganz anders die Ratsmitglieder und der Bürgermeister. Es ist Ihre Aufgabe, alle Interessen zu berücksichtigen. Es ist Ihre Aufgabe, einen fairen Prozess zu gestalten und es ist ihre Aufgabe uns jüngeren Menschen nicht einen riesigen Haufen an Baukatastrophen zu hinterlassen, mit denen wir genau gar nichts anfangen können. Wir brauchen unseren Boden und unser Grundwasser. Wir brauchen Spielräume. Wir brauchen kein Zentrallager.</p>	
<b>2.</b>	<b>Stellungnahme 2</b>	
2.1	<p>mit der o. a. Bekanntmachung haben Sie den geänderten Entwurf des Vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Logistikzentrum Fachenfelde-Süd“ mit Begründung und Umweltbericht sowie die wesentlichen vorliegenden umweltrelevanten Stellungnahmen ausgelegt.</p> <p>Diese 3. Auslegung zum ALDI-Logistikzentrum ist aus unserer Sicht sehr unübersichtlich und verwirrend aufgebaut. Durch die nicht nachvollziehbaren Nummerierungen der vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen (z.B. Verkehrsuntersuchung durch PGT am 09.03.2020 unter Pkt. 6 und Ergänzung zur VIJ durch PGT vom 12.03.2020 unter Pkt 6.1) und Anlagen (z.B. Verkehrsuntersuchung durch PGT vom 25.03.2020 unter Pkt. 12 und Ergänzung zur VU durch PGT ebenfalls vom 25.03.2020 unter Pkt. 13) sowie die fehlenden Markierungen im Inhaltsverzeichnis ist es für Laien absolut nicht erkennbar, welche Unterlagen unter welchem Datum tatsächlich erstellt und zu welchem Zweck sie durch Fachgutachter aktualisiert wurden. Und das, obwohl die Steller Bürger/innen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen des Bebauungsplanentwurfs ihre Stellungnahme abgeben „dürfen“.</p> <p>Hätten Sie nicht bereits in der Bekanntmachung darauf hinweisen können,</p>	<p>Die Äußerungen können nicht nachvollzogen werden. Gegenstand Planung ist der Bebauungsplan und die dazugehörige Vorhabenplanung. Dazu gehören die Begründung und der Umweltbericht. Die hier durchgeführten Änderungen sind farblich hervorgehoben. So steht es auch schon in der Bekanntmachung.</p> <p>Die übrigen Unterlagen stellen Umweltinformationen (Gutachten, Stellungnahmen etc.) dar, die in der aktualisierten oder fortgeschriebenen Fassung mit ausgelegt haben.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
2.2	<p>dass in der Begründung mit Umweltbericht (Anlage 2) jegliche Ergänzungen rot bzw. im weiteren Verlauf grün markiert wurden? Vielleicht sind Sie diesbezüglich noch lernfähig, denn das würde den Bürgern einiges erleichtern. Oder ist es gar Absicht der Gemeindeverwaltung, mit der Flut an „ungefilterten“ Daten die interessierten Bürger/innen abzuschrecken, ihre Einwendungen zu bekunden? Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der 3. Auslegung nur für einen Monat ausgerechnet in die 6wöchige Sommerferienzeit zu verlegen, zeigt Ihr Demokratieverständnis.</p> <p>Trotz Unterlassungserklärung der Gemeinde Stelle ist es innerhalb von 1 1/2 Jahren zum 2. Mal zu einer Verletzung des Schutzes unserer personenbezogener Daten gekommen. Und dennoch haben wir uns nicht entmutigen lassen, uns durch die umfangreichen Unterlagen zu kämpfen, um erneut eine Stellungnahme abzugeben.</p> <p>Bevor wir im Weiteren auf die Inhalte der 3. Auslegung eingehen, weisen wir darauf hin, dass unsere bisherigen Stellungnahmen vom 02.10.2018 und 21.03.2019 in vollem Umfang weiterhin Bestand haben. Außerdem darf unsere heutige Stellungnahme zur 3. Auslegung nur mit geschwärzten personenbezogenen Daten veröffentlicht werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die bisher abgegebenen Stellungnahmen wurden bereits abgewogen.</p>
2.3	<p>Als Anlage 13 wurde ein ergänzendes Verkehrsgutachten zur Verkehrsuntersuchung (Anlage 12) eingepflegt. Wir nehmen an, dass es sich bei der Anlage 12 um die „verkehrstechnische Untersuchung vom 15.06.2017“ handelt. Irreführend und fehlerhaft ist hierbei, dass beide Unterlagen (Anlage 12+13) gleichlautend datieren, nämlich 25. März 2020. Die Verkehrsuntersuchungen in den vorliegenden Stellungnahmen (Pkt. 6 + 6.1), wie oben in kleinerer Schrift bereits aufgeführt, datieren wiederum vom 09.03. bzw. 12.03.2020. Wie soll dabei verständlich auf einzelne Positionen Bezug genommen werden?</p>	<p>Es handelt sich bei dem unter der laufenden Nummer 12 eingestellten Gutachten, um die Untersuchung des Verkehrsplanungsbüros PGT, welches aufgrund der Erkenntnisse zur Schließung des Zentrallager Bevorsteht aktualisiert wurde. Daher trägt es auch das gleiche Datum, wie das Gutachten unter der laufenden Nummer 13. Bei letzterem handelt es sich um die ergänzende Stellungnahme, welche zum Ziel hatte, darzustellen, welche Grundlagen in die Berechnung zur Leistungsfähigkeit der AS Maschen eingeflossen sind.</p>
2.4	<p>Dass die Verkehrszahlen aufgrund der Schließung des ZL Beverstedt angepasst wurden, ergibt sich erst nach intensivem Befassen mit den Inhalten der Ergänzung der Verkehrsuntersuchung, die im Auftrag von ALDI am 25.03.2020 durch die PGT Umwelt und Verkehr GmbH erstellt wurde (Anlage 13 / in den umweltbezogenen Stellungnahmen mit 6.1 nummeriert), erst am Ende auf S. 9 von 10.</p>	

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p><i>Auszug: „Entsprechend der Aktualisierung des Verkehrsgutachtens zum Zentrallager von Aldi vorn März 2020, das das erhöhte Verkehrsaufkommen infolge der Schließung des Zentrallagers in Beverstedt berücksichtigt, wird von einem Quellverkehrsaufkommen von 379 Kfz/24 h <u>und Richtung</u> ausgegangen. Dieser Aufkommenswert wurde in der Verkehrsuntersuchung zu 100 % auf die Prognosegrundbelastung, die aus dem Verkehrsmodell resultiert, addiert.“</i></p>	
2.5	<p><b>Begründung mit Umweltbericht (Anlage 2, Pkt. 6.1 Verkehrsentwicklung, S. 13/28):</b>                      In der Begründung ist durch die zwischenzeitlich beschlossene Schließung des Aldi-Zentrallagers in Beverstedt eine Prognose als „worst-case-Szenario“ mit einem deutlich erhöhten Verkehrsaufkommen von 330 PKW-Fahrten sowie 424 LKW-Fahrten am Tag in rot markiert aufgenommen worden; danach insgesamt <u>754 Kfz./24h</u>. Die Firma ALDI-Nord selbst hat auf ihrer Homepage die konkreten Zahlen der Standorte Ohlendorf (538 Fahrten, davon 268 LKW-Fahrten) und Beverstedt (220 Fahrten, davon 104 LKW-Fahrten) veröffentlicht und damit die v. g. Zahlen bestätigt.                      Wir bitten um Beachtung, dass es sich bei dem oben unterstrichenen Wert des erhöhten Verkehrsaufkommens nicht um ein worst-case-Szenario handelt, sondern der Realität der nach dem Bauabschluss im geplanten ALDI-Logistikzentrum zusätzlich fahrenden Kfz/24h entspricht. Hierbei handelt es sich noch nicht um die mit einer Steigerung von 13% angenommene Prognose 2030! Das nun neu berechnete Verkehrsaufkommen soll (lt. 6.1 b.) in nahezu gleicher Größenordnung liegen. Weiter heißt es, dass die verkehrlichen Auswirkungen somit bereits gutachtlich berücksichtigt und nun noch einmal gutachterlich zusätzlich überprüft wurden.</p>	<p>Die im Gutachten durchgeführte Worst-Case-Betrachtung diene seinerzeit dazu, eine Kapazitätserhöhung am Logistikstandort in Stelle abzubilden. Dies wird durch die Zusammenlegung mit dem Logistikzentrum aus Beverstedt erreicht. Die verkehrsgutachterlich ermittelten bzw. benannten Verkehre sind zudem im Durchführungsvertrag als verbindlich festgeschrieben. Es erfolgt zudem ein fachgutachterliches Monitoring unter Leitung der Gemeinde Stelle.</p> <p>Die im Gutachten durchgeführte Prognose ist zweistufig. Zum einen wird die Verkehrszunahme in Höhe von 13 % berücksichtigt, die sich aus dem Verkehrsmodell gemäß der über-/regionalen Entwicklung (Stichwort Prognose des Bundesverkehrswegeplanes) ergibt. Zusätzlich wird zum anderen das Verkehrsaufkommen infolge der Ansiedlung des Aldi-Zentrallagers in Stelle berücksichtigt. Es erfolgt somit eine Addition der Prognosemengen und keine gegenseitige Anrechnung von Teilmengen.</p>
	<p>Unklar ist für uns, dass die in der Begründung mit Umweltbericht (Anlage 2) unter Pkt. 6.1 (S.12/28) genannten Zahlen zur Verkehrsentwicklung - die mit der verkehrstechnischen Untersuchung am 15.06.2017 durch PGT erhoben</p>	<p>Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wird einerseits mit Verkehrsmengen, die auf aktuell durchgeführten Verkehrserhebungen basieren, und andererseits mit modelltechnisch ermittelten Werten</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>wurden - grundlegend vom ergänzenden Verkehrsgutachten abweichen -&gt; s. Einschub:  <i>a) Ist-Zustand</i>  <i>Zur Erfassung der derzeitigen Verkehrsbelastung wurden am Knotenpunkt der Uhlenhorst / Harburger Straße (K 86) die Verkehrsströme mittels Videotechnik über 24 Stunden analysiert. Die Erhebungen wurden am Donnerstag, den 15.06.2017 außerhalb der Ferienzeiten durchgeführt. Die Harburger Straße (K 86 West) weist am Werktag eine Querschnittsbelastung von rund 13.450 Kfz/24h (davon 1.675 Lkw/24 h) auf. Die Straße Uhlenhorst wird von rund 5.200 Kfz/24h (davon 1.550 Lkw/24 h) befahren.</i></p> <p>Mit Bezug auf die in 2017 erhobenen 13.450 Kfz/24 (IST-Zustand 2017) lägen wir bei einer angenommenen Zunahme (Prognose) von 13% im Jahr 2030 bereits bei rund 15.198 Kfz/24h (davon ca. 1.893 LKW/24h).</p> <p>Aus dem ergänzenden Verkehrsgutachten vom 25.03.2020 (Anlage 13, Pkt. 3, S. 5+6 -&gt; s. Einschub) geht der Prognosewert von „nur“ 14.400 Kfz/24h hervor. Dieser Wert basiert allerdings auf der Analyse von 2015 und nicht auf die Erhebung von 2017 (IST-Zustand).  <i>Auszug: "Ausgewertet wird das Strombündel auf der K 86 östlich der AS Maschen. In der Analyse 2015 liegt die Querschnittsbelastung bei 12.600 Kfz/24 h. In der Prognose 2030 steigt dieser Wert auf 14.400 Kfz/24 h. Bei der Vergleichsbetrachtung für den Prognosehorizont 2030 steigen die Vergleichswerte auf 10.600 Kfz/24 h bzw. 14.400 Kfz/24 h, so dass 3.800 Kfz/24 h aus dem Verkehrsbezirk Stelle-West den Westabschnitt der K 86 befahren."</i></p> <p>Wieso wird hier mit unterschiedlichen Bezugsgrößen gearbeitet? Will man damit die Bürger und Ratsmitglieder täuschen?                      Wir erwarten, dass die Gemeindeverwaltung in der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht lapidar mit nicht nachvollziehbaren Zahlen jongliert, sondern mit Daten/Fakten und richtigen Zahlen agiert, damit sich die Steller Bürger/innen, aber vor allem die Ratsmitglieder, ein genaues Bild über den tatsächlich zu erwartenden Verkehr machen können.</p>	<p>gearbeitet. Dieses Vorgehen entspricht den Vorgaben der gültigen Regelwerke.</p> <p>Die modelltechnischen Berechnungen sind erforderlich, um großräumige (überregionale und regionale) Veränderungen sowohl im Straßennetz als auch in der kommunalen Entwicklung abzubilden und deren verkehrlichen Wirkungen im Untersuchungsbereich aufzuzeigen. Daher können diese Modellwerte nicht die Genauigkeit von kleinräumig erhobenen Zählwerten widerspiegeln. Dennoch ist es erforderlich anhand dieser Modellwerte ableiten zu können, wie hoch und in welcher Form sich unabhängig von den untersuchten Ansiedlungsvorhaben die Verkehrsmengen im Straßennetz verändern werden. Somit werden diese Modellwerte als relative Veränderungsgrößen herangezogen.</p>
2.6	<p>Darauf aufmerksam machen möchten wir noch, dass die Gesamtzahl Kfz/24h aus der Analyse 2015 von 12.600 Kfz/24h (s. o.) bereits in 2 Jahren - d. h. bis</p>	<p>Der Vergleich der Verkehrsmengen Analyse 2015 aus dem Modell mit den erhobenen Zahlen aus dem Jahr 2017 ist nicht korrekt.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>zur Verkehrsuntersuchung in 2017 - um knapp 7% auf 13.450 Kfz/24h (IST-Zahlen 2017) gestiegen ist. Von daher bezweifeln wir, dass der angenommene Prognosewert von +13% bis zum Jahr 2030 realistisch ist. Insbesondere, wenn man bedenkt, dass die Mehrverkehre durch ALDI in den IST-Zahlen von 2017 noch nicht enthalten sind. Außerdem müsse man neue Baugebiete (z. B. Grasweg-West) und die Erweiterung des REWE-Zentrallagers einbeziehen.</p> <p>Des Weiteren erinnern wir daran, dass die Qualität des Verkehrsaufkommens an der AS Maschen in der Vergangenheit bei „E“ lag. Seit der Verbesserung der Zulaufsteuerung mit optimierter Phasenabfolge liegt die Verkehrsqualität auch nur bei einem „D“. Im Vergleich: Ein „A“ bedeutet sehr gute Verkehrsqualität.</p> <p>Ebenfalls unlogisch und für uns nicht nachvollziehbar ist, dass in der verkehrstechnischen Untersuchung (Anlage 12), die am 15.06.2017 stattgefunden hat, auf S. 12 (unterhalb der Tab. 3.3) bereits die erst zwischenzeitlich beschlossene Schließung des Aldi-Zentrallagers in Beverstedt aufgeführt ist. Konnte 2017 schon jemand in die Zukunft gucken, was die Schließung des ZL Beverstedt angeht? Oder basiert das Gutachten der v. g. Verkehrsuntersuchung gar nicht auf den Zahlen der 1.+2. Öffentlichkeitsbeteiligung? Oder sind sie ggf. zwischenzeitlich angepasst worden?</p> <p>Des Weiteren sind in der Anlage 12 (VU) unter den Abbildungen der Tab. 3.4 bis Tab. 3.6 die Aldi-Kfz.-Verkehrsaufkommen nebst Veränderung nach Schließung des ZL Beverstedt aufgeführt. Warum wird dort auf ein Gutachten vom Januar 2019 Bezug genommen? Wo findet man es in den von Ihnen veröffentlichten Unterlagen? Werden hier verschiedene Gutachten miteinander vermischt? Wurden alle Gutachten mit den richtigen Daten veröffentlicht? Oder datieren von nun an alle bisherigen Gutachten unter einem Datum? Hätten nicht gerade diese entscheidenden Tabellen mit dem erhöhten Verkehrsaufkommen durch die Verlagerung des ZL Beverstedt ins geplante Logistikzentrum Stelle als Ergänzung markiert in die Begründung mit Umweltbericht gehört? Wird unsere Stellungnahme zu dem Punkt eventuell nicht akzeptiert, weil die Tabellen nicht zu den geänderten bzw. ergänzten (markierten) Teilen gehören, zu denen Stellung bezogen werden kann?</p>	<p>Vielmehr müssen die Zahlen aus dem Jahr 2015 für die K 86 herangezogen werden. Damals lag die Querschnittsbelastung der K 86 bei 13.340 Kfz/24 h und ist somit in den Folgejahren auf demselben Niveau geblieben.</p> <p>Die Qualität des Verkehrsaufkommens an der AS Maschen ist nicht ausreichend, so dass Veränderungen an der Signalschaltung vorgenommen werden. Nach Vorgabe des BMVI ist die Qualitätsstufe D zu erreichen. Planbedingt tritt aufgrund von mit der NLStBV abgestimmten Sofortmaßnahmen keine Verschlechterung des Ist-Zustands ein.</p> <p>Im Verkehrsgutachten vom 15.6.2017 wurde eine Worst-Case-Betrachtung, die einer Kapazitätserhöhung am Standort stelle abbilden soll, berücksichtigt. Die Schließung des Standortes war zu diesem Zeitpunkt als konkrete Maßnahme noch nicht bekannt und wurde in die Ergänzung (Anlage 12 Verkehrsuntersuchung 25. März 2020) eingearbeitet.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung wurde im Laufe des Verfahrens fortgeschrieben, um jeweils die aktuellen Zahlen zu bewerten. Demnach lag bereits 2019 eine Verkehrsuntersuchung vor (zur erneuten öffentlichen Auslegung), die die seinerzeit relevanten Fahrten bewertet hat. Zu diesem Zeitpunkt wurde zunächst lediglich die konkrete Übernahme der Fahrten aus Ohlendorf gerechnet und – um auf der sicheren Seite zu sein, - ein Aufschlag von ca. 60% überprüft. So wurden rein rechnerisch 424 Lkw und 330 Pkw Fahrten überprüft. Hierbei konnte keine signifikante Verschlechterung der Verkehrsqualität festgestellt werden. Die Erhöhung der Fahrten durch die Schließung des ZL Beverstedt bleibt nunmehr unter dem 2019 gerechneten worst-case-Ansatz und ist somit nicht zu beanstanden.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung												
2.7	<p>Die tageszeitliche Verteilung der Fahrten ist im Umweltbericht rot markiert. Es wird darin u. a. auf die in der Abbildung 3.4 dargestellten Tagesganglinie der Harburger Straße verwiesen. Hierbei handelt es sich aber lediglich um das erhöhte PKW-Verkehrsaufkommen durch die Schließung des ZL Beverstedt. Dabei ist nicht außer Acht zu lassen ist, dass in der Abendstunde von 22-23 Uhr immerhin 60 PKW „vom Hof rollen“. Wir nehmen in diesem Zusammenhang jedoch Stellung zu den dazugehörigen und den — was das erhöhte LKW-Verkehrsaufkommen betrifft — viel aussagekräftigeren Tabellen 3.2-3.3 und 3.5-3.6:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zur Tab. 3.2. Aldi Verkehrsaufkommen: Im Text wird nur auf die Spitzenstunde von 7-8 Uhr Bezug genommen. Hier sind 11 einfahrende LKW und 11 ausfahrende LKW genannt; zus. 22 LKW/h.</li> </ul> <p>Dazu merken wir an, dass sich die gleiche LKW-Anzahl auch in den Zeiträumen von 6-7 Uhr und von 8-9 Uhr wiederfindet. Somit wäre durch die Ansiedlung des Logistikzentrums die Ein- und Ausfahrt von/zur K 86 allein in der Hauptverkehrszeit von 6-9 Uhr mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von 66 LKW in 3 Std. belastet. Das entspricht ca. alle 2 1/2 Minuten einen LKW mehr als bisher; ohne die Beverstedt-Zahlen, die sich erst aus der später hinzugefügten Tab. 3.5 ergeben haben.</p> <p>Durch die Schließung des ZL Beverstedt kommen in der „Stoßzeit“ von 6-9 Uhr insgesamt 93 LKW (31 LKW/h) hinzu, die den Warenein-/ausgang passieren. Damit erhöht sich das Verkehrsaufkommen zwischen 6-9 Uhr auf insgesamt 159 LKW in 3 Std., das entspricht 53 LKW pro Stunde und somit fast 1 LKW je Minute!</p> <p>Entgegen der Aussage von ALDI, dass der größte Anteil der LKW antizyklisch fährt, bedeutet es, dass in der Zeit von 6-9 Uhr die Berufspendler, die Richtung AS Maschen fahren, durch zusätzliche 50 LKW pro Stunde (nämlich 95% von 53 LKW/h) in ihrer Fahrt zur Arbeit „behindert“ werden. Übrigens hat ein LKW eine durchschnittliche Länge von 13m. Auszurechnen, wie lang der Rückstau vom Knotenpunkt Maschen bis Stelle allein durch die bekannte Größe der von ALDI genannten LKW sein könnte, überlassen wir Ihnen.</p> <p>Wir fragen uns, ob sich alle Ratsmitglieder dessen bewusst sind?</p>	<p>Die jeweiligen Gutachten sind zu den jeweiligen Verfahrensschritten einsehbar.</p> <p>Die Bewertung der Verkehrsanlagen erfolgt für die verkehrlichen Spitzenstunden vormittags und nachmittags.</p> <p>In diesen Stunden beträgt die Zunahme der Knotenstrombelastung als Summe aller zufließenden Ströme durch das Aldi-Zentrallager weniger als 2 %.</p> <p>Die Beschäftigtenverkehre treten außerhalb der verkehrlichen Spitzenstunden auf. Die Lkw-Verkehre verteilen sich auf viele Stunden des Tages</p> <p>Am Knotenpunkt K 10 / K 86 / Homsstraße / AS Maschen wird im Analysezustand der Südarme (Rampe A 39) wie folgt belastet:</p> <p>Vormittägliche Spitzenstunde</p> <table border="0"> <tr> <td>Richtung Süden (zur A 39):</td> <td>841 Kfz/h</td> </tr> <tr> <td>Richtung Norden (von der A 39):</td> <td>546 Kfz/h</td> </tr> </table> <p>Nachmittägliche Spitzenstunde</p> <table border="0"> <tr> <td>Richtung Süden (zur A 39):</td> <td>640 Kfz/h</td> </tr> <tr> <td>Richtung Norden (von der A 39):</td> <td>895 Kfz/h</td> </tr> </table> <p>Infolge des Aldi-Zentrallagers treten in diesen Stunden folgende Fahrtbewegungen auf der K 86 auf</p> <p>Vormittägliche Spitzenstunde</p> <table border="0"> <tr> <td>Richtung Westen (zur A 39):</td> <td>21 Kfz/h</td> </tr> <tr> <td>Richtung Osten (von der A 39):</td> <td>47 Kfz/h</td> </tr> </table> <p>Nachmittägliche Spitzenstunde</p>	Richtung Süden (zur A 39):	841 Kfz/h	Richtung Norden (von der A 39):	546 Kfz/h	Richtung Süden (zur A 39):	640 Kfz/h	Richtung Norden (von der A 39):	895 Kfz/h	Richtung Westen (zur A 39):	21 Kfz/h	Richtung Osten (von der A 39):	47 Kfz/h
Richtung Süden (zur A 39):	841 Kfz/h													
Richtung Norden (von der A 39):	546 Kfz/h													
Richtung Süden (zur A 39):	640 Kfz/h													
Richtung Norden (von der A 39):	895 Kfz/h													
Richtung Westen (zur A 39):	21 Kfz/h													
Richtung Osten (von der A 39):	47 Kfz/h													

Nr.	Anregung	Abwägung
2.7	<p>- Zur Tab. 3.3 <u>Zeitliche Verteilung des Verkehrs</u> - Harburger Str. (West) - Kfz/h: In Richtung Westen kommen in den Stoßzeiten der Berufspendler von 6-9 Uhr zu den bisherigen 174 LKW noch 30 Aldi-LKW (ohne Beverstedt) hinzu, in Summe 204 LKW/3 Std. Richtung Osten sind es in der Hauptverkehrszeit von 6-9 Uhr bisher 155 LKW zzgl. künftige 30 Aldi-LKW (ohne Beverstedt), in Summe 185 LKW/3 Std. *</p> <p>* In den vorgenannten Zahlen/Zeiten zu Tab. 3.3 ist die Zunahme durch die Schließung des ZL Beverstedt von insgesamt 93 LKW-Fahrten in der Zeit von 6-9 Uhr noch nicht enthalten!</p> <p>Zählt man jedoch alle o. g. LKW-Fahrten zwischen 6-9 Uhr zusammen, ergibt sich insgesamt eine Summe von 482 LKW in den 3 Std. von 6-9 Uhr d. h. im Schnitt 160 LKW pro Stunde (inkl. der Schließung des ZL Beverstedt), die die Harburger Straße (West) in der morgendlichen Hauptverkehrszeit befahren.</p> <p>Im Text zur Tabelle heißt es, dass deutlich zum Ausdruck kommt, dass während der verkehrlichen Spitzenstunden (das müsste u. E. die Hauptverkehrszeit sein) der Neuverkehr durch das geplante Zentrallager nicht zum Tragen kommt.</p> <p>Wie kommt so eine Behauptung zustande? Wenn es doch die Zahlen der PGT-Verkehrsuntersuchung belegen!</p> <p>- Die Auswirkungen zur Tab. 3.5 Aldi LKW-Verkehrsaufkommen nach Schließung ZL Beverstedt (LKW/h) sind bereits unter 3.2 + 3.3 aufgeführt.</p> <p>- Tab. 3.6 stellt die Veränderung des Verkehrsaufkommens nach Schließung des ZL Beverstedt dar: Zunahme von 116 PKW/h und 104 LKW/h.</p>	<p>Richtung Westen (zur A 39): 3 Kfz/h Richtung Osten (von der A 39): 14 Kfz/h</p> <p>In der vormittäglichen Spitzenstunde wird der niedrige Verkehrsstrom erhöht, der von der A 39 kommt. Nachmittags sind die neuinduzierten Verkehrsmengen, die von der A 39 kommen, sehr gering. Somit werden die Berufspendler, die die AS Maschen nutzen, nicht stärker beeinträchtigt als im Analysezustand.</p> <p>Wie oben ausgeführt, ist die Verkehrszunahme in den Hauptlastrichtungen gering. Bei den 30 Lkw/3 Std bzw. 10 Lkw/Std bedeutet dies, dass im Mittel alle 5 Minuten ein zusätzlicher Lkw die K 86 je Richtung befahren wird.</p> <p>Am signalisierten Knotenpunkt K 10 / K 86 / Homsstraße / AS Maschen beträgt die Umlaufzeit in den Spitzenstunden zurzeit ca 90 bis 120 sec. Insofern wird lediglich in jedem 3. bis 4. Umlauf ein zusätzlicher Lkw den Knotenpunkt befahren.</p> <p>Da die Beschäftigtenverkehre, die in der Regel immer in kurzen Zeiträumen auftreten, außerhalb der verkehrlichen Spitzenstunden auftreten und somit die Auslastung des Knotenpunktes in den verkehrlichen Spitzenstunden nicht erhöhen, ist die Auswirkung für die Verkehrsteilnehmer sehr gering, da ausschließlich die oben genannten Lkw-Fahrten einen Einfluss auf den Verkehrsablauf haben..</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung „Fachenfelde – Süd“ wurde im Laufe des Verfahrens immer weiter fortgeschrieben, so dass jeweils die aktuellen Daten und Zahlen neu bewertet werden konnten. Fest steht, dass durch die Verlagerung des Zentrallagers Ohlendorf nach</p>



Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>Kann und will die Gemeinde Stelle diese hohe Verkehrszunahme auf sich nehmen? Wie stellt die Gemeinde Stelle die Verkehrssicherheit dar, wenn ein Großteil der LKW durch den Ort „donnert“? Gefährdet die Gemeinde Stelle damit nicht noch mehr die Gesundheit ihrer Bürger/innen, obwohl die gesundheitlichen Risiken bereits im Lärmaktionsplan niedergeschrieben wurden? Was ist mit der Verkehrssicherheit der Fahrradfahrer, die auf den Fahrradstreifen der Straße fahren sollen? Können sie noch angstfrei auf der K 86 fahren und gefahrlos - z. B. zum Bahnhof oder zu Edeka - abbiegen? Die Verkehrsverengungen am Aldi-Markt und kurz vor dem Kreisverkehr am Netto-Markt, an denen die Markierungen der Fahrradstreifen aufgrund des geringen Abstands wegfallen, sorgen bereits jetzt häufig für sehr gefährliche Situationen! Kommen die Fußgänger noch zeitnah und vor allem sicher über die Straße? Wer kommt für die Straßenschäden der Verkehrsmengen auf?</p>	<p>Stelle eine geeignete Annahme der Fahrten (Lkw und Pkw) getroffen werden kann, die die tageszeitliche Verteilung der Fahrten betrifft. Mit der Schließung des Zentrallagers in Beverstedt werden weitere Filialen hinzukommen, die ebenfalls mit konkreten Zahlen aus dem Standort bewertet wurden. In den Abbildungen mit den Tagesganglinien ist erkennbar, dass der Mehrverkehr – auch mit den zusätzlichen Fahrten durch die Schließung des Zentrallagers Beverstedt insgesamt als untergeordnet einzustufen ist. In den Tabellen 3.2 und 3.3 ist das Verkehrsaufkommen ohne das ZL Beverstedt aufgeführt. Insofern ist es richtig, dass nach Schließung des ZL Beverstedt die Zunahme von 116 Pkw und 104 Lkw jedoch nicht in der Stunde sondern als Tageswerte in der Dimension <b>(Pkw/24 h und Lkw /24h)</b> eintritt. (Anlage 12_Verkehrsuntersuchung – zweite erneute Auslegung).</p> <p>Folgende Fahrten wurden verkehrstechnisch untersucht:          ohne Zentrallager Beverstedt: 268 Lkw/24 h          nach Schließung Zentrallager Beverstedt: 372 Lkw//24 h</p> <p>Die Verkehrszunahme stellt sich im Vergleich zu den im Bestand anliegenden Verkehrszahlen als äußerst gering dar. Die LKW-Verkehre werden darüber hinaus über die AS Maschen und nicht durch den Ort abgeleitet. Dies wird auch vertraglich im Durchführungsvertrag so geregelt. Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit bestehen nicht.</p>
2.8	<p>Zur nicht geregelten Verkehrsproblematik AS Maschen im neuen Verkehrsgutachten (Anlage 13, Pkt. 4, S. 9) ist ab dem 2. Absatz aufgeführt, ... (s.</p>	<p>Gemeinsam mit den Straßenbaulasträgern und den Kommunen wird zurzeit eine Machbarkeitsstudie für eine Entzerrung der AS</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>Einschub)</p> <p><i>Auszug: „Einzelne Entwicklungsmaßnahmen, wie z. B. die Ansiedlung des Zentrallagers von Aldi in Stelle werden im Verkehrsmodell Nordwestdeutschland (VM-NWD) jedoch nicht explizit berücksichtigt ... Dies bedeutet, dass knapp 70% des Aufkommens des Aldi Zentrallagers bereits durch die Prognoseannahmen des VM-NWD abgedeckt sind ... Wie aus dem Vergleich der Verkehrsaufkommenswerte für den Verkehrsbezirk Stelle-West verdeutlicht wurde, darf die strukturelle Entwicklung entsprechend der Bauleitplanung bei der Bewertung der verkehrlichen Erschließung nicht zu 100% angesetzt werden, wenn das Prognosemodell des VM-NWD als Grundlage dient. Vor diesem Hintergrund muss in der aktuell laufenden Verkehrsuntersuchung zum Ausbau des Knotenpunktes K 89/K10/Homsstraße bzw. der AS Maschen das Verkehrsmengengerüst neu definiert werden. Die im Verkehrsgutachten der Gemeinde Seevetal zum Ausbau des Knotenpunktes K 89/K 10/ Homsstraße genannten Veränderungsmaßnahmen (Veränderung der Fahrbahnmarkierung und der Signalschaltungen. Neubau eines separaten Fahrstreifens auf dem Zubringer zur A 39) werden daher ausreichen, um die mittelfristig zu erwartenden strukturellen Entwicklungen und die daraus resultierenden moderaten neu induzierten Verkehrsmengen leistungsfähig und verkehrssicher abzuwickeln.“</i></p> <p>Uns fehlt der Hinweis, von wann das Verkehrsgutachten der Gemeinde Seevetal sein soll. Wenn aktuell noch eine laufende Verkehrsuntersuchung stattfindet, wie kann dann die Gemeinde Stelle bereits zu diesem Zeitpunkt die 3. Auslegung vornehmen - geschweige denn, die Empfehlung zur Erteilung einer Baugenehmigung aussprechen - ohne dass eine Genehmigung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) aus Verden vorliegt? Zumindest haben wir unter den behördlichen Stellungnahmen (Träger öffentlicher Belange / TöB) keine Zusage der v. g. Landesbehörde gefunden.</p>	<p>Maschen erarbeitet.</p> <p>Grundlegend ist ein dreistufiges Vorgehen geplant:                      Stufe 1: Anpassung und Veränderung der Signalzeiten am Knotenpunkt K 86 / K 10 / Homsstraße / Rampe A 39 (Sofortmaßnahme)                      Stufe 2: Bau eines zusätzlichen dritten Fahrstreifens auf dem Südarms des Knotenpunktes                      Stufe 3: Entzerrung der AS Maschen durch Neubau von Ein- und Ausfahrtrampen.</p> <p>Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden weitere Verkehrserhebungen durchgeführt, die u. a. die A 39 umfassen. Diese Datengrundlagen sind für die oben genannten Stufen 2 und 3 erforderlich. Die planbedingten Verkehrszunahmen werden durch die Maßnahmen gemäß Stufe 1 kompensiert, so dass der Ist-Zustand nicht verändert wird.</p> <p>Die planbedingten ausgelösten Mehrverkehre werden durch die mit der NLStBV, dem Verkehrsgutachter der NLStBV sowie dem Landkreis abgestimmten Sofortmaßnahmen (Stufe 1, s.o.) kompensiert, so dass der bestehende verkehrliche Zustand bei Umsetzung der Planung gleich bleibt. Damit ist der planbedingt ausgelöste Konflikt gelöst. Die weiteren Maßnahmen (Abbieger, Ausbau AS Maschen) sind unabhängig von der aktuellen Bebauungsplanung zu sehen. Hier arbeiten alle beteiligten Stellen mit Hochdruck an einer Planung / Lösung, um die Verkehrssituation insgesamt zu entzerren.</p>
2.9	<p>Liegt der Gemeinde Stelle die Genehmigung der Landesstraßenbehörde bereits vor? Denn in der Begründung mit Umweltbericht (Anlage 2) ist auf der S. 14 im letzten Satz des 1. Absatzes aufgeführt, dass für die hier vorliegende</p>	<p>Die Machbarkeitsstudie zur Entzerrung der AS Maschen durch den Neubau von Ein- und Ausfahrtrampen wird in Abstimmung mit der NLStBV GB Verden erarbeitet. Diese hat nichts mit der vorliegen-</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>— auch langfristige - Planung von einer hinreichenden Konfliktbewältigung auszugehen ist, da mit den durch die NLStbV unterstützten Ummarkierungen und Phasenänderungen (an der AS Maschen) eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung langfristig gesichert ist.</p>	<p>den Bebauungsplanung zu tun, für welche mit o.g. Stufe 1 eine Lösung vorliegt.</p>
	<p>Kann die Gemeinde Stelle garantieren, dass die o. a. Veränderungsmaßnahmen an der AS Maschen tatsächlich umgesetzt werden (können) und zu einer Verbesserung des erhöhten Verkehrsabflusses beitragen werden? Wie reagiert der Rat der Gemeinde Stelle auf die (mit 39 Stimmen) einstimmig verabschiedete Resolution der Gemeinde Seevetal von Juli 2020 in der die Gemeinde Stelle aufgefordert wird, von einer Genehmigung des Vorhabens abzusehen, da sich durch das Logistikzentrum ALDI in Stelle auch in Seevetal (AS Maschen) das Verkehrsaufkommen erheblich erhöhen wird und zusätzlich die Entwicklungsmöglichkeiten im Gemeindegebiet Seevetal erheblich eingeschränkt werden?</p>	<p>Die Straßenbaulastträger für die AS Maschen ist neben dem Kreis Harburg – hier zuständig für die Kreisstraßen und die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - hier zuständig für den Zubringer zur BAB A 39. Insofern muss natürlich jede Planung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger abgestimmt bzw. genehmigt werden. Hierzu laufen bereits seit einiger Zeit Gespräche, da auch bei der NLStbV ein Handlungsbedarf gesehen wird. Es liegt also im Interesse aller Beteiligten, dass Umbau bzw. Ertüchtigungsmaßnahmen so schnell wie möglich auch umgesetzt werden, da sonst eine Entwicklung jedweder Art in beiden Gemeinden deutlich eingeschränkt ist. Da die konkret planbedingten zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch die o.g. Sofortmaßnahme nivelliert werden, besteht kein Anlass, die Planung nicht fortzuführen. Insbesondere das Interesse der Gemeinde Seevetal, keine weitere Verkehrsverschlechterung und damit schlechtere Anbindung des Gemeindegebiets zu erleiden, wird durch die mit der NLStbV abgestimmte Umsetzung der Sofortmaßnahmen berücksichtigt.</p>
	<p>Wir bitten die Ratsmitglieder, die Ergebnisse der lfd. Verkehrsuntersuchung abzuwarten und keine voreiligen Schlüsse zu ziehen bzw. vorher keine Baugenehmigung zu erteilen.</p>	
2.10	<p>Schutzgut Mensch, hier: Lärm Die aufgrund der geplanten Ansiedlung des ALDI-Logistikzentrums bereits dokumentierte Zunahme des Verkehrs steht für uns nicht im Einklang mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans (LAP), der mit Bekanntmachung 34/2020 von der Gemeinde Stelle veröffentlicht wurde. Darin wurde u. a. festgestellt, ..</p> <p><i>dass „die Wohngebäude der gesamten Ortsdurchfahrt an der K 86 bereits jetzt hoch belastet sind, insbesondere in dem Abschnitt zwischen Grasweg (Kreisverkehr) und Haulandsweg. Die Anlieger der K 86 sind in diesem Bereich schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen ausgesetzt. die deutlich über den Empfehlungswerten der WHO für den Straßenverkehr liegen. Die Zumutbarkeitsschwelle ist erreicht und die Belastung so hoch, dass sie</i></p>	<p>Bei dem Bauleitplanverfahren zum ALDI Zentrallager und der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Stelle handelt sich um zwei unterschiedliche Verfahren. Diese sind auch terminlich unabhängig voneinander. Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans besteht ein eigenes Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung, welches sich entsprechend den gesetzlichen Vorgaben mit der Ist-Situation (Analysejahr 2015) beschäftigt. Die Untersuchung zum ALDI Zentrallager basiert auf Prognoseberechnungen. Zudem ist die Lärmaktionsplanung eher als Screening-Verfahren gedacht und entfaltet im Gegensatz zum Bebauungsplanverfahren, welches eine höhere Detailtiefe aufweist, keine direkte Rechtsverbindlichkeit.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p><i>nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abwägungsrelevant ist."</i></p> <p>Die WHO empfiehlt den durch Straßenverkehr bedingten Lärmpegel auf weniger als 53 dB tagsüber und 45 dB nachts zu senken.</p>	<p>Als eine Reaktion auf die hohe Belastung im Bereich der Ortsdurchfahrt werden die Verkehre des ALDI-Zentrallagers über die K86 in Richtung Anschlussstelle Maschen geführt werden. Der Vorhabenträger verpflichtet sich insofern im Durchführungsvertrag zu entsprechenden Maßnahmen; nur für eine Anlieferung des ALDI-Markts in Stelle selbst ist eine Nutzung der Ortsdurchfahrt mit dem eigenen Fuhrpark zulässig. Externe Lieferanten werden vertraglich verpflichtet, das Logistikzentrum ausschließlich über die AS Maschen und nicht durch den Ortskern Stelle anzufahren. Damit wird das heute bestehende Belastungsbild grundsätzlich nicht verändert. Durch die geringfügigen Pkw-Verkehre erfolgt keine messbare und damit relevante Änderung der Belastung. Eine relevante schalltechnische Mehrbelastung im Bereich der Ortsdurchfahrt Stelle scheidet mithin aus.</p>
2.11	<p>Zum „Schutzgut Mensch" ist unter Pkt. 2.2.7 im Umweltbericht ab S. 21/39 zum Thema „Lärm" in grün markiert (s. Einschub), ...</p> <p><i>„dass im Tageszeitraum von 6-22 Uhr unter Berücksichtigung der Verkehre aus Beverstedt die LKW- und PKW-Zahlen höher als im bestehenden Schallausbreitungsmodell sind. Die vorliegenden Berechnungsergebnisse zeigen allerdings, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm in der umgebenden Wohnnachbarschaft sehr deutlich unterschritten werden und ein entsprechend großer Puffer besteht. Die zu erwartenden Mehrverkehre durch Beverstedt und die damit einhergehende Erhöhung der Beurteilungspegel im Tagzeitraum (6 bis 22 Uhr) sind bezogen auf die Beurteilung nach TA Lärm daher als unbedenklich zu bewerten."</i></p> <p>Dies wird unter Pkt. 6.2.1 Lärmtechnische Untersuchung im Umweltbericht wie folgt begründet:</p> <p><i>„Die Bestimmung der Vorbelastung kann entfallen, wenn die Geräuschimmissionen der zu beurteilenden Anlage die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm um mind. 6 dB unterschreiten. In diesem Fall ist die Zusatzbelastung durch die zu beurteilende Anlage am betrachteten Immissionsort nicht relevant (Nicht-Relevanz-Kriterium) ...</i></p> <p><i>Mit den wirksamen, weil aktiv lärmabschirmenden Maßnahmen ist die</i></p>	

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p><i>Planung so angelegt, dass die maßgeblichen Richtwerte tags und nachts um mind. 6 dB unterschritten werden — unabhängig davon, welche Lärmintensität bspw. von anderen gewerblichen Nutzungen im Umfeld ausgeht. ...</i></p> <p><i>Das Nicht-Relevanz-Kriterium kann auch dann eingehalten werden, wenn sich aufgrund der Schließung des Aldi-Zentrallagers in Beverstedt das Verkehrsaufkommen erhöhen wird. Da sich die vorliegende Untersuchung auf einen sehr konservativen Ansatz für die lauteste Nachtstunde bezieht, und die Verkehrsmengen für das Szenario inklusive Zentrallager Beverstedt deutlich unter diesem Ansatz liegen, sind die schalltechnischen Auswirkungen geringer als die vorliegenden Ergebnisse und somit bei der Beurteilung nach TA Lärm entsprechend unkritisch zu bewerten.</i></p> <p><i>Ergebnis: Der Betrieb in der geplanten Form ist somit ohne die Umsetzung von weiteren Schallschutzmaßnahmen am Standort Fachenfelde Süd konfliktfrei möglich. Auf spezielle Festsetzungen zum Lärmschutz kann daher im Bebauungsplan verzichtet werden.</i></p>	
	<p>Aufgrund der Mehrverkehre durch die Ansiedlung des ALDI-Logistikzentrums (inkl. Beverstedt) bezweifeln wir, dass die durch Straßenverkehr bedingten Lärmpegel wirklich eingehalten werden können. Unter dem Pkt. 2.3.9 „Maßnahmen Schutzgut Mensch“ ist zwar festgehalten, dass keine Festsetzungen aus immissionsschutzrechtlicher Sicht für das Schutzgut Mensch notwendig sind, da sich keine erheblichen Beeinträchtigungen ergeben. Dennoch regen wir weitere Schallschutzmaßnahmen am Standort Fachenfelde-Süd an. Auf spezielle Festsetzungen zum Lärmschutz sollte die Gemeinde Stelle aufgrund der oben beschriebenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen keinesfalls verzichten und diese im Bebauungsplan mit aufnehmen.</p>	<p>Gemäß Lärmgutachten kann auf eine detaillierte Untersuchung der Verkehrslärmfernwirkung verzichtet werden, da aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der Harburger Straße (rund 10.000 Fahrzeuge) eine signifikante Zunahme der Verkehrsgeräusche nicht stattfinden wird.</p> <p>Der Anregung wurde jedoch insoweit entsprochen, als Geländeverwallungen an der Nord- und Ostseite geplant sind, die zudem landschaftsgerecht bepflanzt werden. Die Mindesthöhe wird im Bebauungsplan festgelegt. Der Wall hat im Sinne eines Sichtschutzes eine rein abschirmende und landschaftsgestaltende Aufgabe und Funktion. Gleichwohl haben diese Verwallungen als Nebeneffekt eine lärmabschirmende Wirkung.</p>
2.12	<p>Wir hoffen, dass der Rat der Gemeinde Stelle den Widerspruch zwischen den Inhalten und abzuleitenden Maßnahmen des Lärmaktionsplans und den Auswirkungen der geplanten Ansiedlung eines weiteren Zentrallagers in Stelle erkennt und nicht über diese Fakten hinweg sieht.</p>	<p>Es besteht kein Widerspruch, die Ortsdurchfahrt ist nicht relevant zusätzlich belastet (s.o.).</p>
2.13	<p>Zum Thema Lärm sind im Umweltbericht auf S. 22/39 die Auswirkungen</p>	<p>Nach Angaben des Vorhabenträgers werden keine lärmintensiven</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>während der Bauphase aufgeführt, die sich immerhin über 2 Jahre hinziehen werden:</p> <p>„Während der Bauphase kommt es durch den Einsatz von Baufahrzeugen und den Schwerlastverkehr zu Beeinträchtigungen von Lärm und Staub, z. B. bei den umfangreichen Bodenbewegungen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch nur vorübergehend während der Bauphase zu erwarten.</p> <p><i>Während der Baudurchführung sind insofern die geltenden Vorschriften zu beachten, die dafür sorgen, dass die geltenden Grenz- oder Richtwerte nicht überschritten werden. Dazu gehört die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV), die Grenzwerte für die Lärmbelastung festlegt.“</i></p>	<p>Großgeräte eingesetzt und die AVV Baulärm berücksichtigt. In der Ausschreibung wird sichergestellt, dass die verwendeten Baugeräte dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen.</p> <p>Die Auswirkungen der Bauphase können nicht umfänglich oder abschließend im Rahmen der Bauphase vorgelagerter Bauleitplanung dargelegt werden. Es liegt jedoch im Interesse der Gemeinde, die Belastung für die Anwohner so gering wie möglich zu halten. Die Baustellenlogistik sowie die Lenkung der Baustellenverkehre werden, wie üblich, mit der Gemeinde und der Genehmigungsbehörde abgestimmt bzw. vertraglich geregelt (Durchführungsvertrag).</p> <p>Die Begründung bzw. der Umweltbericht haben gemäß Anlage zum BauGB Auswirkungen der Planung auf die Umwelt, soweit möglich, zu beschreiben. Einwirkungen und Ereignisse temporärer Art, die einmalig auftreten und erst eingeschränkt vorhersehbar sind, können im Rahmen der Umweltprüfung nur überschlägig ermittelt werden.</p> <p>Nach derzeitigem Kenntnisstand ist die bauliche Umsetzung des Vorhabens wie folgt geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die abzufahrenden Erdmassen können aufgrund der geplanten Geländegestaltung (Verwallungen, Auffüllungen) auf ein Minimum reduziert werden, so dass der öffentliche Verkehrsraum nur zu einem möglichst geringen Maß in Anspruch genommen wird. Grundsätzlich gilt, dass die Erdmassenabfuhr nur in Richtung Anschlussstelle Maschen erfolgt.</li><li>- Die AVV Baulärm vom 17.08.1970 wird beachtet. Lärmintensive Großgeräte wie Trägerbohrgeräte, Spundwandrammen o. ä. finden keine Verwendung.</li><li>- Zur Verringerung von Staubbildung werden geeignete Maßnahmen ergriffen.</li><li>- Die vorbereitenden Maßnahmen beginnen mit den Erdarbeiten zur Begleitung der archäologischen Untersuchungen; hierfür sind ca. 3 Monate (Monate 1 bis 3) angesetzt.</li><li>- Die Baumaßnahme startet in Monat 4 mit der Erstellung der provisorischen Grundstückszufahrt an der Harburger Straße und</li></ul>

Nr.	Anregung	Abwägung
		<p>dem Aufbau der Reifenwaschanlage. Zeitlich parallel beginnt die Fertigung des Walls entlang der Bahntrasse (Monat 4 bis 9). Für die umfangreichen Erdbewegungen zur Wallerstellung werden 4 Monate angesetzt, für die Oberflächenherstellung und Mutterbodenandekung weitere 2 Monate. Die Bepflanzung erfolgt so dann saisonabhängig.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Hiermit überschneidend erfolgen die großen Bodenbewegungen zur Nivellierung des Geländes auf die Betriebsebene des Lagers und die Fertigung des Walls entlang der Harburger Straße (Monate 4 bis 11).</li><li>- In den Monaten 8 bis 13 werden die Medien (Strom, Gas, Wasser und Abwasser) im Boden verlegt.</li><li>- Die Gebäude werden in den Monaten 8 bis 20 erstellt.</li><li>- Die Fahr- und Parkflächen, Oberbodenandekung und Bepflanzung sind für die Monate 19 bis 24 vorgesehen.</li><li>- Während der Erdbaumaßnahmen erfolgt der Einsatz von Baggern, Raupen, Radladern, Dumpfern, LKW, Walzenzügen und Kleingeräten.</li><li>- Für die Errichtung der Gebäude erfolgt der Einsatz von LKW, Mobil- und Hochbaukränen, Transportbetonfahrzeugen und Betonpumpen. Da die Gebäude aus einer Fertigteilkonstruktion bestehen, werden Tischkreissägen nur in ganz geringem Umfang eingesetzt.</li><li>- Zur Erstellung der Verkehrsflächen auf dem Grundstück werden Straßenfertiger für Asphalt- und Betonfahrbahnen eingesetzt. Zusätzlich werden bei allen Arbeiten allgemein baustellenübliche Geräte und Handwerkszeuge eingesetzt.</li></ul> <p>Im Rahmen des Durchführungsvertrages wird sich im Übrigen der Vorhabenträger verpflichten, während der Bauphase des Logistikzentrums Maßnahmen umzusetzen, um die (zeitlich begrenzten) Beeinträchtigungen der angrenzenden Ortslage mit Wohnbebauung möglichst gering zu halten, insbesondere sind die gesetzlichen Grenzwerte einzuhalten.</p> <p>Zu den Maßnahmen gehören u.a. (nicht abschließend):</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>Wer beachtet und prüft das Einhalten der Vorschriften und Grenzwerte? Wer haftet und trägt die Verantwortung dafür? Wie können die Bürger feststellen, ob die Grenzwerte überschritten werden? Wie kann gewährleistet werden, dass insbesondere die Nachtzeit (lt. AVV zum Schutz gegen Baulärm von 20.00 — 07.00 Uhr) eingehalten wird? Gibt es (un-) regelmäßige Messungen? Wenn ja, durch wen? Wer ist für die Maßnahmen zur Minderung des Baulärms verantwortlich? Wird das vertraglich geregelt? Wir fordern, dass die Auswirkungen während der Bauphase im Bebauungsplan zu berücksichtigen sind.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wässerung des Baustellenbereiches zur Vermeidung von erheblichen Staubemissionen</li> <li>- Generelle Staubbindung durch entsprechende Maßnahmen an der Quelle</li> <li>- Laufzeiten von Maschinen sind zu optimieren, Leerlauf ist zu vermeiden</li> <li>- Einrichtung von LKW-Radwaschanlagen an den Ausfahrten des Baustellenbereiches in den öffentlichen Verkehrsraum</li> <li>- Überwachte Beschränkung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb des Baustellenbereiches.</li> <li>- Zufahrt des Baustellenbereiches ausschließlich über die K 86 (vorübergehende Baustellenzufahrt bzw. Kreisverkehrsplatz)</li> <li>- Untersagung der Ortsdurchfahrt durch Stelle für Baustellen-LKWs außer für ortsansässige Unternehmen und Fahrzeuge mit einer Gesamtzulassung bis 7,5 t.</li> </ul> <p>Der Umweltbericht wird entsprechend ergänzt.</p> <p>Im Durchführungsvertrag werden entsprechende Zeitpunkte und Maßnahmen zum Monitoring für den Betrieb festgelegt, für die Baudurchführung erfolgt ein fortwährendes Monitoring durch die Gemeinde. Der Vorhabenträger ist während der Bauphase gem. Durchführungsvertrag zur unverzüglichen Abstimmung erforderlicher Maßnahmen mit der Gemeinde verpflichtet.</p>
2.14	<p>Zu den Maßnahmen Schutzgut Kultur- und Sachgüter", Pkt. 2.3.10 des Umweltberichts, S. 22/39 erinnern wir die Gemeinde Stelle an das Inwertsetzungskonzept (s. Auszug):</p> <p><i>Darüber hinaus ist in der Gemarkung Stelle eine andere Kulturdenkmalsubstanz (Grabhügel oder eine Gruppe von Grabhügeln baulicher Anlagen) als Kompensationsmaßnahme für die Öffentlichkeit erlebbar zu machen, wofür ein Inwertsetzungskonzept vorzuweisen ist. Dafür wurde das Denkmalensemble am Bardenweg in der Gemeinde Stelle ins Auge gefasst.</i></p>	<p>Das Inwertsetzungskonzept wird in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde umgesetzt.</p>



Nr.	Anregung	Abwägung
2.15	<p>Ebenso bitten wir die Gemeinde Stelle, die unter 3.2 (S. 36/39) genannten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt einzuhalten.</p> <p>Begründung mit Umweltbericht, Pkt. 7.2.3 Erschließung / Kreisel (s. 20/28) Dort ist in rot die Ergänzung die Festsetzung markiert, dass entlang der K 86 Ein- und Ausfahrten unzulässig sind. Diese Festsetzung soll nur einen klarstellenden Charakter haben. Wir fragen uns, wo dann die Ein- und Ausfahrten geplant sind. Aus den gesamten Unterlagen ist für uns nicht ersichtlich, wo die Plan- bzw. Baustraße vorgesehen ist. Auch der Hinweis, zu welchem Zeitpunkt der Kreisverkehrsplatz (zu oder nach Baubeginn) gebaut werden soll, ist nirgends aufgeführt. Wer bezahlt den Kreisel - Gemeinde oder ALDI?</p>	<p>Die Ein- und Ausfahrt erfolgt über den Kreisel auf der hierfür geplanten und festgesetzten Straße.</p> <p>Es ist vorgesehen, das Baufeld zunächst mit einer provisorischen Baustellenzufahrt (nicht in gleicher Lage wie der KVP, etwa in Höhe der geplanten Mitarbeiter Stellplatzanlage) zu versehen über die Geräte- und Materialtransporte erfolgen sollen. Auf der Baustelle wird eine Reifenwaschanlage betrieben, um den Schmutzeintrag auf die Kreisstraße 86 zu minimieren. Sand und Schlamm der Baustelle werden in dieser Anlage aus den Reifen herausgewaschen. Jeder LKW der die Baustelle verlässt, muss zuvor diese Anlage durchfahren.</p> <p>Die Errichtung des Kreisverkehrsplatzes erfolgt parallel zu den Bauarbeiten auf dem Gelände.</p> <p>Es ist Bestandteil der Genehmigung, dass nach Fertigstellung des KVP diese Anbindung auch für die Nutzung durch Baustellenverkehr freigegeben wird. Die provisorische Zufahrt wird dann unmittelbar zurückgebaut. Die Erdarbeiten auf dem Gelände sind dann größtenteils abgeschlossen.</p>
2.16	<p>Aus allen vorgenannten Gründen sprechen wir uns gegen die geplante Ansiedlung des Logistikzentrums Fachenfelde-Süd aus.</p> <p>Durch unser wiederholtes, intensives Auseinandersetzen mit den Unterlagen und die von uns zur Veranschaulichung zusammengetragenen Zahlen des in Stelle (und Maschen) wesentlich erhöhten Verkehrsaufkommens erhoffen wir uns, dass wir zur Aufklärung des Sachstands beitragen konnten. Wir appellieren an alle Beteiligten, sich die nötige Zeit zu nehmen, sich intensiv mit den Einwendungen der Bürger/innen auseinanderzusetzen, um die „richtige“ Entscheidung treffen zu können.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
<b>3.</b>	<b>Stellungnahme 3</b>	
3.1	<p>Zunächst möchten wir mitteilen, dass wir unsere Einwendungen vom 20. März 2019 und vom 04.10.2018 in vollem Umfang aufrecht halten.</p>	<p>Die vorgetragenen Anregungen wurden bereits einer abwägenden Stellungnahme zugeführt, die weiterhin gilt. Das Ergebnis wird nach Abschluss des Verfahrens übersandt.</p>
3.2	<p>Folgende Stellungnahme geben wir ergänzend zu den Änderungen ab:</p> <p>Umweltbericht 2.2.7 Schutzgut Mensch (Seite 22) Auswirkungen während der Bauphase Änderungen der Gemeinde: <i>„Während der Bauzeit kommt es durch den Einsatz von Baufahrzeugen und den Schwerlastverkehr zu Beeinträchtigungen in Form von Lärm und Staub, z. B. bei den umfangreichen Bodenbewegungen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch nur vorübergehend während der Bauphase zu erwarten. Insofern sind während der Baudurchführung die geltenden Vorschriften zu beachten, die dafür sorgen, dass die geltenden Grenz- oder Richtwerte nicht überschritten werden. Dazu gehört die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV), die Grenzwerte für die Lärmbelastung festlegt. U.a. aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ergibt sich, dass Staubemissionen auf das geringstmögliche Maß zu reduzieren sind. Als Maßnahmen können die Reinigung von Fahrwegen und die Befuchtung dienen. Diese Maßnahmen sind während der Baudurchführung im Hinblick auf die konkreten Bauabläufe zu koordinieren und anlassbezogen anzuwenden. Durch sie kann gewährleistet werden, dass insbesondere Immissionen durch Lärm, Staub und ggfs. Licht in einem verträglichen Maße bleiben.“</i></p> <p>Unsere Stellungnahme vom 20.03.2019 (Ergänzungen) finden wir in Ihrer Abwägung, besonders im Hinblick auf die mehr als 2 Jahre andauernde Bauzeit und den damit verbundenen Auswirkungen wie Staub, Erschütterungen und Lärm während der Bauphase nicht befriedigend gewürdigt.</p> <p>Einen Vorgesmack von Baulärm haben wir bereits durch die Bauarbeiten, die jetzt bei REWE ausgeführt werden (Abriss des Parkplatzes), erfahren. Dieser Lärm schallt laut zu uns herüber. Wir befürchten beim neuen Plangebiet erhebliche Störungen. Die Baufahrzeuge sind mit Rückfahrwarner ausgestattet.</p>	
		<p>Die Auswirkungen der Bauphase können nicht umfänglich oder abschließend im Rahmen der vorgelagerten Bauleitplanung dargelegt werden. Es liegt jedoch im Interesse der Gemeinde, die Belastung für die Anwohner so gering wie möglich zu halten. Die Baustelllogistik sowie die Lenkung der Baustellenverkehre werden, wie üblich, mit der Gemeinde und der Genehmigungsbehörde abgestimmt bzw. vertraglich geregelt (Durchführungsvertrag).</p>
		<p>Die Begründung bzw. der Umweltbericht haben gemäß Anlage zum</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>tet, die durchaus Lärm von 100 dB und mehr erzeugen können. Eine Schallprüfung während der Bauphase die tagsüber 60 dB und nachts 45 dB (lt. AVV Vorgaben für Gebiete für gewerbliche Anlagen mit überwiegend Wohnungen) überschreitet, mit eventuellen Maßnahmen zur Minderung des Baulärms (AVV Abschn. 4) zur Abwehr, behalten wir uns vor. Aus den vorgenannten Gründen erwarten wir ein Verbot nachts Boden- und Bauarbeiten auszuführen.</p> <p>Im Baugebiet Grasweg-West werden zurzeit vorbereitende Baumaßnahmen ausgefertigt. In einer trockenen Wetterphase werden starke Staubwolken produziert. Wir befürchten, dass wir durch die Baumaßnahmen im geplanten Logistik-Baugebiet großen Luftverschmutzungen durch LKW-Baufahrzeuge, Baumaschinen und Bodenarbeiten über diesen langen Zeitraum ausgesetzt sind. Wir können auch bei überwiegend westlichen Winden keine Wäsche draußen aufhängen. Weiterhin geben wir auch zu bedenken, dass wir eine 24/7 Lüftungsanlage installiert haben, die den Staub permanent in unser Haus trägt. Es müsste ständig der Luftfilter ausgetauscht werden, was für uns mit Kosten verbunden wäre. Wir bezweifeln, dass die von Ihnen vorgeschlagenen Maßnahmen, wie Befeuchtung und Reinigung der Fahrbahnen ausreichen. Dies müsste konstant, während der ganzen Bauphase, beibehalten und überwacht werden. Wer würde das übernehmen?</p> <p>Unsere letzte Abwägung wurde auch nicht im Hinblick auf den zu erwartenden Baustellenverkehr befriedigend beantwortet. Es gibt weder Auskunft über die zu erwartenden Bodenarbeiten in Menge, Größe oder wieviel Schwerlasten den Boden abfahren werden, noch eine Aussage darüber, welche Wege sie nehmen und wohin der Boden abtransportiert werden soll.</p>	<p>BauGB Auswirkungen der Planung auf die Umwelt, soweit möglich, zu beschreiben. Einwirkungen und Ereignisse temporärer Art, die einmalig auftreten und erst eingeschränkt vorhersehbar sind, können im Rahmen der Umweltprüfung nur überschlägig ermittelt werden.</p> <p>Nach derzeitigem Kenntnisstand ist die bauliche Umsetzung des Vorhabens wie folgt geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die abzufahrenden Erdmassen können aufgrund der geplanten Geländegestaltung (Verwallungen, Auffüllungen) auf ein Minimum reduziert werden, so dass der öffentliche Verkehrsraum nur zu einem möglichst geringen Maß in Anspruch genommen wird. Grundsätzlich gilt, dass die Erdmassenabfuhr nur in Richtung Anschlussstelle Maschen erfolgt.</li> <li>- Die AVV Baulärm vom 17.08.1970 wird beachtet. Lärmintensive Großgeräte wie Trägerbohrgeräte, Spundwandrammen o. ä. finden keine Verwendung.</li> <li>- Zur Verringerung von Staubbildung werden geeignete Maßnahmen ergriffen.</li> <li>- Die vorbereitenden Maßnahmen beginnen mit den Erdarbeiten zur Begleitung der archäologischen Untersuchungen; hierfür sind ca. 3 Monate (Monate 1 bis 3) angesetzt.</li> <li>- Die Baumaßnahme startet in Monat 4 mit der Erstellung der provisorischen Grundstückszufahrt an der Harburger Straße und dem Aufbau der Reifenwaschanlage. Zeitlich parallel beginnt die Fertigung des Walls entlang der Bahntrasse (Monat 4 bis 9). Für die umfangreichen Erdbewegungen zur Wallerstellung werden 4 Monate angesetzt, für die Oberflächenherstellung und Mutterbodenandeckung weitere 2 Monate. Die Bepflanzung erfolgt sodann saisonabhängig.</li> <li>- Hiermit überschneidend erfolgen die großen Bodenbewegungen zur Nivellierung des Geländes auf die Betriebsebene des Lagers und die Fertigung des Walls entlang der Harburger Straße (Monate 4 bis 11).</li> <li>- In den Monaten 8 bis 13 werden die Medien (Strom, Gas, Wasser und Abwasser) im Boden verlegt.</li> </ul>

Nr.	Anregung	Abwägung
		<ul style="list-style-type: none"><li>- Die Gebäude werden in den Monaten 8 bis 20 erstellt.</li><li>- Die Fahr- und Parkflächen, Oberbodenandeckung und Bepflanzung sind für die Monate 19 bis 24 vorgesehen.</li><li>- Während der Erdbaumaßnahmen erfolgt der Einsatz von Baggern, Raupen, Radladern, Dumpfern, LKW, Walzenzügen und Kleingeräten.</li><li>- Für die Errichtung der Gebäude erfolgt der Einsatz von LKW, Mobil- und Hochbaukränen, Transportbetonfahrzeugen und Betonpumpen. Da die Gebäude aus einer Fertigteilkonstruktion bestehen, werden Tischkreissägen nur in ganz geringem Umfang eingesetzt.</li><li>- Zur Erstellung der Verkehrsflächen auf dem Grundstück werden Straßenfertiger für Asphalt- und Betonfahrbahnen eingesetzt. Zusätzlich werden bei allen Arbeiten allgemein baustellenübliche Geräte und Handwerkszeuge eingesetzt.</li></ul> <p>Im Rahmen des Durchführungsvertrages wird sich im Übrigen der Vorhabenträger verpflichten, während der Bauphase des Logistikzentrums Maßnahmen umzusetzen, um die (zeitlich begrenzten) Beeinträchtigungen der angrenzenden Ortslage mit Wohnbebauung möglichst gering zu halten, insbesondere sind die gesetzlichen Grenzwerte einzuhalten.</p> <p>Zu den Maßnahmen gehören u.a. (nicht abschließend):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Wässerung des Baustellenbereiches zur Vermeidung von erheblichen Staubemissionen</li><li>- Generelle Staubbindung durch entsprechende Maßnahmen an der Quelle</li><li>- Laufzeiten von Maschinen sind zu optimieren, Leerlauf ist zu vermeiden</li><li>- Einrichtung von LKW-Radwaschanlagen an den Ausfahrten des Baustellenbereiches in den öffentlichen Verkehrsraum</li><li>- Überwachte Beschränkung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb des Baustellenbereiches.</li><li>- Zufahrt des Baustellenbereiches ausschließlich über die K 86 (vorübergehende Baustellenzufahrt bzw. Kreisverkehrsplatz)</li></ul>

Nr.	Anregung	Abwägung
3.3	<p>Wir können aus den Unterlagen ebenso nicht erkennen, ob der geplante Kreisell vor den Bauarbeiten (auf dem Plangebiet) kommen soll oder hinterher. Wohlmöglich gleichzeitig? Dann wäre der „Supergau“ perfekt. Sollte der Kreisell schon gebaut sein, wäre die Frage, ob die Baufahrzeuge und die mit Erde beladenen LKW den Kreisell benutzen und erheblich beschmutzen würden, nicht geklärt.</p>	<p>- Untersagung der Ortsdurchfahrt durch Stelle für Baustellen-LKWs außer für ortsansässige Unternehmen und Fahrzeuge mit einer Gesamtzulassung bis 7,5 t.</p> <p>Der Umweltbericht wird entsprechend ergänzt.</p> <p>Es ist vorgesehen, das Baufeld zunächst mit einer provisorischen Baustellenzufahrt (nicht in gleicher Lage wie der KVP, etwa in Höhe der geplanten Mitarbeiter Stellplatzanlage) zu versehen über die Geräte- und Materialtransporte erfolgen sollen. Auf der Baustelle wird eine Reifenwaschanlage betrieben, um den Schmutzeintrag auf die Kreisstraße 86 zu minimieren. Sand und Schlamm der Baustelle werden in dieser Anlage aus den Reifen herausgewaschen. Jeder LKW der die Baustelle verlässt, muss zuvor diese Anlage durchfahren.</p> <p>Die Errichtung des Kreisverkehrsplatzes erfolgt parallel zu den Bauarbeiten auf dem Gelände.</p> <p>Es ist Bestandteil der Genehmigung, dass nach Fertigstellung des KVP diese Anbindung auch für die Nutzung durch Baustellenverkehr freigegeben wird. Die provisorische Zufahrt wird dann unmittelbar zurückgebaut. Die Erdarbeiten auf dem Gelände sind dann größtenteils abgeschlossen.</p> <p>Bei Bedarf wird die Reifenwaschanlage aber auch an der Baustellenausfahrt über den Kreisverkehrsplatz betrieben.</p>
3.4	<p>Zur Begründung mit Umweltbericht (Entwurf Juni 2020) 6. Vorbereitende Untersuchungen und Gutachten 6.1 Verkehrsentwicklung Änderungen der Gemeinde (Seite 13): <i>„...Dies wird auch dann der Fall sein, wenn sich durch die zwischenzeitlich beschlossene Schließung des Aldi-Zentrallagers in Beverstedt das Verkehrsaufkommen erhöhen wird. Im vorliegenden Verkehrsgutachten wurde auch eine Prognose mit einem deutlich erhöhten Verkehrsaufkommen mit 330 Pkw Fahrten sowie 424 Lkw Fahrten am Tag durchgeführt („worst-case-Szenario“). Die tageszeitliche Verteilung der Fahrten ändert sich hierbei</i></p>	

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p><i>nicht, so dass das erhöhte Pkw-Verkehrsaufkommen mit maximal 60 Pkw-Fahrten und 22 Lkw-Fahrten in der Stunde 13:00 bis 14:00 Uhr auftritt. Die 60 Pkw-Fahrten treten auch in der Stunde von 22:00 bis 23:00 Uhr auf. Anhand der in Abbildung 3.4 dargestellten Tagesganglinie der Harburger Straße wird deutlich, dass während dieser Stunden die die Grundbelastung der Harburger Straße vergleichsweise gering ist.</i></p> <p><i>Das nun neu berechnete Verkehrsaufkommen liegt in nahezu gleicher Größenordnung. Die verkehrlichen Auswirkungen wurden somit bereits gutachterlich berücksichtigt und nun noch einmal gutachterlich zusätzlich überprüft. Die Verkehrszahlen von Aldi sind nachvollziehbar, da die Anzahl der Fahrten mit der Anzahl der zu beliefenden Filialen korreliert...."</i></p> <p>Die Verkehrsuntersuchung widerspricht der Verkehrsuntersuchung zum Lärmaktionsplan, in der schon jetzt eine deutliche - für viele Anlieger der K86 gesundheitsgefährdende - Überlastung der Hauptstraße festgestellt wurde. Die Begründung, dass sich die Verkehrszunahme durch die Ansiedlung des Zentrallagers einschließlich Beverstedt über den ganzen Tag verteilt, täuscht darüber hinweg, dass der Verkehr wenigstens (lt. Gutachten) zu 5% täglich durch den Ortskern fährt. Das bedeutet bei einer Verkehrszunahme von 330 PKW-Fahrten = 16,5 PKW mehr und bei 424 LKW-Fahrten = 21 LKW mehr. Also insgesamt 38 Fahrten, die mindestens täglich mehr durch den Steller Ortskern fahren.</p> <p>Berücksichtigt werden hier u.E. auch nicht die Fremdfahrzeuge, wie bspw. Lieferfahrzeuge der Firma Behr, die Aldi an- und abfahren.</p> <p>Zu bedenken geben wir auch, dass bei Staus auf der Autobahn, Baustellen oder anderen Gründen, wie z.B. einer Umleitung der Ortskern durch Stelle verkehrstechnisch kollabieren würde.</p>	<p>Bezogen auf die 38 Fahrten in 24 Stunden bedeutet dies eine mittlere Zunahme von weniger als 2 Kfz pro Stunde. Die Firma Aldi hat vertraglich zugesagt, dass die Lieferfahrten durch die Ortsdurchfahrt von Stelle auf das erforderliche Maß begrenzt wird, so dass sich die Anzahl der tatsächlichen Lkw-Fahrten noch erheblich verringern wird. Die Fa. Aldi verpflichtet sich insofern im Durchführungsvertrag nur für eine Anlieferung des ALDI-Markts in Stelle selbst die Ortsdurchfahrt mit dem eigenen Fuhrpark zu nutzen. Externe Lieferanten werden zudem vertraglich verpflichtet, das Logistikzentrum ausschließlich über die AS Maschen und nicht durch den Ortskern Stelle anzufahren. Ferner ist ALDI verpflichtet, Hinweisschilder und Informationsmaterial zur korrekten Anfahrt in verschiedenen Sprachen zu verwenden und Lieferanten regelmäßig per Anschreiben auf die An- und Abfahrtsbeschränkungen hinzuweisen. Auf diese Weise wird das heute bestehende Belastungsbild der Ortsdurchfahrt grundsätzlich nicht verändert.</p>
3.5	<p>noch 6.1 Verkehrsverteilung K86 / AS Winsen West Änderungen der Gemeinde zu 6.1 c) (Seite 13) <i>„...Die K86-Ost (Ortsdurchfahrt) wird somit nur in sehr begrenztem Umfang zusätzlich belastet. Der Logistikbetrieb ist hinsichtlich der An- und Ablieferung auf die AS Maschen ausgerichtet. Der durch das Zentrallager verur-</i></p>	

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p><i>sachte Verkehr wird nahezu vollständig nach Westen zur AS Maschen abgewickelt. Dabei wird nicht nur auf die oben genannten fiktive Annahmen des Gutachters zurückgegriffen, sondern insbesondere auch auf das tatsächlich anzunehmende Verkehrsaufkommen, das sich aus dem bisherigen Aldi-Standort in Seevetal und dem durch die Schließung des Aldi-Zentrallagers in Beverstedt bedingten zusätzlichen Verkehr ergibt...."</i></p> <p>Berücksichtigt wird hier nicht die Tatsache, dass in Stelle ein größeres Lager als in Seevetal mit einem 24/7 Stundenbetrieb errichtet werden soll. Der Verkehr auf der K86 ist schon jetzt überlastet. Jedes Fahrzeug was zusätzlich auf der K86 fährt wäre ein Fahrzeug zu viel.</p> <p>Im ergänzenden Verkehrsgutachten wird immer noch auf die Zählung von 2017 bzw. 2015 Bezug genommen.</p> <p>Das Verkehrsgutachten (Nr.12) beinhaltet schon „Beverstedt“. Dies ist aber nicht als Ergänzung ersichtlich. Die Zahlen der Verkehrsaufkommen sind in jedem Gutachten (Nr. 12 und 13) unterschiedlich und nicht nachvollziehbar.</p> <p>Gibt es eine aktuelle Verkehrszählung, die an mehreren Tagen zu unterschiedlichen Zeiten den Verkehr zählt, um einen repräsentativen Durchschnitt darzustellen, und wenn ja, wo ist die veröffentlicht?</p>	<p>Im Verkehrsgutachten vom 15.6.2017 wurde eine Worst-Case-Betrachtung, die einer Kapazitätserhöhung am Standort Stelle abbilden soll, berücksichtigt. Die Schließung des Standortes war zu diesem Zeitpunkt als konkrete Maßnahme noch nicht bekannt und wurde in die Ergänzung (Anlage 12 Verkehrsuntersuchung 25. März 2020) eingearbeitet.</p>
3.6	<p>6.2 Lärm, Luftschadstoffe, Licht</p> <p>6.2.1 Lärmtechnische Untersuchung Änderungen der Gemeinde (Seite 16)</p> <p><i>Die zu Grunde gelegten Betriebstätigkeiten von ALDI stellen insbesondere für die lauteste Nachtstunde Maximalbelastungen dar. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm im Tagzeitraum sicher eingehalten werden. In der lautesten Nachtstunde werden die zulässigen Immissionsrichtwerte gemäß Nicht-Relevanz- Kriterium der TA Lärm ebenfalls an allen Punkten eingehalten. Auch durch einzelne Geräuschspitzen sind keine Konflikte in der maßgeblichen Wohnnachbarschaft zu erwarten..</i></p> <p><i>...Das Nicht-Relevanz-Kriterium kann auch dann eingehalten werden, wenn sich aufgrund der Schließung des Aldi-Zentrallagers in Beverstedt das Verkehrsaufkommen erhöhen wird. Da sich die vorliegende Untersuchung auf einen sehr konservativen Ansatz für die lauteste Nachtstunde bezieht, und die Verkehrsmengen für das Szenario inklusive Zentrallager Beverstedt</i></p>	

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p><i>deutlich unter diesem Ansatz liegen, sind die schalltechnischen Auswirkungen geringer als die vorliegenden Ergebnisse und somit bei der Beurteilung nach TA Lärm entsprechend unkritisch zu bewerten.</i></p>	
	<p>Laut Lärmaktionsplan (s. Bekanntmachung 34/2020, Gemeinde Stelle) ist die Empfehlung der WHO den Lärmpegel nachts auf weniger als 45 dB und Tagsüber auf 53 dB zu verringern, um gesundheitsschädliche Auswirkungen durch den Straßenverkehr zu verhindern. Jedoch verursacht schon der Rückfahrwarner von LKWs bis zu 90 dB. Der Vorschlag, von der Firma ALDI, dass die Rückfahrwarner nachts ausgeschaltet werden können, setzt voraus, dass der Fahrer entgegen der Empfehlung der Berufsgenossenschaft eine hohe Verantwortung übernimmt. Wir bezweifeln, dass die Firma ALDI diese Maßnahme auch gegen Fremdfahrzeuge durchsetzen kann.</p> <p>Die Aussagen des LAP-Gutachten von "Lärmkontor" zur Aussage der Ergänzung der Verkehrsuntersuchung des Planungsbüros Patt sind u.E. nicht übereinstimmend. Sehr viele Anlieger der K86 sind laut der Untersuchung zum LAP, schon heute weit über der Belastungsgrenze dem Verkehrslärm ausgesetzt.</p> <p>Ferner nehmen wir wie folgt Stellung: Laut Bauleitplanung §1 erster Abschnitt (5) sollen Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten und dazu eine menschenwürdige Umwelt sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen schützen und entwickeln. ... Laut Absatz 7 gemäß § 1a sind besonders die Belange des Umweltschutzes, ... des Naturschutzes und der Landschaftspflege insbesondere des Naturhaushalts, des Wassers, der Luft und des Bodens einschließlich seiner Rohstoffvorkommen, sowie das Klima zu schützen.</p> <p>Die Bundesregierung hat einen Indikator für den Naturzustand erarbeitet und sich zum Ziel gesetzt den jetzigen Naturzustand in den nächsten Jahren deutlich zu verbessern. Dies steht in einem deutlichen Widerspruch zu dem Plan ein zweites Zentrallager in Stelle zu bauen. Die Artenvielfalt und Landschaftsqualität werden u. E. hier nicht genug gewürdigt.</p>	<p>Bei dem Bauleitplanverfahren zum ALDI Zentrallager und der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Stelle handelt es sich um zwei unterschiedliche Verfahren. Diese sind auch terminlich unabhängig voneinander.</p> <p>Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans besteht ein eigenes Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung, welches sich entsprechend den gesetzlichen Vorgaben mit der Ist-Situation (Analysejahr 2015) beschäftigt. Die Untersuchung zum ALDI Zentrallager basiert auf Prognoseberechnungen. Zudem ist die Lärmaktionsplanung eher als Screening-Verfahren gedacht und entfaltet im Gegensatz zum Bebauungsplanverfahren, welches eine höhere Detailtiefe aufweist, keine direkte Rechtsverbindlichkeit.</p> <p>Als eine Reaktion auf die hohe Belastung im Bereich der Ortsdurchfahrt sollen die Verkehre des ALDI-Zentrallagers über die K86 in Richtung Anschlussstelle Maschen geführt werden. Der Vorhabenträger verpflichtet sich insofern im Durchführungsvertrag zu entsprechenden Maßnahmen; nur für eine Anlieferung des ALDI-Markts in Stelle selbst ist eine Nutzung der Ortsdurchfahrt mit dem eigenen Fuhrpark zulässig. Externe Lieferanten werden vertraglich verpflichtet, das Logistikzentrum ausschließlich über die AS Maschen und nicht durch den Ortskern Stelle anzufahren. Damit wird das heute bestehende Belastungsbild grundsätzlich nicht verändert. Durch die geringfügigen Pkw-Verkehre erfolgt keine messbare und damit relevante Änderung der Belastung. Eine relevante schalltechnische Mehrbelastung im Bereich der Ortsdurchfahrt Stelle scheidet mithin aus.</p> <p>Im Hinblick auf die (gemäß schalltechnischer Untersuchung für die Belastung eigentlich nicht relevanten) Rückfahrwarner hat sich der Vorhabenträger freiwillig bereit erklärt, im Durchführungsvertrag die Verpflichtung zu übernehmen, bei Lkw des eigenen Fuhrparks die Rückfahrwarner innerhalb des Betriebsgeländes auszustellen.</p>



Nr.	Anregung	Abwägung
3.7	<p>Gerne hätten wir auch Stellungnahmen der Gemeinde Seevetal und des Nds. Straßenbauamts Verden eingesehen.</p> <p>Wir haben auf Ihrer Internetseite die aktuellen Stellungnahmen nicht gefunden. Grundsätzlich möchten wir die Unübersichtlichkeit der Veröffentlichung bemängeln. Aus unserer Sicht geht nicht eindeutig hervor, welche Änderungen gemacht wurden. Man muss jedes einzelne Gutachten aufrufen und die farblich gekennzeichneten Änderungen herausfiltern. Hilfreich wäre eine Gegenüberstellung ALT/NEU, ähnlich wie die Abwägung in Tabellenform.</p> <p>Ihre im Internet veröffentlichten Unterlagen sind aus unserer Sicht auch verwirrend, was die Zahlen angeht. Es werden verschiedene Gutachten zusammengewürfelt. Für uns als Bürger sind die Zahlen irreführend und nicht nachvollziehbar. Hier würden wir uns wünschen, dass die Gemeinde bzw. die Firma Patt eine übersichtliche Grafik des Verkehrsaufkommens, besonders zu den Stoßzeit, zusammenstellt, mit der dann auf Stelle zukommenden Situation (aktueller Verkehr, REWE- Erweiterung, Neubaugebiet Grasweg-West, ALDI Ohlendorf und ALDI Beverstedt + Zulieferer).</p>	<p>Die Hinweise zur bürgerfreundlichen Darreichung der Unterlagen werden zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde ist jedoch der Ansicht, dass es nicht darum geht, die Gutachten im Sinne alt und neu zu vergleichen, sondern die neu gewonnenen Erkenntnisse bekannt zu machen und so der Öffentlichkeit die Gelegenheit zu geben, sich damit auseinanderzusetzen bzw. hierzu konkret Stellung zu nehmen.</p>
3.8	<p>Wir sind sicher, dass auch die Ratsmitglieder zum Großteil keine Gelegenheit hatten, das gesamte Abwägungsmaterial zu lesen und zu verstehen. Zumal sie ehrenamtliche Politiker sind und u.E. hierfür zu wenig Zeit dafür hatten. Es wäre Sache der Verwaltung den Ratsmitgliedern die Unterlagen so aufzubereiten, dass eine sachliche und faire Auseinandersetzung mit dem Thema möglich wäre.</p> <p>Bei der Durcharbeitung Ihrer veröffentlichten Unterlagen im Netz ist aufgefallen, dass Namen von privaten Stellungnahmen (zwischenzeitlich geschwärzt) und eMail Adressen von Trägern öffentlicher Belange veröffentlicht wurden. Sollten unsere Bedenken veröffentlicht werden, bitten wir um Beachtung der Datenschutzgrundverordnung, indem Sie unsere Daten vor der Veröffentlichung schwärzen.</p>	<p>Die Ratsmitglieder haben jederzeit die Gelegenheit, so wie interessierte Bürger auch, nach Absprache persönliche Termine und/ oder Fragen zu stellen, die aus der Verwaltung nach besten Wissen beantwortet werden, bzw. Fragen an Gutachter weitergeleitet werden.</p>
<b>4.</b>	<b>Stellungnahme 4</b>	
4.1	<p>ich haben die im jetzigen Beteiligungsverfahren veröffentlichten Unterlagen zur Kenntnis genommen, muss leider jedoch weiterhin feststellen, dass die</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Im Verkehrsgutachten wurde von Beginn an eine Worst-Case-Betrachtung durchgeführt. Sie dient</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>Planungsunterlagen mit erheblichen Fehlern behaftet sind. Daher möchte ich meine Anregungen und Bedenken mitteilen.</p> <p>In der Begründung mit Umweltbericht (Kapitel 6.1) wird auf die deutliche Verkehrszunahme durch die Lagerschließung in Beverstedt eingegangen. Die tägliche Anzahl der LKWs steigt von 268 auf 424, welches einen Anstieg von + 58% zur alten Planung zur Folge hat. Ich kann mir nicht vorstellen, dass dieser starke Anstieg keine Auswirkungen auf das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung hat. Außerdem ist die Annahme, die LKW-Anzahl aus Beverstedt direkt nach Stelle zu übertragen falsch. Schon heute wird der Fuhrpark in Abhängigkeit der zu beliefernden Filialen optimal ausgelastet. Die Disposition der Fahrzeuge ist auf die optimale Ausnutzung der erlaubten Fahrzeit der LKW-Fahrer ausgelegt. Durch die Schließung des Lagers in Beverstedt ergeben sich aus Stelle Mehrkilometer zu den Filialen, welche durch den vorhandenen Fuhrpark nicht abgedeckt werden können und daher durch zusätzliche Fahrten erbracht werden müssen. Bitte das Gutachten entsprechend anpassen.</p> <p>Die Aussage: „Die tageszeitliche Verteilung der Fahrten ändert sich hierbei nicht [... 1“ ist u.a. aus dem oben genannten Grund ebenso falsch. Durch längere Fahrtwege ergeben sich längere Fahrzeiten und daher kommt es entweder bei der Abfahrt- oder Ankunftszeit zu Zeitverschiebungen, welche im Gutachten zu berücksichtigen sind. Insbesondere bei den Abfahrtzeiten wird es voraussichtlich zu Verschiebungen kommen, da die erhöhte LKW-Anzahl bei gleichbleibendem Personaleinsatz im Lager gar nicht gleichzeitig abgefertigt bzw. beladen werden kann. Bitte das Gutachten entsprechend anpassen.</p>	<p>dazu, eine Kapazitätserhöhung am Logistikstandort in Stelle abzubilden. Dies wird durch die Zusammenlegung mit dem Logistikzentrum aus Beverstedt erreicht. Daher behalten die Aussagen des „alten“ Gutachtens aus dem Jahr 2019 weiterhin Gültigkeit.</p> <p>Die verkehrsgutachterlich ermittelten Verkehre sind zudem im Durchführungsvertrag als verbindlich festgeschrieben. Es erfolgt zudem ein fachgutachterliches Monitoring unter Leitung der Gemeinde Stelle.</p>
4.2	Ich erwartete eine Berücksichtigung meiner Anregungen und Bedenken im Rahmen der Abwägung und bitte um Zusendung der Abwägungsergebnisse.	
<b>5.</b>	<b>Stellungnahme 5</b>	
5.1	<p>hiermit legen wir ihnen unsere Stellungnahme vor und bitten um Berücksichtigung unserer darin im Detail vorgetragenen ANREGUNGEN und BEDENKEN (auch aus den Jahren vom 2.05.11, -2.10.17 / - 4.10.18 1- 25.03.19) sowie auch die Anregungen und Bedenken (Lärmaktionsplan) vom 11.08.2020 im Rahmen der Ihnen obliegenden gerechten Abwägung aller Belange.</p>	

Nr.	Anregung	Abwägung
5.1	<p><b>Sachverhalt</b> Wir sind Eigentümer und Nutzer der hochbelasteten Häuser (WA 23.06.2020) am westlichen Ortsrand von Stelle, südlich der Kreisstraße K86 und als allgemeines Wohngebiet (WA) ausgewiesen. Siehe hierzu auch den Lärmaktionsplan 3. Runde Berichtstand vom 21.04.2020. In diesem Zusammenhang stellt sich für uns die Frage: warum die PGT in der Ergänzung der Verkehrsuntersuchung/Verkehrsuntersuchung vom 25.03.2020 nur mit Analysen und Prognosen arbeitet die für uns nicht nachvollziehbar bzw. fehlerhaft sind, auch viele Ungereimtheiten aufwerfen, obwohl genaue Daten aus den Verkehrsmessungen der Jahre 2015 und der Vergleichsmessung in 2020 vom Landkreis Harburg für den schwer betroffenen Bereich Kreisel Grasweg K86 (Harburger Str.) bis westlichen Ortsausgang Stelle vorliegen.</p>	
5.2	<p><b>Bedenken</b> Die Prognosen die von der PGT für das Jahr 2030 aufgrund der Schließung des Aldi - Zentrallagers in Beverstedt wird das Verkehrsaufkommen in Stelle sich zwar erhöhen, aber von der PGT als untergeordnet eingestuft wird! Dieses ist nicht mehr nachvollziehbar und sehr bedenklich! Der PGT scheint entgangen zu sein, das die letzte Verkehrszählung vom 26.02.- 4.03.2020 die sogenannte Prognose (Verkehrsaufkommen) für 2030 jetzt schon in 2020 weit übertroffen wird! Die zusätzliche geplante Verlegung des Zentrallagers Beverstedt nach Stelle hat schwere Folgen für die Bevölkerung von Stelle und für die anliegenden Ortschaften. Siehe Hinweise der WHO zur hohen Lärmbelastungen und ihre schweren gesundheitlichen Auswirkungen! (z.B.: Herzinfarkt / Schlaganfall / Depressionen sowie Lerndefizite bei Kindern. Betroffen von hohen Belastungen mit potenziellen gesundheitsgefährdender Wirkung sind jetzt schon 1040 Steller Bürger entlang der Ortsdurchfahrt von Ortsschild zu Ortsschild betroffen! Siehe (LAP) vom 21.04.2020 Für uns stellt sich hier die Frage: Warum im Neubaugebiet Grasweg West, ein im Volksmund benanntes Lärmschutzhaus gebaut werden muß, das auch noch den dörflichen Charakter weiter zerstört! Werden hier wieder Lärmschutzprobleme verschleiert auf Kosten des Schutzgut Mensch?</p>	<p>Die angesprochene Verkehrszählung hat der Landkreis Harburg durchgeführt. Die resultierenden Zahlen stellen jedoch keine Basis für Vergleiche mit den in 2015 erfolgten Zählungen oder für Prognosen dar, da dies an einer völlig anderen Zählstelle erfolgte und lediglich Werte aus dem Gesamtzeitraum der Zählung vorliegen und keine DTV-Werte, wie bei geeichten Zählungen üblich. Die Zählung erfolgte im Zusammenhang mit einer Geschwindigkeitserfassung.</p> <p>Die Verlegung des Zentrallagers Beverstedt an den geplanten Standort in Stelle wurde schalltechnisch bewertet und ist bezogen auf die Beurteilung nach TA Lärm als unbedenklich eingestuft worden. Die verkehrsgutachterlich ermittelten Verkehre sind zudem im Durchführungsvertrag als verbindlich festgeschrieben. Es erfolgt zudem ein fachgutachterliches Monitoring unter Leitung der Gemeinde Stelle. Als eine Reaktion auf die hohe Belastung im Bereich der Ortsdurchfahrt sollen die Verkehre des ALDI-Zentrallagers über die K86 in Richtung Anschlussstelle Maschen geführt werden. Der Vorhabenträger verpflichtet sich insofern im Durchführungsvertrag zu entsprechenden Maßnahmen; nur für eine Anlieferung des ALDI-Markts in Stelle selbst ist eine Nutzung der Ortsdurchfahrt mit dem eigenen Fuhrpark zulässig. Externe</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
5.3	<p>Anregungen</p> <p>A - Ein Gesamtverkehrsgutachten</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. die Nennung der Standorte/Landkreise, die genauen Anzahl der Aldi Filialen die zusätzlich nach Schließung von Beverstedt von Stelle aus beliefert werden müssen und wie oft.</li>   <li>2. Wie hoch wird der LKW Anteil der Fremdspeditionen durch die erhöhte Warenanlieferung?</li>   <li>3. Folgen der Erweiterung des REWE-Zentrallagers? Anzahl der LKWs/Waren Eingang/Ausgang der Speditionen/Subunternehmer Anzahl der PKWs?</li> <li>4. Berücksichtigung Planungsverfahren Grasweg -West (aktualisiert)</li> <li>4.a Sowie das Verkehrsaufkommen des Discounter NETTO - LKW / PKW</li> </ol>	<p>Lieferanten werden vertraglich verpflichtet, das Logistikzentrum ausschließlich über die AS Maschen und nicht durch den Ortskern Stelle anzufahren. Damit wird das heute bestehende Belastungsbild grundsätzlich nicht verändert. Durch die geringfügigen Pkw-Verkehre erfolgt keine messbare und damit relevante Änderung der Belastung. Eine relevante schalltechnische Mehrbelastung im Bereich der Ortsdurchfahrt Stelle scheidet mithin aus.</p> <p>Die heutigen Logistikzentren beliefern Filialen in folgenden Landkreisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Teile Landkreis Uelzen</li> <li>-Teile Landkreis Rotenburg/Wümme</li> <li>- Landkreis Lüchow Dannenberg</li> <li>- Landkreis Harburg</li> <li>- Bezirk Hamburg Harburg</li> <li>- Bezirk Hamburg Mitte</li> <li>- Bezirk Hamburg Bergedorf</li> <li>- Schleswig Holstein Wentdorf, Geesthacht und Lauenburg</li> </ul> <p>Die Anzahl der Fahrten sind dem Gutachten zu entnehmen. Die An- und Abfahrt wird über die AS Maschen gelenkt (Verpflichtung Durchführungsvertrag, s.o.).</p> <p>Für die Beurteilung des Verkehrsaufkommens infolge der Neuplanung des Zentrallagers werden die zu erwartende Verkehrsmengen (Pkw und Lkw) und dessen Verteilung (Zeit und Richtung) analysiert (s. 3.3 des Gutachtens). Für die Bewertung ist es dabei unerheblich, ob es sich um Fahrten einer Fremdspedition oder um die der eigenen Lkw-Flotte handelt.</p> <p>Maßgeblich ist die Gesamtbelastung der K 86, an der das Planvorgaben anbindet. Insoweit sind auch die Vorhaben berücksichtigt, die zu der vorhandenen bzw. prognostizierten Zunahme der Gesamtbelastung beitragen.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	5. Planungsvorhaben "Unter den Linden" 6. Umgestaltung (Neubau Discounter -ALDI) "Hainfelder Hof " Stelle 7. Neubau Volksbank/Bäckerei Soetebier Harburger Str. (Kirchen- Grundstück) 8. die geplante Nachverdichtung. 9. das Bauvorhaben Nahversorger am Büllhorner Weg	
5.4	B - Die Machbarkeitsstudie	Die Machbarkeit bzw. Vertretbarkeit der Planung wird im Rahmen des Aufstellungsverfahrens nachgewiesen. Eine darüber hinaus gehende Machbarkeitsstudie ist daher nicht erforderlich.
5.5	C - Die Umweltverträglichkeitsprüfung	Die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt im Rahmen der Umweltprüfung, die durch das BauGB vorgegeben ist. Der Umweltbericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der Umweltprüfung zusammen.
5.6	D - TA - Lärm 1. Wir erwarten die Definition des Nicht- Relevanz - Kriteriums und Aufklärung warum die Immissionswerte um 6 dB(A) unterschritten werden, und so nicht als relevant bezeichnet und ausgeschlossen werden! Auf Grund von sogenannten Vorbelastungen. +Oder kommt diese Formel nur zur Anwendung, um Veränderungen von schlechten Lärmschutzwerten zu Gunsten der Verkehrslärmwerte wieder in die richtige Verkehrs-Lärmschutzverordnung zu bringen!!  Bedenken 2. Siehe hierzu auch das Protokoll der OEWA - Sitzung vom 27.06.2018 DS-NR XVI1049-08 da heißt es unter anderem, das die Richtwerte von 34dB(A) nachts durch Aldi auf Grund der Vorbelastung nicht überschritten werden!! Durch die (Vorbelastung) wird die (16.B1mSchV) einfach außer Kraft gesetzt und führt unserer Meinung nach zur Vorteilsnahme des Investoren (Bauplanung)	In Kapitel 3.2.1 der TA Lärm heißt es: <i>„Die Genehmigung für die zu beurteilende Anlage (hier ALDI) darf auch bei einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte aufgrund der Vorbelastung (hier u.a. REWE) aus Gründen des Lärmschutzes nicht versagt werden, wenn der von der Anlage verursachte Immissionsbeitrag im Hinblick auf den Gesetzeszweck als nicht relevant anzusehen ist. Das ist in der Regel der Fall, wenn die von der zu beurteilenden Anlage (hier ALDI) ausgehende Zusatzbelastung die Immissionsrichtwerte nach Nummer 6 am maßgeblichen Immissionsort um mindestens 6 dB(A) unterschreitet.“</i> Mit Vorbelastung ist hier das Vorhandensein weiterer Gewerbebetriebe wie z.B. REWE gemeint. Unter Vorbelastung wird hier nicht der Lärm aus Straßen- und Schienenverkehr verstanden.  Mit der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung wird nachgewiesen, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm ohne weitere Schutzmaßnahmen tags und nachts um mindestens 6 dB unterschritten werden. In diesem Fall ist die Zusatzbelastung durch die zu beurteilende Anlage am betrachteten Immissionsort nicht relevant („Nicht-Relevanz-Kriterium“).

Nr.	Anregung	Abwägung
5.7	<p>Anmerkung</p> <p>3. Trennungsgrundsatz: Zum Schutz vor Gewerbelärm und störender gewerblicher Nutzung, ist die Wohnnutzung voneinander weiträumig zu trennen! In Anlehnung an den "ABSTANDSERLASS NRW". Das "Schutzgut Mensch" ist immer mehr in den Hintergrund gedrängt worden und wird von den Unterzeichnern nicht mehr toleriert!</p>	<p>Die 16. BImSchV findet im vorliegenden Bauleitplanverfahren keine Anwendung, da Sie losgelöst vom Anlagenlärm durch das ALDI-Zentrallagers betrachtet wird, welcher nach TA Lärm zu beurteilen ist. Die Untersuchung des Verkehrslärms ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bauleitplanverfahrens.</p> <p>Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen gilt der Grundsatz, dass die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen insbesondere auf Wohngebiete so weit wie möglich vermieden werden (Trennungsgrundsatz, § 50 BImSchG). Es gibt jedoch keine zwingende Pflicht zur Einhaltung von pauschalen Mindestabständen der Gebiete untereinander.</p> <p>Die Überprüfung, ob mit der Vorhabenplanung unzumutbare oder schädliche Umweltauswirkungen verbunden sind, kann nur im Rahmen der hierfür geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen erfolgen. Diesem Anspruch kommt die vorliegende Planung nach.</p> <p>Die vorliegenden Gutachten (Lärm, Luftschadstoffe, Licht) beziehen sich konkret auf die geplante Nutzung und die durch sie verursachten Emissionen. Es wird nachgewiesen, dass die maßgeblichen Richtwerte ohne weitere Schutzmaßnahmen tags und nachts eingehalten werden. Im Rahmen der Erstellung des Vorhaben- und Erschließungsplans wurde zudem bewusst eine Gebäudekörperanordnung gewählt, die abschirmend wirkt.</p>
5.8	<p>E - UMGEBUNGSLÄRM / RICHTLINIEN</p> <p>1. Verursacher auf dem Betriebsgelände des geplanten Zentrallagers. Zusätzliche Lärmquellen Tag / Nacht besonders - bei überwiegendem Westwind!</p> <p><u>Betriebsgeräusche</u> Technische - Gebäudeausrüstung / Klimaanlage/ Be.- u. Entlüftungsanlagen, Papierpresse Waschanlage, Tankstelle, Kehrmaschinen usw. LKW Verkehre - Druckluftbremsen</p>	<p>Die Vorgaben zur Lärmermittlung bei der Aufstellung von Bebauungsplänen folgen den rechtlichen Vorgaben der DIN18005 und sind für Gewerbelärm in der TA Lärm niedergelegt. Die meteorologischen Verhältnisse wurden bei den Schallausbreitungsberechnungen berücksichtigt. Das Schallgutachten folgt den Vorgaben und entspricht damit den rechtlichen Ansprüchen.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>Rückfahrwarner - Verladegeräusche - Türen schlagen - Hupsignale  Rangierfahrten - Einparken (Gigaliner)  Anfahrgeräusche - Kreisel /Berg  Kühlaggregate - Tiefkühlkost Anlieferung/ Verladung / Abholung  Gabelstapler - Ladeklappenbelastungslärm  PKW - Verkehre / Ein- u. Ausparken, Türen schlagen, Anfahren - Kreisel / Berg</p>	
5.9	<p>Bedenken  Die unter 1 aufgeführten Faktoren des verursachten Umgebungslärm kann nicht bei einem 24/7 Betrieb unter Geräuschspitzen abgehandelt werden, sondern das führt zu einer dauerhaften Verschärfung der Verkehrslärmsituation während der gesamten Nacht/Tagesstunden und ist so nicht hinnehmbar.</p>	<p>Es wurden die relevanten Schallquellen inklusive der einzelnen Geräuschspitzen des ALDI Zentrallagers in den Schallausbreitungsberechnungen berücksichtigt und gemäß TA Lärm beurteilt. Die Schallquellen bzw. der Anlagenlärm durch ALDI ist losgelöst von den Verkehrslärmimmissionen zu berechnen und zu beurteilen. Die Verkehrslärmsituation und der Anlagenlärm werden gemäß den gesetzlichen Grundlagen nicht in Zusammenhang gebracht.</p>
5.10	<p>Weiterhin weisen wir darauf hin, dass die Güterbahnstrecke 1280 in naher Zukunft ihre Funktion als reine Güterbahnstrecke verlieren wird und zusätzlich als Personenzugstrecke genutzt werden soll. Das würde bedeuten, dass diese Strecke 1280 wieder die 30 TAUSEND Zugbewegungen im Jahr erreichen wird und somit den Kriterien des Lärmaktionsplan gem. dem § 47d des Bundes - Immissionsschutzgesetzes zur Umsetzung der Umgebungsrichtlinien unterliegt. Siehe gern. Schreiben LAP Anregungen u. Bedenken vom 11.08.2020  Wir verweisen nochmals auf das Schreiben (Resolution) der Gemeinde Seevetal vom 16.07.2020 an die Gemeinde Stelle.</p>	<p>Die schalltechnischen Auswirkungen des Schienenverkehrs unterliegen anderen Berechnungs- und Beurteilungsvorschriften (Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV). Sie sind losgelöst vom Anlagenlärm durch das ALDI-Zentrallager zu betrachten, welcher nach TA Lärm beurteilt wird. Die Beurteilung des Verkehrslärms ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bauleitplanverfahrens.</p>
5.11	<p>Es wird von den Unterzeichnern angeregt aus den oben genannten Gründen das Planungsverfahren "Fachenfelde-Süd", mit der Zweckbestimmung "Sondergebiet Logistikzentrum", sofort zu beenden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<b>6.</b>	<b>Stellungnahme 6</b>	
6.1	<p>Wir nehmen zu dem oben genannten Verfahren wie folgt Stellung und reichen unten aufgeführte Bedenken und Anregungen ein.  Zudem halten wir im vollen Umfang die in unserer Stellungnahme vom 03.10.2018 zur 1. Auslegung sowie die vom 25.03.2019 zur 2. Auslegung</p>	<p>Die Stellungnahmen der 1. und 2. Auslegung wurden bereits abgewogen.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	geäußerten Anregungen und Bedenken aufrecht und wir erweitern sie durch weitere Punkte mit Bezugnahme auf Änderungen und Ergänzungen in der 3. Auslegung.	
6.2	<p>Vorab verweisen wir auf die für die 3. Auslegung zur Verfügung gestellten Unterlagen. Die Gemeindeverwaltung zeigt sich weder bürgerfreundlich noch transparent in diesem Verfahren. Zunächst wählt sie für den Auslegungszeitraum eine Zeitspanne fest, die überwiegend in den niedersächsischen Sommerferien liegt. Zugleich sind Unterlagen weder gesondert gekennzeichnet, auf die sich der Bürger für die 3. Auslegung konkret beziehen kann noch stimmen aufgelistete Anlagen mit den tatsächlichen Anlagennummerierungen überein.</p> <p>Die Stellungnahmen der öffentlichen Beteiligung aus 2018 sowie 2019 sind unsortiert sowie in der Anzahl der Seiten unstimmt. Hier scheinen Dokumente ohne erkennbare Strukturen ausgewählt worden zu sein.</p>	<p>Die Auslegung hat sich in dem gesetzlich dafür vorgesehenen Rahmen bewegt. Die Gemeinde teilt daher auch nicht die Auffassung, dass Auslegungen grundsätzlich nur außerhalb der Ferienzeiten stattfinden dürfen.</p> <p>Ziel und Inhalt der Planung sind seit langem bekannt. Die nun geänderten Planinhalte und Umweltinformationen (insbesondere bzgl. Verkehr und Artenschutz) halten sich in einem überschaubaren Rahmen, der eine Ausdehnung der gesetzlich vorgesehenen Monatsfrist - auch in der Ferienzeit - nicht rechtfertigt.</p>
6.3	Zusätzlich erlaubt sich die Gemeinde einen weiteren datenschutzrechtlichen Verstoß und veröffentlichte in der Anlage 21 personenbezogene Daten von Bürgern zum Auslegungsbeginn.	Der Vorfall wurde unverzüglich gemeldet.
6.4	<p>Wir verweisen auf die Verkehrssituation an der Autobahnanschlussstelle Maschen, die seit längerem als überlastet eingestuft wird.</p> <p>Ebenso verweisen wir auf fehlende - in Gutachten jedoch vorgeschlagenen - Verbesserungsvorschläge für den Ausbau der Anschlussstelle, die durch die Gemeinde Seevetal bzw. Landesstraßenverwaltung vorgenommen werden sollten/ könnten.</p> <p>Rechnerisch ist der Knotenpunkt Maschen zu verkehrlichen Spitzenzeiten überlastet. Addiert mit Quell- und Zielverkehr würde die Situation erheblich verschärft werden. Ebenso ist mit dem zusätzlichen Verkehrszuwachs eine durch Lärm und Luftschadstoffen verbundene Immissionsbelastung zu rechnen.</p> <p>Wir haben ebenso Zweifel an der Richtigkeit von vorhandenen Gutachten</p>	<p>Gemeinsam mit den Straßenbaulastträgern und den Kommunen wird zurzeit eine Machbarkeitsstudie für eine Entzerrung der AS Maschen erarbeitet.</p> <p>Grundlegend ist ein dreistufiges Vorgehen geplant:                  Stufe 1: Anpassung und Veränderung der Signalzeiten am Knotenpunkt K 86 / K 10 / Homsstraße / Rampe A 39 (Sofortmaßnahme)                  Stufe 2: Bau eines zusätzlichen dritten Fahrstreifens auf dem Südarm des Knotenpunktes (kurzfristig)                  Stufe 3: Entzerrung der AS Maschen durch Neubau von Ein- und Ausfahrtrampen (mittelfristig).                  Hier wird durch o.g. Stufe 1 eine Sofortmaßnahme umgesetzt, die gewährleistet, dass sich die Verkehrssituation im Vergleich zum</p>



Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>sowie den zugrundeliegenden Berechnungen und der Modellierung.</p> <p>Die Darstellung der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Verden vom 04.10.2018 basiert auf einer alltäglichen Beobachtung vor Ort. Wie die Gemeinde sowie die von ihr beauftragten Gutachter von der Annahme ausgehen, bis 2030 eine Konfliktbewältigung durch eine Ummarkierung und durch eine Phasenänderung der Lichtsignalanlage ausgehen kann, grenzt an Unverständnis. Eben deshalb, wenn sowohl das NLStBV als auch die Verkehrsbehörde des Landkreises Harburg bereits in ihren ersten Stellungnahmen auf die hohe Belastung der Kreuzung hingewiesen haben.</p> <p>Unverständnis besteht auch deshalb, so dann mit der Ansiedlung eines Aldi-Logistikzentrums zusätzlich 386 PKW und 372 LKW pro Tag an der beschriebenen hoch belasteten Verkehrsstelle bewältigt werden müssten.</p> <p>Die oben erwähnte Annahme der Gemeinde als auch die der Gutachter steht ebenso im Widerspruch mit den neu ausgelegten Verkehrsgutachten (Anlage auf der Gemeindeseite unter Anlage 13). Die Schließung des Zentrallagers in Beverstedt solle laut Gutachten auf das Verkehrsaufkommen einflusslos sein. Hier fordern wir Sie auf, die Worst-Case-Berechnungen mit bestehenden Zahlen zusammen mit der Zunahme des Verkehrs aufgrund der Schließung des Beverstedter Zentrallager zu betrachten, statt allein den Beverstedt-Verkehr als Wort-Case- Berechnung vorzunehmen.</p> <p>Für uns fehlt die Transparenz im Verkehrsgutachten, inwieweit Zahlen in den Tabellen, wie z. B. auf der S. 14 in der Tabelle 3.5 im Zusammenhang mit dem Text auf S. 15 stehen. Hier bitten wir Sie um Aufklärung.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird von einer unproblematischen Verkehrssituation am Knotenpunkt Maschen zu Spitzenzeiten gesprochen. Wie ist diese Behauptung entstanden? Wir bitten um Aufklärung, wenn das LKW- Aufkommen durch das geplante Logistikzentrum im Zeitraum z. B. von 11 Uhr bis 12 Uhr um 1/3 zunimmt und somit laut Gutachten von 78 LKWs auf zukünftig 103 LKWs ansteigen wird!</p> <p>Auf Unverständnis stößt ebenso die Behauptung im Verkehrsgutachten, s. S. 30, die Anschlussstelle Maschen sei bis 2030 leistungsfähig, sofern die Nachbargemeinden planungs- und umsetzungsfrei blieben und auf eine städtebauliche Entwicklung verzichten würden.</p>	<p>aktuellen Stand ohne diesen Bebauungsplan nicht verschlechtert. Die Maßnahme ist durch die NLStBV und einen Fachgutachter der NLStBV geprüft und eine Zustimmung erteilt worden.</p> <p>Im Verkehrsgutachten wurde von Beginn an eine Worst-Case-Betrachtung durchgeführt. Sie diene dazu, eine Kapazitätserhöhung am Logistikstandort in Stelle abzubilden. Dies wird durch die Zusammenlegung mit dem Logistikzentrum aus Beverstedt erreicht. Daher behalten die Aussagen des „alten“ Gutachtens aus dem Jahr 2019 weiterhin Gültigkeit. Die verkehrsgutachterlich ermittelten Verkehre sind zudem im Durchführungsvertrag als verbindlich festgeschrieben. Es erfolgt zudem ein fachgutachterliches Monitoring unter Leitung der Gemeinde Stelle.</p> <p>s.o.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
6.5	<p>Vergleicht man die Darstellung des Bürgermeisters, regelmäßig im Kontakt mit der Nachbargemeinde Seevetal zu stehen, verwundert der am 15.07.2020 einstimmig gefasste Beschluss der Gemeinde Seevetal und damit die Aufforderung an die Gemeinde Stelle von einer Genehmigung des Vorhabens abzusehen.</p> <p>Hier fragen wir uns, inwieweit tatsächlich ein interkommunales Abstimmungsgebot vorliegt. Wie will der Bürgermeister nun den Steller Bürgern glaubhaft vermitteln, gemeinsam mit den Nachbargemeinden eine Lösung zu erarbeiten, wenn der Beschluss eher einen Bruch in diesem Punkt suggeriert und bestätigt.</p>	<p>Die Gemeinde Seevetal wurde am Planverfahren beteiligt und die Interessen u.a. durch die Sofortmaßnahme (Stufe 1, s.o.) berücksichtigt. Siehe im Übrigen 6.4</p>
6.6	<p>Neben dem genannten Beschluss ignoriert die Gemeinde ebenfalls die mittlerweile über 2269 Unterschriften von Steller Bürgern, die sich gegen eine Ansiedlung eines zweiten Zentrallagers in Stelle, dem Aldi- Logistikzentrum, namentlich ausgesprochen haben.</p>	<p>Die Gemeinde hat die im Rahmen der Offenlegung vorgebrachten Anregungen, Bedenken und Hinweise gewissenhaft geprüft. Teilweise wurden daraufhin Planinhalte geändert (Verringerung der Gebäudehöhe, Sicherung von erhaltenswerten Bäumen) oder zusätzliche Untersuchungen durchgeführt. Aus Sicht der Gemeinde wurden jedoch keine Argumente vorgebracht, die eine Aufgabe der Planung nahelegen.</p> <p>Die Gemeinde nimmt zur Kenntnis, dass man der Planung nicht zustimmt. Das Planverfahren hat aber auch gezeigt, dass das geplante Vorhaben an diesem Standort unter Berücksichtigung der notwendigen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen (Natur- und Artenschutz, Verkehr, Emissionen) in verträglicher Weise umgesetzt werden kann.</p>
6.7	<p>Die bereits erwähnte Lärm- und Luftbelastung in der Gemeinde Stelle steht einher mit der Zunahme des Verkehrsaufkommens durch das geplante Aldi-Logistikzentrum. Die positive Haltung der Gemeinde, des Vorhabenträgers als auch die der Gutachter im Zusammenhang mit den so genannten antizyklischen Fahrzeiten entzieht sich jeglicher Vorstellung. Gerade wenn die Steller Bürger minimale ruhigere Phasen aufgrund eines minimalen geringeren Verkehrsaufkommens erleben, würden sie dem durch das Logistikzentrum verursachten zusätzlichen LKW- und PKW-Verkehr ausgesetzt und somit permanent mit einer hohen Verkehrs-, Lärm- und Luftbelastung konfrontiert werden.</p>	<p>Da die durch das ALDI-Zentrallager entstehenden Verkehre über die Anschlussstelle Maschen gelenkt werden, ist von keiner relevanten Mehrbelastung durch Lärm und Luftschadstoffe im Bereich der Ortsdurchfahrt auszugehen. Diese Regelung findet sich im Durchführungsvertrag.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
6.8	<p>Mit Blick auf das Lärmgutachten bezweifeln wir die Unabhängigkeit der Gutachter. Inwieweit sichert die Gemeinde zum Schutz ihrer Bürger eine kritische Auseinandersetzung mit dem vom Auftraggeber (hier Aldi) an die Gutachter gelieferten TA Lärm-Daten zu Verkehrsbewegungen als auch zu Geräuschquellen. Wir bitten hier um ein ergänzendes Prüfgutachten, sofern die Verwaltung fehlenden Sachverstand aufweisen sollte und bitten zugleich um Veröffentlichung der entsprechenden Daten. Insbesondere ist zu klären, vor welchem Hintergrund der Gutachter von der Hessischen Studie zur Untersuchung von Geräuschquellen von Frachtzentren abweicht und auf „Aldi-Daten“ zurückgreift, wenn für so genannte „neue und lärmarme“ LKW angeblich 2db (A) abgezogen werden können und hier ein Wert von 61 db (A) für den auf eine Stunde und einen Meter Weegelement bezogenen Schalleistungspegel angegeben wird.</p>	<p>Die Vergabe der vorliegenden Gutachten erfolgte in Abstimmung mit der Gemeinde. Die Gutachter sind unabhängig und bei der Erstellung an die Einhaltung der rechtlichen Vorgaben und sonstiger anerkannter Regelwerke gebunden. Untersuchungsumfang und Methodik sind jeweils in den Gutachten zu entnehmen und im Übrigen von den beteiligten unabhängigen Fachbehörden (mehrfach) geprüft worden. Es besteht daher auch kein Erfordernis für weitere Zweit- oder Drittgutachten.</p>
6.9	<p>Inwieweit wurden mit Blick auf die Emissionsdaten für die Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit gemäß Nr. 6.5 TA Lärm z. B. erhöhte Störwirkungen bei der Berechnung der Beurteilungspegel vorgenommen, wie z. B. Entlüftungsgeräusche der Betriebsbremsen, Geräusche durch das Zuschlagen von Türen usw.?</p> <p>Hier bitten wir um Aufklärung und um Ergänzung der Daten für eine Neuberechnung und der damit verbundenen Prüfung der Nicht- Relevanz- Kriterien. Inwieweit treffen angegebene Lärmgrenzwerte für Rosenhag 1 und 5 in Stelle zu bzw. inwieweit handelt es sich um eine reine Wohnbaufläche oder um ein Mischgebiet? Wir bitten hier um eine Prüfung der Ausweisung im Flächennutzungsplan und um Anpassung des tatsächlichen Beurteilungspegels in den entsprechenden Berechnungen.</p> <p>Die verschärfte Lärmsituation in der Gemeinde zeigt sich z. B. in den Anweisungen für zukünftige Anwohner des Wohngebietes Grasweg- West. Hier werden Eigentümer z. B. angehalten, Schlafräume lärm/ — bzw. K86-abgewandt zu legen.</p>	<p>Für die Vorhabenplanung war es von vornherein entscheidend, die Abläufe und den Baukörper so zu planen, dass eine möglichst geringe Lärmbelastung für die potenziell betroffenen Anwohner entsteht.</p> <p>Das vorliegende lärmschutztechnische Gutachten bezieht sich konkret auf die geplante Nutzung und somit auch auf den 24/7 Betrieb. Schallquellen wie Fahrgeräusche, Be- und Entladevorgänge, Kühlaggregate u.s.w wurden in den Berechnungen berücksichtigt.</p> <p>Die Geräuschimmissionen werden gemäß der Lärmprognose die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm um mindestens 6 dB unterschreiten. Die Bestimmung der Vorbelastung kann dadurch entfallen. Es wird nachgewiesen, dass die maßgeblichen Richtwerte ohne weitere Schutzmaßnahmen tags und nachts eingehalten werden. Auch durch einzelne Geräuschspitzen sind keine Konflikte in der maßgeblichen Wohnnachbarschaft zu erwarten. Die Vorhabenträger verpflichtet sich zudem im Durchführungsvertrag noch einmal ergänzend, den Betrieb so durchzuführen, dass die in der schalltechnischen Untersuchung benannten Werte eingehalten werden und sämtliche Maßnahmen zu ergreifen, die zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse angren-</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
6.10	<p>Wie auch in unseren Bedenken und Anregungen zum Lärmaktionsplan vom 13.08.2020 geäußert, den bestehenden gesundheitsbeeinflussenden Lärm zu reduzieren, verwundert es umso mehr, durch ein Logistikzentrum entsprechend eine hohe Anzahl an LKW- und PKW- Bewegungen in den Ort Stelle tragen zu wollen.</p> <p>In z. B. öffentlichen Workshops könnten Alternativen für das Planungsgebiet Fachenfelde-Süd ausgearbeitet werden. Workshops bleiben seitens der Gemeinde trotz mehrmaliger Anfragen terminlos. Der Bürgermeister verweist bisher auf z. B. den Austausch zwischen Aldi-Vertretern, der Gemeinde und Bürgern an der Kurzen Heide in 2018 und das anschließende durch einen Mediator begleitete Gespräch in der Schulsporthalle. Diesen Austausch als Workshop zu bezeichnen ist beispielsweise sowie per Definition falsch.</p>	<p>zender schutzwürdiger Gebiete erforderliche werden und solche Maßnahmen dauerhaft zu erhalten. Im Durchführungsvertrag ist insofern zudem ein Monitoring durch die Gemeinde Stelle festgelegt und eine Regelung zu Vertragsstrafen für den Fall von Zuwiderhandlungen aufgenommen worden.</p>
6.11	<p>Die Ansiedlung des derzeit geplanten Logistikzentrums scheint unserer Meinung nach der Beginn für weitere Ausbaustufen zu sein. Mit Bezug auf die Abschirmwirkung der geplanten Betriebshallen bezweifeln wir mit Bezugnahme auf die schalltechnische Untersuchung vorliegende Werte für die so genannte Endausbaustufe. Diese soll nach der Planbegründung im B-Plan unberücksichtigt bleiben - jedoch wird sie mit Blick auf die Immissionsorte 6 und 9 am Heidering als auch für die Erweiterung des Wohngebietes im Süden relevant. Inwieweit werden hier weitere Untersuchungen vorgenommen?</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt. Neben dem genannten oben skizzierten Lärmkonzept (Lärmoptimierte Betriebsabläufe und bauliche Abschirmung sowie Einhaltung des „Nicht-Rrelevanz-Kriteriums“) ist es entscheidend für die Akzeptanz des Vorhabens, dass die entstehenden Verkehre eben nicht durch den Ort geführt werden. Der Logistikbetrieb ist hinsichtlich der An- und Ablieferung auf die AS Maschen ausgerichtet. Der durch das Zentrallager verursachte Verkehr wird nahezu vollständig nach Westen zur AS Maschen abgewickelt. Dies wird auch im Durchführungsvertrag verbindlich geregelt, indem sich der Vorhabenträger verpflichtet, die in der Verkehrsuntersuchung angenommene Verkehrslenkung (grundsätzlich kein Lkw-Verkehr durch Stelle, Ausnahme: Anlieferung für Filiale in Stelle) sicherzustellen und einzuhalten.</p> <p>Mit der vorliegenden Planung ist Umsetzung des Vorhabens in der vorliegenden Fassung möglich. Erweiterungen bedürfen einer neuen Planung bzw. Planänderung.</p> <p>Die schalltechnische Worst-Case Situation für die Wohnnachbarschaft ist die Betrachtung der Endausbaustufe mit den entsprechenden Betriebstätigkeiten bzw. Emissionen. Die Abschirmung der Schallquellen fällt durch die Berücksichtigung der Plangebäudekörper der Erweiterung (insbesondere im Süden) etwas höher aus. Dieser Effekt ist im Vergleich zu den erhöhten Betriebstätigkeiten in der Endausbaustufe allerdings weniger gewichtig. Zudem werden auch die Schallquellen (z.B. Lkw-Stellplatzanlage) im 1. Bauabschnitt geringere Ausmaße aufweisen als in der schalltechnischen Untersuchung zu Grunde gelegt, sodass dann das Gebäude des 1. Bauabschnittes die Schallquellen wieder effektiver abschirmt. Im Szenario 1. Bauabschnitt sind keine höheren Beurteilungspegel an der umliegenden Wohnbebauung zu</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
6.12	Die naturschutzrechtliche Befreiung vom gesetzlichen Biotopschutzes nach § 30 BNatSchG für das Biotop mit dem Kennzeichen GB-WL-2626-206 halten wir als unwirksam. Das laut Gemeinde zugrundeliegende öffentliche Interesse ist in den Punkten Gewerbesteuerereinnahmen sowie Arbeitsplatzbeschaffung anzuzweifeln. Sowohl Gewerbesteuerereinnahmen sind weder aufgrund bestehender Investitionen durch Aldi und ausbleibender Gewerbesteuerzahlung, wie z. B. in 2018 unvorhersehbar. Arbeitsplatzausweisungen bleiben aus, da die Belegschaft aus Ohlendorf übernommen wird.	erwarten.  Die naturschutzrechtliche Befreiung liegt vor und sie wurde von der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Harburg erteilt. Die Gemeinde ist somit auch für die erteilte Befreiung und deren Begründung nicht zuständig. Die Befreiung selbst ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht der Abwägung zugänglich. Das Vorliegen einer Befreiungslage und damit eines Zustandes, in dem sicher mit der Erteilung einer Befreiung gerechnet werden kann, ist jedoch unabdingbare Voraussetzung für die Umsetzbarkeit der Bauleitplanung. Die Gemeinde Stelle geht auch nach einer nochmaligen Überprüfung vor dem Hintergrund dieser Eingabe und eines nunmehr vorliegenden Widerspruchs gegen die naturschutzrechtliche Befreiung sicher davon aus, dass die vorliegende naturschutzrechtliche Befreiung rechtmäßig ist und auch einer gerichtlichen Überprüfung sicher standhalten wird. Es liegt also in jedem Fall eine Befreiungslage vor, in welche die Gemeinde mit dem Erlass des Bebauungsplanes hineinplanen darf.
6.13	Wir sind der Ansicht, den vorgesehenen Durchführungsvertrag der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen und diese Regelungen im B- Plan festzusetzen.	Der Durchführungsvertrag ist nicht Gegenstand der öffentlichen Beratung. Die wesentlichen städtebaulichen Regelungen werden im Bebauungsplan festgesetzt. Regelungen, die u.a. die Umsetzung und Durchführung des Vorhabens betreffen, werden hingegen vertraglich fixiert. Die Begründung zum Bebauungsplan erläutert alle wesentlichen Inhalte des Durchführungsvertrages.
6.14	Wir lehnen das Vorhaben weiterhin ausdrücklich ab und fordern die Gemeinde Stelle auf, das Vorhaben zu beenden, um in eine Alternativplanung mit den Bürgern einzusteigen.	Wird zur Kenntnis genommen. Die vorliegende Planung ist bereits das Ergebnis verschieden möglicher Planvarianten.
<b>7.</b>	<b>Stellungnahme 7</b>	
7.1	im Nachgang und als Ergänzung zu meinen bisherigen Einwendungen aus den Jahren 2017 und 2018 lege ich hiermit neue/weitere Gründe dar, um meinen	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>Bedenken gegen die geplante Ansiedlung eines Aldi-Zentrallagers am angedachten Standort in Stelle Ausdruck zu geben. Gegen das Bauvorhaben lege ich weiterhin und unverändert Einspruch ein. Als zusätzliche Einwendungen neben den bisher von mir dargelegten Begründungen mache ich jetzt geltend:</p>	
7.2	<p>1. Dass der (Infra-)Schall, den das metertief in die Erde gegrabene Gebäude mit seinen Versorgungsschächten, Pumpen, Transformatoren, Generatoren, Ventilatoren, Tanks etc., verursachen wird, aus meiner Sicht eine massive Gesundheits- und Umweltbelastung für die Anwohner und weitere Teile der Steller Bevölkerung darstellt; dieser Schall hat eine immense Reichweite (und die Anwohner sind bereits jetzt durch die Lärmemissionen der Bahn und der anderen großen Gewerbebetriebe dort erheblich belastet). Zu den gesundheitlichen Risiken von (tieffrequentem) Schall verweise ich auf entsprechende wissenschaftliche Studien sowie auf die Seiten des Umwelt-Bundesamtes bzw. des BfS.</p>	<p>Alle technischen Geräte werden so installiert, dass keine Übertragung über den Untergrund erfolgen kann und somit keine Ausbreitung von tieffrequentem Schall zu erwarten ist. Zudem ist durch den Abstand der Wohnbebauung Oldendörpsfeld und dem Einschnitt der Bahntrasse von keiner relevanten Infraschall-Belastung auszugehen. Es gibt derzeit kein standardisiertes Vorgehen zur Prognose von tieffrequentem Schall.</p>
7.3	<p>2. Dass das Aldi-Zentrallager voraussichtlich mit der 5G-Technologie betrieben werden wird, deren gesundheitliche Auswirkungen auf Menschen, Tiere und die Umwelt bisher nicht abgeschätzt werden können</p>	<p>Das geplante Vorhaben hat vorrangig eine logistische Funktion. Der Mobilfunkstandard wird dabei den Erfordernissen angepasst und ist abhängig vom Netzausbau und wird nicht durch den Bebauungsplan vorgegeben oder geplant.</p>
7.5	<p>3. Dass die Maßnahmen zur Stromversorgung des Zentrallagers sich möglicherweise negativ auf die Gesundheit der benachbarten Bevölkerung auswirken und das elektromagnetische Feld den Orientierungssinn der Tiere negativ beeinflussen könnte</p>	<p>Das Plangebiet wird an das öffentliche Stromnetz angeschlossen. Schädigende Auswirkungen auf die Gesundheit von Mensch und Tier werden nicht gesehen.</p>
7.6	<p>4. Dass sich auf dem Areal streng geschützte Arten aufhalten und dort ihren Lebensraum haben, die Schaffung von ortsfernen Ausgleichsflächen ist hier nicht indiziert, da z.B. die auf dem Areal heimische Feldgrille nur eine bestimmte ökologische Nische besetzt.(Bezüglich der bedrohten Tierarten siehe auch weiterhin unverändert meine bisherigen Einwendungen.)</p>	<p>Die Population der Feldgrille kann am Standort erhalten werden. Die genannten Ausgleichsflächen schaffen neue, hochwertige Biotope (Wald, Extensivgrünland). Sie dienen der naturschutzrechtlichen und der walddrechtlichen Kompensation. Artenschutzrechtliche Maßnahmen werden innerhalb des Plangebiets festgelegt. Im Übrigen kann auf den Umweltbericht und die weiteren umweltrelevanten Untersuchungen und ihre Ergebnisse verwiesen werden.</p>
7.7	<p>5. Dass die neu angelegten Tümpel zu einer Belastung des Grundwassers</p>	<p>Eine Belastung des Grundwassers kann daher durch das geplante</p>

Nr.	Anregung	Abwägung
	<p>führen könnten, da sich darin Luftschadstoffe, Abgasemissionen der LKW wie Rußpartikel und belasteter Feinstaub sowie die ausgebrachten Rückstände von Reinigungsmitteln etc. ansammeln dürften und darüberhinaus in den Tümpeln spielende Kinder oder Tiere ertrinken könnten.</p>	<p>Entwässerungskonzept vermieden werden:                      Die Sammlung, Vorreinigung und Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers erfolgt über ein geschlossenes Kanalsystem mit vorgeschalteter Sedimentationsanlage mit Sandfang und Tauchwand. Im Sickerbecken Nordost kann auf eine Sedimentationsanlage verzichtet werden, da hier nur das Dachflächenwasser des Logistikzentrums zur Versickerung gebracht wird.                      Zur Vermeidung einer reduzierten Grundwasserneubildung durch die Oberflächenversiegelung bei der Bebauung im Gewerbegebiet Fachenfelde-Süd wird gemäß gutachterlicher Empfehlung im Randbereich zum Feuchtgebiet Versickerungsbecken angelegt. Dies wird durch die vorliegende Planung gesichert.</p>
7.8	<p>6. Dass die geologische Bodenbeschaffenheit dort ein metertiefes Eingraben eines riesigen Gebäudekomplexes nicht ohne Folgen zulässt.</p>	<p>Es wurde eine Baugrunduntersuchung sowie ein hydrogeologisches Gutachten erstellt in der die Auswirkungen des Vorhaben untersucht wurden. Danach lassen die geomorphologischen Eigenschaften das Vorhaben in der geplanten Form zu. Durch die geplante Höhenlage der unterirdischen Bauteile des Logistikzentrums sind auch keine Auswirkungen auf die Grundwasserströmung zu erwarten.</p>
7.9	<p>7. Dass von den unterirdischen Dieseltanks eine Gefahr für das Grundwasser ausgeht.</p>	<p>Die Anforderungen an ein Tanklager richten sich nach dem jeweiligen Gefährdungspotenzial und Schutzziel. Grundsätzlich gilt, dass die sicherheitstechnische Ausrüstung auf den jeweiligen Einzelfall abzustimmen ist. Dazu gehören u.a. auch bauliche Maßnahmen zur Leckage- und Löschwasserrückhaltung, die nach den geltenden technischen Regeln und Richtlinien (z.B. Arbeitsblatt DWA-A 786 oder DAfStb-Richtlinie) umgesetzt werden müssen.</p>