

Region Hannover

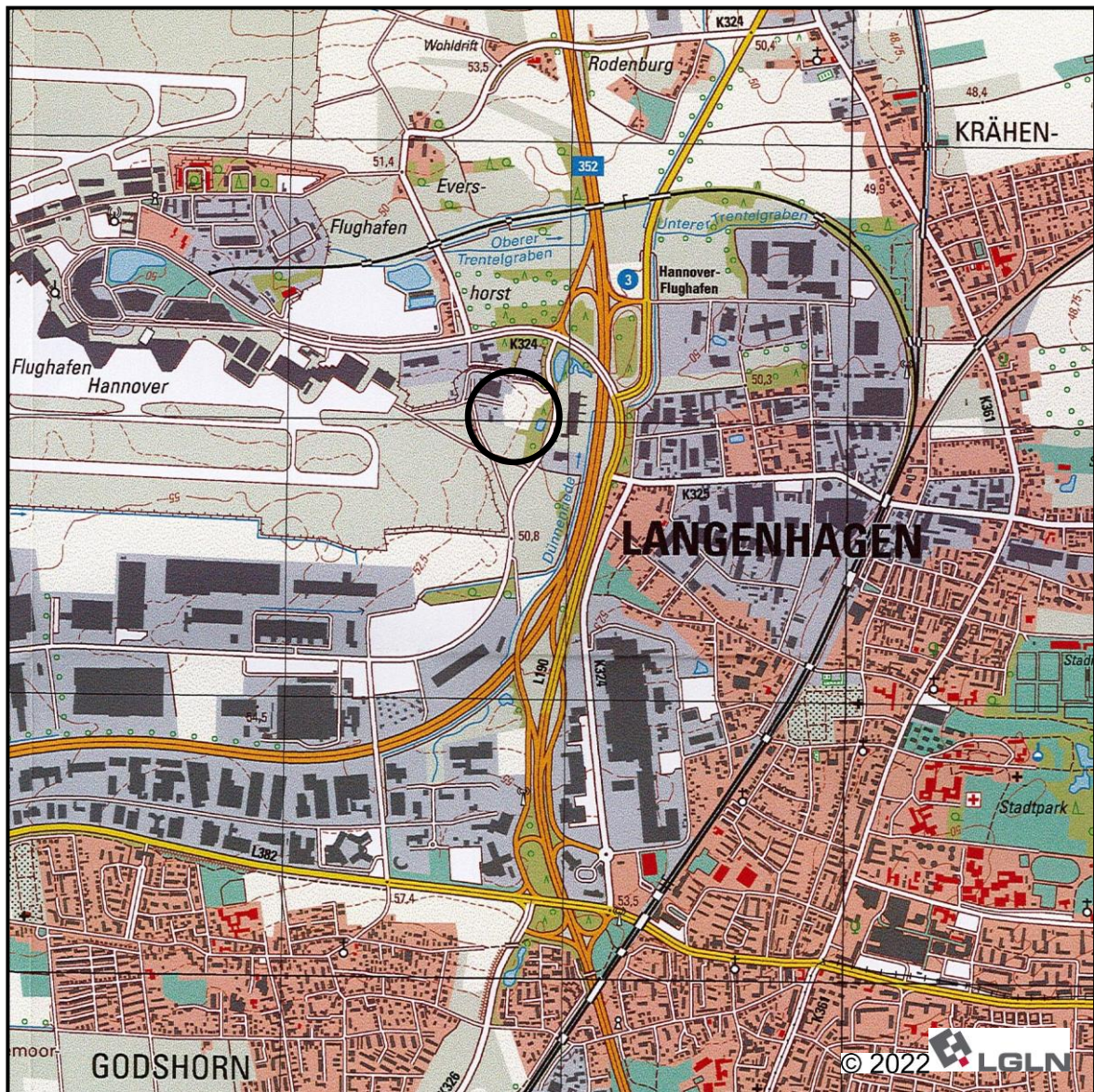
# Stadt Langenhagen

Bebauungsplan Nr. 86 N

„Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung  
mit örtlichen Bauvorschriften

Entwurf der Begründung mit Umweltbericht

Übersichtskarte M. 1 : 25.000



Ausgearbeitet:

Christine Feller, Dipl.-Ing. Architektin / Stadtplanerin, Assessorin des Baufachs  
**Planungsgruppe Lärchenberg**

Rühmkorffstraße 1, 30163 Hannover, Tel. 0511 / 853137, Fax 0511 / 282038  
17.05.2023

# Teil 1 der Begründung

## Inhaltsübersicht

<b>1.</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>1</b>
1.1	Allgemeines	1
1.2	Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes	2
1.3	Räumlicher Geltungsbereich	4
1.4	Ziele der Raumordnung und Landesplanung	5
1.5	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	6
<b>2.</b>	<b>Rahmenbedingungen für den Bebauungsplan</b>	<b>7</b>
2.1	Lage im Stadtgebiet und im Raum	7
2.2	Größe des räumlichen Geltungsbereiches, Eigentumsstruktur	7
2.3	Geländeverhältnisse, Bodenbeschaffenheit, Bodendenkmale, Altlasten, Kampfmittel, Emissionen	7
2.4	Baulich genutzte Flächen, Freiflächen	14
2.5	Verkehrerschließung	15
<b>3.</b>	<b>Wesentliche Festsetzungen des Bebauungsplanes</b>	<b>17</b>
3.1	Art der baulichen Nutzung	17
3.2	Schallschutz	18
3.3	Maß der baulichen Nutzung	21
3.4	Bauweise / überbaubare Grundstückflächen (Baugrenzen)	22
3.5	Verkehrsflächen	23
3.6	Flächen für Abwasserbeseitigung	24
3.7	Geh- und Leitungsrechte	24
3.8	Klimaschutz	25
3.9	Grünflächen	25
3.10	Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	26
3.11	Flächenübersicht	29
3.12	Örtliche Bauvorschriften	30
<b>4.</b>	<b>Nachrichtliche Übernahme</b>	<b>32</b>
4.1	Lärmschutzbereich / Schutzzonen	32
<b>5.</b>	<b>Durchführung des Bebauungsplanes</b>	<b>33</b>
5.1	Maßnahmen, Kosten, Finanzierung	33
5.2	Bodenordnende und sonstige Maßnahmen	33
<b>6.</b>	<b>Auswirkungen des Bebauungsplanes auf öffentliche Belange</b>	<b>34</b>
6.1	Verkehrerschließung	34
6.2	Ver- und Entsorgung	34
6.3	Umweltschutz (Umweltverträglichkeit)	36
6.4	Naturschutz und Landschaftspflege	41
<b>7.</b>	<b>Auswirkungen des Bebauungsplanes auf private Belange</b>	<b>43</b>
<b>8.</b>	<b>Abwägung der beteiligten privaten und öffentlichen Belange</b>	<b>44</b>
<b>9.</b>	<b>Fachgutachten</b>	<b>45</b>
<b>10.</b>	<b>Verfahrensvermerke</b>	<b>46</b>

## Anlage:

Ausschnitt aus dem Bebauungsplan Nr. 86 Neuaufstellung „Flughafenerweiterung - Ost“

## 1. Grundlagen

### 1.1 Allgemeines

Das Verfahren für die Aufstellung eines Bebauungsplanes ist im Wesentlichen in den §§ 2 bis 4b und 10 sowie in den §§ 13, 13a und 13b Baugesetzbuch (BauGB) geregelt. Im Übrigen (d.h. soweit das BauGB keine ausdrücklichen Regelungen enthält) richtet sich das Aufstellungsverfahren nach dem jeweiligen Landes- und Ortsrecht. Die Gemeinde bestimmt insbesondere die Zuständigkeit der Gemeindeorgane für die Bauleitplanung und die einzelnen Verfahrensschritte. Die Regelungen über das Aufstellungsverfahren bis zum Satzungsbeschluss – insbesondere über die Beteiligung der Öffentlichkeit, Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange (TÖB) – dienen primär der Sammlung des Abwägungsmaterials für die abschließend beim Satzungsbeschluss zu treffende Abwägungsentscheidung. Sie sollen zugleich sicherstellen, dass die Betroffenen hinreichende Möglichkeiten zur Information über die Planung und zur Geltendmachung von Anregungen haben. Insoweit ist die verfahrensmäßige Absicherung einer Möglichkeit der Planbetroffenen zur Einflussnahme auf den gemeindlichen Willensbildungsprozess und damit auch auf die konkreten Planinhalte letztlich die Rechtfertigung dafür, dass die Gemeinde mit dem Bebauungsplan normativ Inhalt und Schranken des Grundeigentums festlegen kann.

Der Rat der Stadt Langenhagen hat am 17.03.1997 den Bebauungsplan Nr. 86 Neuaufstellung „Flughafenerweiterung – Ost“ als Satzung gemäß § 10 BauGB beschlossen. Dieser Bebauungsplan ist am 25.09.1997 im Amtsblatt für den Landkreis Hannover bekanntgemacht und somit am 25.09.1997 rechtsverbindlich geworden (vgl. Anlage dieser Begründung: Ausschnitt aus dem Bebauungsplan Nr. 86 Neuaufstellung „Flughafenerweiterung - Ost“).

Zwischenzeitlich haben sich, aufgrund der Entwicklung des Flughafens Hannover-Langenhagen und der daraus resultierenden notwendigen städtebaulichen Neuordnung von Teilflächen des rechtskräftigen Bebauungsplanes entsprechende Änderungserfordernisse ergeben. Der Ursprungsbebauungsplan wurde im Rahmen der 1. Änderung in einem kleineren Bereich nördlich dieser 4. Änderung bzw. südlich der Flughafenstraße geändert. Die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 86 N wurde nicht weiterverfolgt und der Auslegungsbeschluss der 3. Änderung wurde mehrheitlich vom Stadtplanungs-, Bau- und Umweltausschuss der Stadt Langenhagen abgelehnt.

Die nunmehr angestrebte 4. Änderung wird im Regelverfahren gemäß § 2 BauGB i. V. m. § 3 und § 4 BauGB durchgeführt. Es ist vorgesehen den bisherigen Baugebietstyp nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) „Sonstige Sondergebiete (SO)“ beizubehalten, allerdings die bisherige Zweckbestimmung „Flughafen“ im Rahmen dieser 4. Änderung in „Multifuel-Autohof“ zu ändern. Darüber hinaus soll ein Teilbereich des „Sonstigen Sondergebiets“ mit der Zweckbestimmung „Tanklager“ im nördlichen Plangebiet entsprechend den aktuellen Erschließungserfordernissen überplant werden.

Die Flächen der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 86 N sind von dieser 4. Änderung nicht betroffen.

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Langenhagen hat in seiner Sitzung am 14.02.2022 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung beschlossen.

Die angestrebte 4. Änderung des Bebauungsplanes dient u. a. der Wiedernutzbarmachung einer nicht genutzten Sondergebietsfläche, welche die Flughafengesellschaft einer aktualisierten Nutzung zuführen will. Bestehende bauliche Anlagen wurden mittlerweile entfernt und fachgerecht entsorgt. Mit diesem Verfahren kann grundsätzlich das Flächenrecycling gefördert, der Flächenverbrauch gemindert, die vorhandene Infrastruktur besser ausgelastet und einer möglichen Verödung dieser bereits überplanten Fläche vorgebeugt werden.

Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens ist das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) zu beachten (vgl. Punkt 5.3 Umweltschutz (Umweltverträglichkeit)). Der Prüfwert bezüglich der zulässigen Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) von 20.000 m<sup>2</sup> wird durch die 4. Änderung des Bebauungsplanes nicht überschritten, sodass eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 1 Satz 1 UVPG nicht erforderlich wird.

Die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde vom 02.12.2022 bis 15.12.2022 durchgeführt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB entsprechend § 3 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 mit Schreiben vom 25.11.2022 unterrichtet und zur Äußerung auch in Hinblick auf den Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB bis zum 30.12.2022 aufgefordert.

## **1.2 Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes**

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung ist die aktuelle Nachfrage nach Flächen für einen „Multifuel-Autohof“ zum klimafreundlichen Betanken bzw. Laden von Kraftfahrzeugen in direkter Nähe der Bundesautobahn (BAB 352), um zukünftig eine größere Bandbreite alternativer KFZ-Treibstoffen in diesem Bereich von Langenhagen anbieten zu können.

Im Rahmen der Klimaschutzdebatte rücken vermehrt nachhaltige und den Treibhausgasausstoß minimierende Brennstoffe in den Fokus der Öffentlichkeit und des politischen Handelns. Auf der Sondergebietsfläche besteht die Möglichkeit, eine größere Bandbreite alternativer Treibstoffe („Multi-Fuel“) auch in Langenhagen der Allgemeinheit und den ansässigen Speditionen im Sinne des Klimaschutzes anzubieten und letztendlich alternative, emissionsfreundlichere Antriebsformen zu unterstützen. Neben den herkömmlichen Treibstoffen für Diesel-/Otto-Kraftstoffe sollen zukünftig auch E-Fuels/AdBlue®, Liquefied Natural Gas (LNG), Compressed Natural Gas (Erdgas/CNG), Wasserstoff (H<sub>2</sub>), Strom (AC/DC) etc. angeboten werden.

Dafür ist es erforderlich, bestehende planungsrechtliche Beschränkungen des Ursprungsbebauungsplanes zu ändern. Derzeit sind entsprechend dem rechtskräftigen Bebauungsplan



nur folgende flughafenaffine Nutzungen zulässig: „Betriebe die der Herstellung von Bordverpflegung dienen und weitere flughafenaffine Gewerbebetriebe, soweit diese nachweisen, dass sie für einen optimierten Betriebsablauf eine direkte Zufahrt zum Vorfeld benötigen.“

In diesem Zusammenhang wurden weitere Nutzungen geprüft. Nach Abstimmung mit der Wirtschaftsförderung der Region Hannover und der Stadt Langenhagen zeigte sich, dass in Kombination mit dem Tankstellenangebot aus lagegünstigen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten heraus ein Autohof ohne lange Zufahrtswege entwickelt werden kann, der insbesondere Stellplätze für Lkw und Busse anbietet. Erwartet wird eine Impulsgebung für nachhaltig produzierten Kraftstoff und die Entwicklung zukünftiger „Multi-Fuel“-Tankstellen unter besonderer Herausstellung der Wasserstofftechnologie.

Ziel der 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“ ist es, die Flächen im räumlichen Geltungsbereich städtebaulich neu zu ordnen und die im rechtskräftigen Bebauungsplan bisher zulässigen Nutzungen im Bereich der „Sonstigen Sondergebiete“ mit den Zweckbestimmungen „Flughafen“ und „Tanklager“ an tatsächliche Planungserfordernisse sowie aktuelle Umsetzungsmöglichkeiten anzupassen und zur Stärkung des Standortes Flughafen beizutragen. Mit dieser 4. Änderung des Bebauungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines „Multifuel-Autohofes“ mit den dazugehörigen Nutzungen sowie eine gesicherte Erschließung des Autohofes geschaffen werden. Deshalb ist vorgesehen im Plangebiet die erforderlichen „Straßenverkehrsflächen“ und „Sonstige Sondergebiete (SO)“ gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO mit der Zweckbestimmung: „Multifuel-Autohof“ festzusetzen. Die „Sonstigen Sondergebiete Multifuel-Autohof (SO<sub>Multifuel-Autohof</sub>)“ sollen ausschließlich der Unterbringung einer autohofähnlichen Anlage für die klimafreundliche Betankung von Kraftfahrzeugen einschließlich Rast- und Servicemöglichkeiten sowie sonstigen mit einem Autohof verbundenen Nutzungen dienen. Die Zulässigkeit der Nutzungen in den „Sonstigen Sondergebieten Multifuel-Autohof“ wird deshalb auf Tankanlagen für Diesel-/Otto-Kraftstoffe, E-Fuels/AdBlue®, Liquefied Natural Gas (LNG), Compressed Natural Gas (Erdgas/CNG), Wasserstoff (H<sub>2</sub>), Strom (AC/DC), Stellplatzanlagen für LKW und PKW mit Sanitäreinrichtungen und Kassenautomaten, KFZ-Wasch- und Serviceanlagen, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes begrenzt.

Der Bebauungsplan wird mit dem Ziel durchgeführt, im Plangebiet „Sonstige Sondergebiete Multifuel-Autohof“ festzusetzen, um entsprechende Ansiedelungen im Plangebiet planungsrechtlich vorzubereiten. Dabei soll insbesondere den Belangen des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege Rechnung getragen werden.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ist sicherzustellen, dass von den geplanten „Sonstigen Sondergebieten (SO)“ keine unzumutbaren Beeinträchtigungen für die umgebenen Siedlungsbereiche ausgehen werden, und, dass für diese neuen Nutzungen durch den neu hinzukommenden Gewerbe- und Verkehrslärm gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB) nicht beeinträchtigt werden.

Darüber hinaus ist es Planungsziel Möglichkeiten für funktionale und soziale Verbesserungen der Wirtschaftsstruktur im Zuge der Entwicklung der Stadt Langenhagen zu eröffnen und die Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen in der Region Hannover zu fördern.

Mit der Planung soll insbesondere eine funktionale Verbesserung der derzeitigen Brachfläche vorbereitet und langfristig Entwicklungsmöglichkeiten für die v. g. Nutzungen eröffnet werden.

Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung – Ost“, 4. Änderung hat den Zweck, die beabsichtigte Nutzung in Bezug auf die städtebauliche Entwicklung zu konkretisieren und die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, die gewährleisten, dass die zukünftige und sonstige Nutzung der Grundstücke in seinem räumlichen Geltungsbereich im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erfolgt.

Der Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen dafür schaffen, dass die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in seinem Geltungsbereich im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung unter Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfolgt und nachteilige Auswirkungen möglichst vermieden oder gemindert werden. Der Bebauungsplan bildet auch die Grundlage für weitere Maßnahmen zur Sicherung und Umsetzung der Planung nach den Vorschriften des Baugesetzbuches.

### **1.3 Räumlicher Geltungsbereich**

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung mit örtlichen Bauvorschriften umfasst eine Fläche von ca. 5,4 ha. Er befindet sich im zentralen Bereich des Ursprungsbebauungsplanes Nr. 86 Neuaufstellung „Flughafenerweiterung - Ost“ und überplant somit Teile dieses rechtskräftigen Bebauungsplanes.

Er bezieht sich auf die Flurstücke 152/2, 157/2, 176/7, 180, 181/9, 181/11, 181/13, 182, 183, 184, 185/1, 186/2, 186/3, 187 und 189/2 sowie Teile der Flurstücke 69/4, 69/5, 70/4, 70/6, 74/9, 160/4, 178/13, 178/14 und 179/10 der Flur 5.

Alle Flurstücke liegen in der Gemarkung Langenhagen.

Die Flurstücke der „Münchner Straße“ stehen im Eigentum der Stadt Langenhagen.

Die übrigen Flächen im Plangebiet befinden sich derzeit im Eigentum der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans wurde so abgegrenzt, dass die städtebaulichen Ziele und Zwecke des Bauleitplans erreicht werden können und Planungskonflikte gegenüber Nutzungen außerhalb des Plangebietes, die einer gesonderten planungsrechtlichen Regelung zugeführt werden müssten, nicht bestehen.

### **1.4 Ziele der Raumordnung und Landesplanung**

#### **Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2022 (LROP)**

Das zentralörtliche System der Ober-, Mittel- und Grundzentren bildet für die Sicherung und Entwicklung der Daseinsvorsorge die räumliche Basis. Es dient der standörtlichen Bündelung von Struktur- und Entwicklungspotentialen an *Zentralen Orten*, der Lenkung der räumlichen Entwicklung auf leistungsfähige Zentren und tragfähige Standortstrukturen sowie der ausreichenden Versorgung der Bevölkerung und Wirtschaft im Verflechtungsbereich der *Zentralen Orte*.

Die Festlegung der *Zentralen Orte* im Landesraumordnungsprogramm und in den Regionalen Raumordnungsprogrammen soll gewährleisten, dass in allen Teilen des Landes ein ausgeglichenes und gestuftes Netz an Ober-, Mittel- und Grundzentren erhalten bleibt bzw. entwickelt wird, das durch leistungsfähige Verkehrs- und Kommunikationsstrukturen verflochten ist.

Die Stadt Langenhagen ist im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2022 (LROP) als „Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion“ festgelegt.

Das Plangebiet liegt innerhalb des im LROP abschließend festgelegten „Siedlungsbeschränkungsbereichs“ (LROP Abschnitt 2.1 Ziffer 11), der zum Schutz der Bevölkerung vor Lärmbelastung im Bereich des Verkehrsflughafens Hannover-Langenhagen und zur langfristigen Sicherung der Funktions- und Entwicklungsfähigkeit des Vorrangstandortes Verkehrsflughafen Hannover-Langenhagen dient.

### **Regionales Raumordnungsprogramm 2016 (RROP)**

Im Regionalen Raumordnungsprogramm 2016 (RROP) der Region Hannover ist die Stadt Langenhagen ebenfalls als „Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion“ festgelegt und hat diese Aufgabe wahrzunehmen.

Die Flächen im räumlichen Geltungsbereich der 4. Änderung des Bebauungsplanes und die westlich angrenzenden Flächen sind im RROP als "Vorhandene Bebauung / bauleitplanerisch gesicherter Bereich" nachrichtlich dargestellt. Der in Anhang 1 zur beschreibenden Darstellung des LROP abschließend festgelegte „Siedlungsbeschränkungsbereich“ wurde nachrichtlich in die zeichnerische Darstellung des RROPs übernommen.

Südwestlich des Änderungsbereiches liegt ein „Vorranggebiet Verkehrsflughafen“ (4.1.7 Ziffer 02). Es handelt sich um den Verkehrsflughafen Hannover-Langenhagen. Der Verkehrsflughafen Hannover-Langenhagen ist standörtlich als „Standort Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten“ festgelegt (vgl. RROP 2016 Abschnitt 2.1.6 Ziffer 03 Satz 2).

Das Instrument „Standorte Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten“ dient der Funktionszuweisung bzw. Flächenbereitstellung für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen an geeigneten Standorten in der Region Hannover und setzt den Planungsauftrag des LROP Abschnitt 2.1 Ziffer 07 um.

Die vorgesehene 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 86 N entspricht dabei den o. g. Zielsetzungen zur Stärkung des Verkehrsflughafens Hannover-Langenhagen in seiner Position und Rolle als so genannter logistischer Knoten der Logistikregion Hannover- Hildesheim gemäß LROP 2022 Abschnitt 4.1.1 Ziffer 03.

Nördlich des Plangebietes verläuft die „Flughafenstraße“ Kreisstraße (K 324), die im RROP als „Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße“ sowie östlich des Plangebietes die Bundesautobahn (BAB 352) die als „Vorranggebiet Autobahn“ festgelegt ist.

Das Plangebiet ist zur Ausweisung von „Sonstigen Sondergebieten (SO)“ für die Entwicklung des Ortes im Zuge der städtebaulichen Entwicklung geeignet: Die Flächen dienen der Stärkung des Verkehrsflughafens Hannover-Langenhagen in seiner Position und Rolle als so genannter logistischer Knoten der Logistikregion Hannover- Hildesheim und sind hinsichtlich der angestrebten Nutzung verkehrlich durch die regionalen und überregionalen Hauptverkehrsstraßen

sowie die nahe gelegene Bundesautobahn (BAB 352) sehr gut angebunden. Daher wird die geplanten Nutzung eines „Multifuel-Autohofes“ im Zuge der Siedlungsentwicklung in dem in Rede stehenden Bereich (gegenüber der derzeit zulässigen ausschließlich flughafenaffinen Nutzungen, die für einen optimierten Betriebsablauf eine direkte Zufahrt zum Vorfeld benötigen) als geeigneter angesehen.

Ziele oder Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung, die den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung entgegenstünden könnten, sind derzeit nicht erkennbar.

## **1.5 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan stellt gemäß § 5 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) für das ganze Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen dar. Die verbindliche Bauleitplanung wird durch den Flächennutzungsplan vorbereitet.

Für die Stadt Langenhagen liegt ein rechtswirksamer Flächennutzungsplan vor, der zurzeit überarbeitet wird. Die Bauflächen der 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 86 N sind derzeit im wirksamen Flächennutzungsplan als „Sonderbaufläche Luftverkehr (S)“ und die „Münchner Straße“, im nordöstlichen Plangebiet, ist als „sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ dargestellt. Ganz im Osten tangiert den räumlichen Geltungsbereich die Darstellung einer „Versorgungsanlage mit der Zweckbestimmung: Wasserleitung“. Es handelt sich um eine Haupttrinkwasserleitung, die der Versorgung dient.

Angrenzend an den Änderungsbereich finden sich im Norden, Süden und Westen ebenfalls die Darstellungen „Sonderbaufläche Luftverkehr (S)“ und im Osten „Grünflächen mit der Zweckbestimmung: allgemeine Grünfläche“.

Insgesamt sieht die Stadt Langenhagen die vorhandenen Nutzungen (Tanklager und Catering für den Luftverkehr sind etabliert) und die nunmehr angestrebte, ergänzende Nutzung innerhalb der Sonderbaufläche als eine schlüssige Entwicklung mit wichtigem Bezug zum Flughafen. Die jetzige Planung widerspricht somit nicht dem seinerzeit dargestellten Ziel einer Sonderbaufläche im Interesse des Flughafens und des Luftverkehrs.

Der Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung wird somit aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes der Stadt Langenhagen entwickelt.



## **2. Rahmenbedingungen für den Bebauungsplan**

### **2.1 Lage im Stadtgebiet und im Raum**

Das Plangebiet befindet sich im Westen der Kernstadt von Langenhagen, westlich der Bundesautobahn (BAB 352) und östlich des Flughafens Hannover - Langenhagen (vgl. auch Übersichtskarte auf dem Deckblatt dieser Begründung). Die Flächen des Änderungsbereiches beziehen sich auf Teilflächen des Ursprungsbebauungsplanes Nr. 86 Neuaufstellung, westlich von planungsrechtlich festgesetzten „Grünflächen“ und eines „Gewerbegebietes (GE)“, in dem sich die Betriebe der DHL Express Germany, einer LKW-Waschanlage und einer Autovermietung befinden.

Das Plangebiet liegt in einer Entfernung von ca. 2 km vom Zentrum der Stadt Langenhagen. Die Stadt Langenhagen ist *Mittelzentrum*. Die Innenstadt des *Oberzentrums*, Landeshauptstadt Hannover, liegt ca. 8 km vom Plangebiet entfernt.

Das Plangebiet ist an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden; Bushaltestellen befinden sich an der „Flughafenstraße“ und an der „Münchner Straße“.

### **2.2 Größe des räumlichen Geltungsbereiches, Eigentumsstruktur**

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung umfasst eine Fläche von ca. 5,4 ha.

Abgesehen von der „Münchner Straße“, die sich im Eigentum der Stadt Langenhagen befindet, stehen die übrigen Flächen derzeit im Besitz der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH.

Nach Durchführung der Planung sollen die Bauflächen der „Sonstigen Sondergebiete (SO)“ an einen privaten Investor zur Errichtung des geplanten „Multifuel-Autohofes“ veräußert werden, um diese dann entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes zu nutzen.

Die festgesetzten „privaten Straßenverkehrsflächen“ verbleiben im Eigentum der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH. Die „öffentlichen Straßenverkehrsflächen“ verbleiben im Eigentum der Stadt Langenhagen. Darüber hinaus werden zusätzliche Flächen (für den Bau einer Abbiegespur) westlich der „Münchner Straße“ nach Fertigstellung kostenfrei an die Stadt Langenhagen übertragen.

### **2.3 Geländeverhältnisse, Bodenbeschaffenheit, Bodendenkmale, Altlasten, Kampfmittel, Emissionen**

#### **Geländeverhältnisse**

Das Gelände im Plangebiet ist nahezu eben. Die Höhenlage beträgt im nordöstlichen Plangebiet ca. 50,9 m über Normalhöhennull (NHN) und im südwestlichen Bereich ca. 51,9 m über NHN.

**Bodenbeschaffenheit**

Nach der Geologischen Übersichtskarte Niedersachsen M. 1 : 500.000, herausgegeben vom Niedersächsischen Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), bereitgestellt auf dem NIBIS-Kartenserver, stehen im nordwestlichen Plangebiet quartäre Ablagerungen aus dem Drenthe-Stadium der Saale-Kaltzeit an, die als Schluff / tonig, sandig, kiesig /Grundmoräne (Geschiebelehm, -mergel) beschrieben werden und im südöstlichen Plangebiet stehen ebenfalls Ablagerungen aus dem Drenthe-Stadium der Saale-Kaltzeit an, die allerdings als Sand, Kies / Schmelzwasserablagerung beschrieben werden.

Nach der Bodenkarte 1 : 50.000 (BK 50) (NIBIS-Kartenserver, LBEG) ist im Bereich des nordwestlichen Plangebietes als Bodentyp: Mittlere Gley-Braunerde und im südöstlichen Plangebiet Mittlere Pseudogley-Braunerde vorzufinden.

Die Grundwasserneubildung mGROWA22 1 : 50.000, (NIBIS-Kartenserver, LBEG) ist mit 100 bis 150 mm/a als mittel beschrieben.

In der Hydrogeologischen Karte 1 : 200.000, (NIBIS-Kartenserver, LBEG) wird die Lage der Grundwasseroberfläche in einem untergeordneten Bereich im westlichen Plangebiet mit > 50 m bis 52,5 m und im übrigen Plangebiet mit > 47,5 m bis 50 m angegeben.

Die Durchlässigkeit der oberflächennahen Gesteine M. 1 : 500.000, (NIBIS-Kartenserver, LBEG) wird im nordwestlichen Plangebiet als gering und im südöstlichen Plangebiet als hoch beschrieben.

Die Hinweise aus dem NIBIS-Kartenserver zum Baugrund bzw. den Baugrundverhältnissen ersetzen keine geotechnische Erkundung und Untersuchung des Baugrundes bzw. einen geotechnischen Bericht.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde deshalb, zur genaueren Erkundung und Beurteilung der Bodenbeschaffenheit im Plangebiet, vom der *ARCADIS Germany GmbH* ein „Baugrundbericht zum Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung, Essen, 31.01.2023 erstellt. Der „Baugrundbericht“ kommt zusammenfassend zu folgenden Ergebnissen:

*„Die Gründung der geplanten Neubebauung ist nach Anhang A zum Eurocode 7 Band 1 (DIN 1054) grundsätzlich mindestens in die Geotechnische Kategorie GK2 einzuordnen, bei setzungsempfindlichen Tragwerken und/oder notwendiger Untergrundverbesserung ggf. auch in GK 3.*

*Im vorliegenden Bericht wird der angetroffene Schichtenaufbau beschrieben. Auf der Grundlage der durchgeführten Feldversuche werden Empfehlungen zur Gründung des Neubaus sowie Empfehlungen zur Herstellung und Trockenhaltung der Baugrube gegeben.*

*Vorbehaltlich der Gründungslasten und finalen Planung, wird eine Flachgründung aus geotechnischer Sicht vorab für ausführbar angesehen. Gegebenenfalls werden in Abhängigkeit der abzutragenden Lasten und der zulässigen Setzungen bodenverbessernde Maßnahmen erforderlich sein.*

*Nach Vorliegen der endgültigen Lasten und Abmessungen sind die in Abschnitt 6 getroffenen Annahmen zu überprüfen. Sollten sich Änderungen der in diesem Bericht gewählten Randbedingungen ergeben, sind auf Basis der vorliegenden Untersuchung ergänzende Empfehlungen anzufordern. Der Bericht ist nur in seiner Gesamtheit verbindlich.*

*Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei Baugrundaufschlüssen um punktuelle Erkundungen handelt. Abweichungen der dargestellten Baugrundverhältnisses können nicht ausgeschlossen werden. Werden bei Bauausführungen abweichende Baugrundverhältnisse angetroffen, so ist Arcadis unmittelbar darüber zu informieren und es sind ggf. ergänzende Empfehlungen anzufordern.“*

Das vollständige Gutachten kann bei der Stadt Langenhagen, Amt 61 Stadtplanung und Geoinformation eingesehen werden.

Die Ergebnisse des Gutachtens sind bei der Ausführungsplanung vom planenden Ingenieurbüro zu berücksichtigen

Weitere Beschreibungen und Auswirkungen auf das „Schutzgut Boden“ finden sich im Teil 2 der Begründung „Umweltbericht“.

### **Bodendenkmale**

Von Seiten der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Langenhagen wurde zur archäologischen Denkmalpflege darauf hingewiesen, dass die Planung archäologische Belange, berührt, da in direkter Nachbarschaft zum Plangebiet jungsteinzeitliche Großgeräte (z. B. Beile, Äxte etc.) bekannt sind, die auf eine größere Fundstelle (vermutlich ein Gräberfeld) in diesem Bereich schließen lassen. Es ist davon auszugehen, dass sich diese Fundstelle bis zum Änderungsgebiet ausdehnt. Aus diesem Grund ist im Änderungsgebiet dringend mit dem Auftreten archäologischer Bodenfunde, bei denen es sich um Kulturdenkmale im Sinne von § 3 Abs. 4 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) handelt, zu rechnen. Es bestehen seitens der archäologischen Denkmalpflege zwar keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung, allerdings muss sichergestellt werden, dass im Änderungsgebiet vorhandene archäologische Funde und Befunde vor ihrer baumaßnahmenbedingten Zerstörung im Rahmen von Ausgrabungen sach- und fachgerecht dokumentiert und geborgen werden.

Um unnötige Verzögerungen während der Erschließungs- bzw. Baumaßnahmen zu vermeiden, wurde dem Veranlasser der Planung von der Unteren Denkmalschutzbehörde empfohlen, im Vorfeld mittels Suchschnitten zu überprüfen, inwieweit archäologische Bodendenkmale im Plangebiet betroffen sind.

Aus diesem Grund wurde von der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH am 17.03.2023 ein Antrag, im Plangebiet bauvorbereitende archäologische Sondagen nach dem beigefügten Sondageplan durchzuführen, gestellt. Die Untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Langenhagen erteilte daraufhin am 21.03.2023 eine denkmalrechtliche Genehmigung gemäß § 13 NDSchG unter Einhaltung von Auflagen und Bedingungen. Die Sondagearbeiten konnten mittlerweile abgeschlossen werden. Die Ergebnisse wurden in einem „Kurzbericht“, *ArchaeoFirm Poremba & Kunze GbR*, Isernhagen, 16.05.2023 wie folgt zusammengefasst:

#### *„Allgemeines:*

*Im Rahmen der Untersuchung wurde eine Fläche in Langenhagen untersucht, auf welcher im Auftrag der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH ein Autohof entstehen soll. Eine Beauftragung erfolgte, da aus der Umgebung vorgeschichtliche Fundstellen bekannt waren.*

*Zur Prospektion der Fläche wurden insgesamt 11 Sondagen angelegt, die etwa in NW-SO-Ausrichtung über die Fläche verliefen. Begonnen wurden die Sondierarbeiten im Süden der*

Fläche und dann Richtung Norden fortgesetzt. Die Sondagen hatten eine Breite von 5 m und eine Entfernung von 20 m zueinander, während die Eingriffstiefe variierte. Die ersten drei Sondagen waren im SO-Bereich teilweise stark durch Bauschutt bzw. ehemalige Bebauung gestört (Foto 001), weswegen in diesen Abschnitten ein tieferer Eingriff in den Boden erfolgte (bis zu 1,00 m / Foto 031). Solche Störungen ließen sich außerdem im nördlichen Bereich der Fläche erkennen (Foto 050). Auf der gesamten Fläche drang schon nach kurzer Zeit Grund- bzw. Schichtenwasser auf Höhe der Eingriffstiefe in die Sondagen ein (Foto 004). Sondage 7 wurde durch einen Bereich unterbrochen, in welchem bereits bekannte Leitungen verliefen, zu denen aus Gründen des Schutzes dieser Leitungen ein Sicherheitsabstand eingehalten wurde. Der Bereich ist im Lageplan als Störung eingemessen. Weiterhin verlief im NO der Fläche eine Pipeline. Zudem war der Bereich im NO stark überflutet, weswegen die Sondagen 8-10 in diesem Bereich nicht auf voller Länge angelegt werden konnten.

#### **Bodenaufbau:**

bis 0,30 m – 0,45 m Oberboden: dunkelbraungrauer, leicht schluffiger Sand

0,20 m – 0,25 m Mischhorizont: mittelbraungrauer, nach NW hin oft hellbraungrauer, kompakter, leicht schluffiger Sand

darunter bis Maximaltiefe anstehender Boden: hellbraungelber (Foto 038), teils leicht gelbbraunrötlich eingefärbter (Foto 095), kompakter, leicht schluffiger Sand

#### **Befunde:**

Auf der gesamten Fläche konnten keine archäologischen Funde oder Befunde festgestellt werden.“

### **Altlasten**

(Hinweis Nr. 8 Altlastenverdächtige Flächen)

Im Altlastenverzeichnis der Region Hannover sind Teile der Flächen im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung als Altlastenverdachtsfläche (253.009.5.050.1126) gemäß § 2 Abs. 6 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) verzeichnet. Aus diesem Grund wird der nachfolgende Hinweis unter Hinweise Nr. 8 „Altlastenverdächtige Flächen“ in den Bebauungsplan aufgenommen:

*„Im Plangebiet befinden sich - aufgrund der vorhergehenden Nutzungen - altlastenverdächtige Flächen gemäß § 2 Abs. 4 des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG). Im Rahmen nachfolgender Genehmigungsverfahren für Bauvorhaben im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist daher die Untere Bodenschutzbehörde der Region Hannover zu beteiligen.“* (vgl. Hinweis Nr. 8 „Altlastenverdächtige Flächen“ auf dem Bebauungsplan)

Es handelte sich im Altlastenverzeichnis bei den vorhergehenden Nutzungen u. a. um einen KFZ-Handel mit KFZ-Werkstatt, deren bauliche Anlagen mittlerweile Abgebrochen und fachgerecht entsorgt wurden. Der fachgerechte Abriss der baulichen Anlagen im Plangebiet mit Baubegleitung und „Abfallrechtliche Kurzbewertung Boden“, *ukon Umweltkonzepte*, Hannover, 06.07.2018, 10.07.2018, 31.07.2018, 21.08.2018 sowie „Abfallrechtliche Kurzbewertung Bauschutt“, *ukon Umweltkonzepte*, Hannover, 10.07.2018, 30.07.2018 wurden bereits durchgeführt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde deshalb, zur genaueren Erkundung und Beurteilung der Flächen im Plangebiet, vom der *ARCADIS Germany GmbH* ein „Bericht zur

umwelttechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung, Halle/Saale, 23.01.2023 erstellt.

Der „Bericht zur umwelttechnischen Untersuchung“ kommt zusammenfassend zu folgenden Aussagen:

*„Untersuchungsobjekt:*

- *Gelände an der Münchner Str. in 30855 Langenhagen, an der Autobahnausfahrt „Hannover-Flughafen“ der BAB 352 im Gewerbe- und Industrieparks im Osten des Flughafens Hannover.*

*Aufgabenstellung und Untersuchungsumfang:*

- *Durchführung einer umwelttechnischen Untersuchung in den Bereichen zukünftiger Bebauung (Rasthof, Verkehrs- und Parkflächen) und tankstellentechnischer Anlagen einschl. H2-Anlage sowie PKW- und LKW-Elektroladesäulen sowie Erstellung eines umwelttechnischen Gutachtens im Hinblick auf tankstellenspezifische Schadstoffe zur Feststellung des Ausgangszustands.*
- *Dazu wurden 37 Kleinrammbohrungen (KRB) abgeteuft und insgesamt 254 Bodenproben entnommen, davon 39 zur Analyse auf die tankstellenspezifischen Schadstoffe MKW, BTEX (inkl. Cumol, Styrol, TMB), MTBE und ETBE, tlw. PAK, 215 Proben wurden zurückgestellt.*
- *Darüber hinaus wurden in den o. g. Bereichen tiefenorientiert Bodenmischproben hergestellt und gemäß LAGA 2003 analysiert und eingestuft.*

*Ergebnisse:*

- *In den untersuchten Bodenproben waren tankstellenspezifische Schadstoffe nicht oder nur in geringen Gehalten (MKW max. 76 mg/kg) nachweisbar.*
- *Die abfalltechnische Voreinstufung ergab, dass im Bereich der geplanten PKW-Elektroladesäulen im östlichen Bereich des projektierten Grundstücks mit Entsorgungsmehraufwendungen zu rechnen ist.*
- *Gefährdungen der Schutzgüter Mensch, Boden und Grundwasser über die entsprechenden Wirkungspfade sind nicht angezeigt.*
- *Gefährdungen von sensiblen Rezeptoren können aufgrund der Untersuchungsergebnisse ausgeschlossen werden.*

*Weiteres Vorgehen:*

- *Aus fachgutachterlicher Sicht besteht kein Handlungsbedarf für weitere Erkundungen oder Sanierungsmaßnahmen. Allerdings sollten in jedem Fall die Tiefbauarbeiten in den Bereichen der ehemaligen Wohnbebauung (Großbrand) und der ehemaligen KFZ-Gewerbe im südlichen und westlichen Bereiche des projektierten Grundstücks (geplante LKW-Stellflächen), vgl. Anlage 1.3, fachgutachterlich begleitet werden, um ggf. bei organoleptischen Auffälligkeiten den entsprechenden Boden separieren und einer fachgerechten Verwertung zuführen zu können.“*

Des Weiteren findet sich in dem vom der ARCADIS Germany GmbH erstellten „Bericht zur umwelttechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung, Halle/Saale, 23.01.2023 unter Punkt „Fazit und Handlungsbedarf“ folgende Aussagen:

*„Die Überprüfung von Anhaltspunkten für das Vorliegen einer schädlichen Bodenveränderung in Form von Bodenverunreinigungen mit tankstellenspezifischen Schadstoffen ergab keine Hinweise auf das Vorliegen einer schädlichen Bodenveränderung im Sinne des BBodSchG [R 2].*

*Im Rahmen der durchgeführten umwelttechnischen Untersuchung waren in den untersuchten Bodenproben tankstellenspezifische Schadstoffe nicht oder nur in geringen Gehalten (MKW max. 76 mg/kg) nachweisbar.*

*Die abfalltechnische Voreinstufung ergab, dass im Bereich der geplanten PKW-Elektroladensäulen im östlichen Bereich des projektierten Grundstücks mit Entsorgungsmehraufwendungen zu rechnen ist.*

*Gefährdungen der Schutzgüter Mensch, Boden und Grundwasser über die entsprechenden Wirkungspfade sind nicht angezeigt. Gefährdungen von sensiblen Rezeptoren können aufgrund der Untersuchungsergebnisse ausgeschlossen werden.*

*Aus fachgutachterlicher Sicht besteht kein Handlungsbedarf für weitere Erkundungen oder Sanierungsmaßnahmen. Allerdings sollten in jedem Fall die Tiefbauarbeiten in den Bereichen der ehemaligen Wohnbebauung (Großbrand) und der ehemaligen KFZ-Gewerbe im südlichen und westlichen Bereiche des projektierten Grundstücks (geplante LKW-Stellflächen), vgl. Anlage 1.3, fachgutachterlich begleitet werden, um ggf. bei organoleptischen Auffälligkeiten den entsprechenden Boden separieren und einer fachgerechten Verwertung zuführen zu können.“*

Das vollständige Gutachten kann bei der Stadt Langenhagen Amt 61 Stadtplanung und Geoinformation eingesehen werden.

Sollten bei den Erdarbeiten trotzdem Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen, Altlasten oder sonstige Auffälligkeiten im Boden (Geruch, Farbe, Fremdbestandteile in größeren Mengen) angetroffen werden, ist die Untere Bodenschutzbehörde der Region Hannover umgehend zu informieren (Ansprechpartner: Herr Jelen, 0511 / 616 - 22684, [paul.jelen@region-hannover.de](mailto:paul.jelen@region-hannover.de)), ggf. sind die Arbeiten zu unterbrechen.

Darüber hinaus wird grundsätzlich empfohlen, Altlastenverdachtsflächen von Überbauungen freizuhalten, solange die davon ausgehenden Gefahren nicht sicher erkundet, beurteilt und beseitigt oder gesichert sind bzw. die Unschädlichkeit nachgewiesen ist (vgl. Altlastenprogramm des Landes Niedersachsen).

Weitere Beschreibungen und Auswirkungen auf das „Schutzgut Mensch“, das „Schutzgut Boden“ und das „Schutzgut Wasser“ finden sich im Teil 2 der Begründung „Umweltbericht“.

### **Kampfmittel**

(Hinweis Nr. 9 Bombardierungen bzw. Kriegseinwirkungen)

Im Plangebiet hat es nach Auskunft des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) (Kampfmittelbeseitigungsdienst) Bombardierungen bzw. Kriegseinwirkungen gegeben, die auf eine Kampfmittelbelastung hinweisen und eine Sondierung der gekennzeichneten Flächen empfohlen. Aus diesem Grund wird der nachfolgende Hinweis unter Hinweis Nr. 9 „Bombardierungen bzw. Kriegseinwirkungen“ in den B-Plan aufgenommen:

*„Im Plangebiet hat es Bombardierungen bzw. Kriegseinwirkungen gegeben, so dass noch Kampfmittel, von denen eine Gefahr ausgeht, vorhanden sein können. Der Stadt Langenhagen liegen zur Zeit keine unmittelbaren Erkenntnisse darüber vor, welche eine konkrete Kampfmittel-*



*belastung im Planbereich vermuten lassen. Vom Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung LGLN wird für das Plangebiet jedoch eine Luftbildauswertung empfohlen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass noch Kampfmittel (Bomben, Granaten, Munition, etc.) vorhanden sind, von denen eine Gefahr ausgehen kann. Um größtmögliche Sicherheit zu erhalten, wird ausdrücklich empfohlen, vor Bodeneingriffen Erkundungsmaßnahmen (etwa) in Form einer Sondierung (z. B. Bauaushubüberwachung oder Tiefensondierung) zu veranlassen. Diese Maßnahmen sind grundsätzlich durch eine fachkundige Firma durchzuführen; die Kosten sind vom Auftraggeber zu tragen. Sollten bei Erdarbeiten Land- oder Luftkampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen u. ä.) gefunden werden, so sind diese umgehend der zuständigen Polizeidienststelle, dem Ordnungsamt oder dem Kampfmittelbeseitigungsdienst direkt zu melden.“ (vgl. Hinweis Nr. 9 „Bombardierungen bzw. Kriegseinwirkungen“ auf dem Bebauungsplan)*

Die empfohlenen Sondierungen wurden bereits überwiegend durchgeführt. Die „Gewährleistung/ Freigabe, Baubegleitende Kampfmittelsondierung bei Erdarbeiten“ wurde durch die *KMB Kampfmittelbergung GmbH*, Laatzen, 21.04.2022 mit folgendem Ergebnis vorgelegt:

*„Die Freigabe ist ohne Einschränkungen! Es wurden keine Kampfmittel gefunden!“*

Für weitere Flächen im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes, für die bislang noch keine Luftbildauswertung stattgefunden hat, wurde am 09.02.2023 ein Antrag auf Auswertung der alliierten Luftbilder beim Kampfmittelbeseitigungsdienst gestellt. Das Ergebnis der Luftbildauswertung wird an dieser Stelle ergänzt.

Sollten bei den Sondierungs- bzw. Erdarbeiten darüber hinaus Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen etc.) gefunden werden, ist umgehend die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst des LGLN zu benachrichtigen.

### **Emissionen**

Östlich angrenzend an das Plangebiet befindet sich ein „Gewerbegebiet (GE)“, mit der DHL Express Germany, einer LKW-Waschanlage und einer Autovermietung sowie nordwestlich angrenzend eine Cateringfirma und nördlich das Tanklager des Flughafens Hannover-Langenhagen mit entsprechenden gewerblichen Emissionen.

Des Weiteren verläuft östlich des Plangebietes die Bundesautobahn (BAB 324) in einem Abstand von ca. 100 m und nördlich grenzt die „Flughafenstraße“ Kreisstraße (K 324) an das Plangebiet bzw. die „Münchner Straße“ an. Diese Verkehrswege belasten durch ihr hohes Verkehrsaufkommen das Plangebiet mit Verkehrslärm.

Insbesondere durch die Lage des Plangebietes im Einflugbereich des Flughafens Hannover-Langenhagen besteht eine Vorbelastung durch Fluglärm, sodass alle Lärmquellen in Bezug auf das Plangebiet und die durch die planungsbedingten zusätzlich verursachten gewerblichen Lärmemissionen untersucht werden müssen.

Darüber hinaus ist zu untersuchen, ob für die Nutzungen im Plangebiet, angrenzend an das Plangebiet sowie für die entfernt gelegenen Siedlungsbereiche durch die in Aussicht genommene Nutzung (Festsetzung von „Sonstigen Sondergebieten (SO) mit der Zweckbestimmung: Multifuel-Autohof“) erhebliche Immissionen, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB beeinträchtigen könnten, zu erwarten sind.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung wurde deshalb vom Büro *AMT Ingenieurgesellschaft mbH* ein „Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung, Isernhagen, 08.05.2023 erstellt. Das Gutachten kommt zusammenfassend zu folgenden Ergebnissen:

*„Die Ermittlung der Geräuschbelastung im Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 86 N „Flughafenerweiterung-Ost“, 4. Änderung zeigt, dass zum Teil Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 zu erwarten sind. Auch die Grenze für gesunde Schlafverhältnisse bei gekipptem Fenster wird im Plangebiet überschritten.*

*Mit Hilfe einer ausreichenden Schalldämmung der Außenbauteile schutzbedürftiger Räume sowie einer fensterunabhängigen Lüftung oder besonderen Fensterkonstruktionen in Schlafräumen können gesunde Aufenthaltsverhältnisse im Plangebiet jedoch erreicht werden.*

*Aufgrund des Gewerbelärms werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm im Beurteilungszeitraum Nacht teilweise überschritten. In diesem Bereich sollen Immissionsorte im Sinne der TA Lärm vermieden werden, entweder durch eine Abstandsfläche oder aber durch besondere bauliche Vorkehrungen an den schutzbedürftigen Räumen. Sofern keine Betriebe des Beherbergungsgewerbes innerhalb des Geltungsbereichs errichtet werden, kann für Büronutzungen im Beurteilungszeitraum Nacht derselbe Schutzanspruch wie am Tag angenommen werden. In diesem Fall treten aufgrund des Gewerbelärms keine Überschreitungen auf.*

*Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen sollten als textliche bzw. zeichnerische Festsetzungen im Bebauungsplan aufgenommen werden.*

*Für die aktuelle Planung innerhalb des Plangebiets wurde die Machbarkeit aus schalltechnischer Sicht nachgewiesen. Sofern Änderungen in der Planung vorgenommen werden, ist im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens ein gesonderter Nachweis zur Einhaltung der schalltechnischen Anforderungen zu führen.“*

Das vollständige Gutachten kann bei der Stadt Langenhagen Amt 61 Stadtplanung und Geoinformation eingesehen werden.

## **2.4 Baulich genutzte Flächen, Freiflächen**

Die Flächen im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung sind derzeit unbebaut. Vormalig vorhandene bauliche Anlagen wurden vor einiger Zeit abgebrochen und ordnungsgemäß entsorgt. Es handelt sich überwiegend um Brachflächen, die in den Randbereichen kleinere Gehölzbestände aufweisen. Lediglich im nordöstlichen Plangebiet befindet sich die bauliche Anlage einer Schmutzwasserpumpstation. Darüber hinaus liegt der nördliche Teil der „Münchner Straße“ und die private Zufahrtstraße zum Tanklager und zu der Catering-Firma im Änderungsbereich, die eine bituminöse vollversiegelte Oberfläche besitzen. In den Randbereichen dieser Straßen sind ebenfalls Gehölzbestände zu finden.

Westlich des Änderungsbereiches befindet sich die „Jathostraße“ und der im Südwesten angrenzende Flughafen Hannover-Langenhagen. Nordwestlich grenzen die Gebäude und

Freiflächen einer Catering-Firma an, nördlich des Änderungsbereiches befindet sich das Tanklager des Flughafens und nordöstlich der „Münchner Straße“ sind „Grünflächen“ mit Regenwasserrückhaltebecken und „Gewerbegebiete (GE)“ mit Gewerbebetrieben (DHL, LKW-Waschanlage und Autovermietung) verortet.

Südöstlich grenzen an den räumlichen Geltungsbereich einige waldartige Gehölzbestände an, die sich vollständig in einem Bereich, für den eine Wuchshöhenbeschränkung im Rahmen der Flugsicherheit besteht, befinden, sodass diese Gehölze rechtlich nicht als Wald gelten, selbst wenn sie Waldeigenschaften aufweisen. Die übrigen Gehölze im nördlichen Planbereich beidseits der „Münchner Straße“ sind kein Wald, da sie keine ausreichende Tiefe aufweisen.

Eine ausführliche Beschreibung von Boden, Natur und Landschaft findet sich im Teil 2 der Begründung „Umweltbericht“.

## 2.5 Verkehrserschließung

Das Plangebiet ist über die „Münchner Straße“ und die „Flughafenstraße“ an das örtliche und überörtliche Straßennetz angebunden. Die innere Erschließung erfolgt über eine bestehende private Ost-West-Straße von der „Münchner Straße“ bis zur Catering-Firma im Westen.

Aufgrund der in Aussicht genommenen Planung eines „Multifuel-Autohofes“ wurden zur Abschätzung der Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs bzw. der zu erwartenden Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten der Autobahnanschlussstelle „Hannover-Flughafen“ und an der „Münchner Straße“ entsprechende Leistungsfähigkeitsberechnungen nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015, FGSV, Köln“ (HBS) durchgeführt. Zu diesem Zweck wurde von der *Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert* eine „Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung-Ost“, 4. Änderung in der Stadt Langenhagen“, Hannover, September 2022 erstellt.

Die „Verkehrstechnische Untersuchung“ kommt zusammenfassend zu folgenden Ergebnissen:

*„Die Stadt Langenhagen plant im B-Plangebiet 86N die Ausweisung eines Sondergebietes Multifuel-Autohof. Die aktuellen Planungen sehen den Bau eines Multifuel-Autohofs mit Tankstelle und Lkw-Stellplätzen vor, der auch von den Quell- und Zielverkehren des Airport Business Parks genutzt werden soll. Im Rahmen der Verkehrstechnischen Untersuchung ist das zu erwartende Verkehrsaufkommen des Multifuel-Autohofs und dessen Verteilung im Straßennetz abgeschätzt worden. Die zu erwartenden Verkehrsbelastungen wurden ermittelt und Leistungsfähigkeitsberechnungen nach HBS durchgeführt.*

*Als Grundlage der Untersuchung dienen die aktuellen Analyse- und Prognoseverkehrsmodelle der Stadt Langenhagen. Für eine Verifizierung der Modelle sind ergänzende Verkehrszählungen an den Knotenpunkten Münchner Straße / Hessenstraße und der Anschlussstelle „Hannover-Flughafen“ durchgeführt worden. Die Zählergebnisse zeigen im Vergleich zu früheren Werten ein deutlich geringeres Quell- und Zielverkehrsaufkommen des Flughafens und unveränderte Belastungen im Airport Business Park Süd.*

*Das Verkehrsaufkommen des Multifuel-Autohofs wird in erster Linie auf die A 52 und die angrenzenden Gewerbegebiete ausgerichtet sein. Die Prognose 2030 berücksichtigt neben dem geplanten Sondergebiet ein hohes Fluggastaufkommen und eine Realisierung aller*

*Gewerbeflächen im Bebauungsplan 7xx. Nur unter Berücksichtigung dieser Maximalbelastung zeigen sich erste Defizite in der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Flughafenstraße / Münchner Straße / AS-Rampe, so dass langfristig der bereits in der Verkehrsuntersuchung von 2013 [1] vorgeschlagene Ausbau der AS-Rampe erforderlich werden kann.*

*In der Münchner Straße sind höhere Verkehrsbelastungen nur zwischen Flughafenstraße und der Zufahrt zum Multifuel-Autohof zu erwarten. Durch die ansteigenden Verkehrsbeziehungen in/aus Richtung A 352 werden insbesondere auf dem linken Fahrstreifen längere Rückstaus erwartet. Zur Verbesserung des Verkehrsablaufs wird eine Verlängerung des zweistreifigen Ausbaus in der Knotenzufahrt vorgeschlagen.*

*An der Zufahrt des Multifuel-Autohofs steht den Linksabbiegern von der Münchner Straße bereits eine Aufstellfläche zur Verfügung. Da der überwiegende Anteil des Verkehrs aus Richtung Norden zufließen wird, sind keine ergänzenden Maßnahmen für die Linksabbieger erforderlich. Ggf. muss die Pflasterbefestigung durch eine bituminöse Deckschicht ersetzt werden. Für die Rechtsabbieger zum Multifuel-Autohof ist zur Vermeidung von Rückstaus auf die Münchner Straße der Ausbau eines Rechtsabbiegestreifens zu empfehlen. Die Ein- und Ausfahrt, die bereits einen Fahrbahnteiler aufweist, ist im Hinblick auf die Fahrbahnbreiten zu prüfen. Eine Signalregelung oder der Ausbau eines Kreisverkehrs sind im Hinblick auf den Verkehrsablauf nicht erforderlich.*

*Als Ergebnis der Untersuchung ist festzuhalten, dass der Verkehr des Sondergebietes Multifuel-Autohof aktuell und mittelfristig vom angrenzenden Straßennetz und den Knotenpunkten verträglich aufgenommen werden kann. Zur Verbesserung des Verkehrsablaufs ist eine Verlängerung des zweistreifigen Ausbaus in der Knotenzufahrt Münchner Straße zu empfehlen. Langfristig kann ein Ausbau der Anschlussrampe erforderlich werden, wenn das Quell- und Zielverkehrsaufkommen des Flughafens wieder das Niveau früherer Jahre erreicht und alle Gewerbeflächen im Airport Business Park West realisiert werden.“*

Das vollständige Gutachten mit „Ausbauvorschlag Münchner Straße“ für die Abbiegespuren kann bei der Stadt Langenhagen, Amt 61 Stadtplanung und Geoinformation eingesehen werden.

Weder der Ausbau der „Flughafenstraße“, Kreisstraße (K 324) noch eine Aufweitung des Anbindungsbereichs der „Münchner Straße“ an die „Flughafenstraße“ ist derzeit geplant bzw. notwendig (siehe auch *Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert*, „Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung-Ost“, 4. Änderung in der Stadt Langenhagen“, Hannover, September 2022, Seite 13).

Der nächstgelegene Bushaltepunkt „Langenhagen Jathostraße“ liegt südöstlich des Plangebietes an der „Münchner Straße“. Ein weiterer Bushaltepunkt „Langenhagen Evershorster Straße“ befindet sich an der „Flughafenstraße“ in fußläufiger Erreichbarkeit vom Plangebiet.

Das mit der Planung der Abbiegespuren im Bereich der „Münchner Straße“ beauftragte Tiefbauingenieurbüro wird aufgrund der im Planverfahren eingegangenen Stellungnahme der *ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG* beauftragt, die Möglichkeit einer weiteren Haltestelle bzw. die Verlegung der Haltestelle „Langenhagen Jathostraße“, Linie 254 zu überprüfen, da im Plangebiet zukünftig weitere Arbeitsplätze entstehen werden.

### 3. Wesentliche Festsetzungen des Bebauungsplanes

#### 3.1 Art der baulichen Nutzung

##### **Art der baulichen Nutzung: Sonstige Sondergebiete (SO)**

(§ 1 der textlichen Festsetzungen)

Im Plangebiet befinden sich derzeit überwiegend ungenutzte Brachflächen, die für die Errichtung eines „Multifuel-Autohofes“ planungsrechtlich vorbereitet werden sollen. Dafür ist es erforderlich, bestehende planungsrechtliche Beschränkungen des Ursprungsbebauungsplanes zu ändern. Derzeit ist im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 86 Neuaufstellung „Flughafenerweiterung – Ost“ für den überwiegenden Teil des Änderungsbereiches ein „Sondergebiet Flughafen“ festgesetzt (vgl. Anlage der Begründung), in dem nur folgende flughafenaffine Nutzungen zulässig sind:

*Betriebe die der Herstellung von Bordverpflegung dienen und weitere flughafenaffine Gewerbebetriebe, soweit diese nachweisen, dass sie für einen optimierten Betriebsablauf eine direkte Zufahrt zum Vorfeld benötigen.*

Des Weiteren ist im nördlichen Bereich des rechtskräftigen Bebauungsplanes derzeit ein „Sondergebiet Tanklager“ festgesetzt (vgl. Anlage der Begründung), in dem die Zulässigkeit auf *Anlagen und Einrichtungen, die für die Treibstoffversorgung des Luftverkehrs erforderlich sind*, begrenzt ist.

Im Rahmen dieser 4. Änderung des Bebauungsplanes werden zur planungsrechtlichen Vorbereitung der angestrebten Nutzungen gemäß § 11 Abs. 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) „Sonstige Sondergebiete (SO)“ mit der Zweckbestimmung: „Multifuel-Autohof“ festgesetzt, da die Zweckbestimmung nach wie vor einen Gebietscharakter aufweist, der sich von dem Gebietscharakter der Baugebiete nach den §§ 2 - 10 BauNVO wesentlich unterscheidet.

Die „Sonstigen Sondergebiete Multifuel-Autohof (SO<sub>Multifuel-Autohof</sub>)“ dienen ausschließlich der Unterbringung einer autohofähnlichen Anlage für die klimafreundliche Betankung von Kraftfahrzeugen einschließlich Rast- und Servicemöglichkeiten.

Zulässig sind:

1. Tankanlagen für Diesel-/Otto-Kraftstoffe, E-Fuels/AdBlue<sup>®</sup>, Liquefied Natural Gas (LNG), Compressed Natural Gas (Erdgas/CNG), Wasserstoff (H<sub>2</sub>), Strom (AC/DC) etc.,
2. Stellplatzanlagen für LKW und PKW mit Sanitäreinrichtungen und Kassenautomaten,
3. KFZ-Wasch- und Serviceanlagen,
4. Schank- und Speisewirtschaften,
5. Betriebe des Beherbergungsgewerbes.

Das bedeutet, dass die v. g. zulässigen Nutzungen im Bebauungsplan abschließend geregelt werden. Nicht aufgeführte Nutzungen wie z. B. Spielhallen sind demzufolge unzulässig.

## 3.2 Schallschutz

### Schallschutzmaßnahmen

(§ 2 der textlichen Festsetzungen und Hinweis Nr. 6)

Das Plangebiet wird durch verschiedene Emissionsquellen in unmittelbarer Nachbarschaft immissionsseitig beaufschlagt. Zu den Geräuschquellen zählen der öffentliche Straßenverkehr, der Flughafen Hannover-Langenhagen sowie gewerbliche Anlagen in der näheren Umgebung. Da Konflikte aufgrund der Planung im Vorhinein nicht auszuschließen sind, musste im Vorfeld geprüft werden, unter welchen Voraussetzungen die geplanten Nutzungen des „Multifuel-Autohofes“ möglich sind und ob der Schutzanspruch der umliegenden Nutzungen weiterhin gewahrt bleibt. Aus diesem Grund wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes von der *AMT Ingenieurgesellschaft mbH* ein „Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung, Isernhagen, April 2023 erstellt.

Folgende Immissionssituationen wurden im Rahmen des Gutachtens untersucht:

- Straßenverkehrslärm, Fluglärm und Gewerbelärm im Plangebiet,
  - Straßenverkehrslärm aufgrund des geplanten Vorhabens an den umliegenden Nutzungen,
  - Gewerbelärm aufgrund der geplanten Nutzung im Plangebiet an den umliegenden Nutzungen.
- Die Ergebnisse des Gutachtens wurden unter Punkt 2.3 „Geländeverhältnisse, Bodenbeschaffenheit, Bodendenkmale, Altlasten, Kampfmittel, Emissionen“ zusammenfassend wiedergegeben.

Den „Schlussfolgerungen und Empfehlungen“ des „Schalltechnischen Gutachtens“ zum Verkehrslärm ist folgendes zu entnehmen:

*„Da im Plangebiet Überschreitungen der Orientierungswerte sowohl am Tag als auch in der Nacht durch den Verkehrslärm festgestellt werden, ist im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans ein Schallschutzkonzept für das Plangebiet zu erarbeiten. (...)*

*Als Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm kommen grundsätzlich in Betracht:*

- *Planerische Maßnahmen (Freiflächen / Mindestabstände, Grundrissgestaltung)*
- *Aktiver Schallschutz (Lärmschutzwände / -wälle)*
- *Passiver Schallschutz (ausreichende Schalldämmung von Außenbauteilen der Gebäude, Einbau von Lüftungseinrichtungen).*

- **Verkehrslärm im Plangebiet**

*Das Plangebiet wird durch den Verkehrslärm aus verschiedenen Himmelsrichtungen verlärm. Maßgeblich sind insbesondere der Flugverkehr sowie der Straßenverkehrslärm der A 352. Planerische und aktive Schallschutzmaßnahmen sind großflächig daher nicht sinnvoll umsetzbar.*

*Da die Geräuschimmissionen nahezu im gesamten Plangebiet über den Orientierungswerten liegen, sind keine geeigneten Abstandsflächen möglich. Aktive Lärmschutzmaßnahmen eignen sich aufgrund der Quellhöhe der Fluggeräusche nicht.*

*Zur Bewältigung des Immissionskonfliktes kommen daher vorrangig passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht. Im Bebauungsplan werden daher Lärmpegelbereiche definiert, welche als Eingangsgröße für die Berechnungen zum Schutz gegen Außenlärm gemäß DIN 4109:2018-01 dienen.*



- *Außenwohnbereiche*

*Am Tag treten im gesamten Plangebiet Geräuschimmissionen über 64 dB(A) auf. Bei der Planung von Außenwohnbereichen von planungsrechtlich zulässigen Betrieben des Beherbergungsgewerbes sollten die Bereiche mit Geräuschimmissionen über 64 dB(A) demnach durch bauliche Schallschutzmaßnahmen geschützt werden.*

- *Belüftung von Schlafräumen*

*In der Nacht treten im gesamten Plangebiet Geräuschimmissionen über 60 dB(A) durch den Verkehrslärm auf. Die in der Rechtsprechung allgemein anerkannte Grenze zur Gesundheitsgefährdung wird somit überschritten. Da der Immissionskonflikt in der Nacht nur mögliche Beherbergungsbetriebe im Plangebiet betrifft, müssen die Schallschutzmaßnahmen nicht zwingend so ausgelegt werden, dass gesundes Schlafen bei teilgeöffneten Fenster gewährleistet wird. Beherbergungsbetriebe sind nicht für dauerhaftes Wohnen vorgesehen und das Schlafen bei geschlossenem Fenster nebst technischer Belüftung im Hinblick auf die typischen Aufenthaltszeiträume zumutbar.*

*Zur Sicherstellung eines ausreichenden Schallschutzes bei Schlafräumen werden daher baulichtechnische Maßnahmen als textliche Festsetzung aufgenommen, mit denen ein ausreichender Schutz des Nachtschlafes sichergestellt werden kann.“*

Den „Schlussfolgerungen und Empfehlungen“ des „Schalltechnischen Gutachtens“ zum Gewerbelärm ist folgendes zu entnehmen:

*„Die Definition des Immissionsortes in der TA Lärm sieht eine Lösung von Immissionskonflikten vor dem geöffneten Fenster vor, sodass passive Schallschutzmaßnahmen gegenüber Gewerbelärm nicht in Betracht kommen. (...)*

*Zur Konfliktbewältigung sind in Bezug auf Gewerbelärm damit folgende Strategien möglich:*

- *Aktive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände, -wälle)*
- *Vermeidung eines Immissionsortes im Sinne der TA Lärm durch geeignete bauliche oder planerische Vorkehrungen (Ausschluss öffentlicher Fenster von schutzbedürftigen Räumen in bestimmten Bereichen, vorgesetzte Loggien, Prallscheiben)*

- *Gewerbelärm im Plangebiet*

*Der Immissionsrichtwert von 65 dB(A) für ein Gewerbegebiet wird sowohl am Tag als auch in der Nacht nicht überschritten. Sofern keine Nutzungen mit einem nächtlichen Schutzanspruch innerhalb des Plangebiets errichtet werden (Büro u. Ä.), sind bezüglich des Gewerbelärms keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.*

*Sofern Betriebe des Beherbergungsgewerbes innerhalb des Plangebiets errichtet werden, ist der nächtliche Schutzanspruch sicherzustellen und der Immissionsrichtwert von 50 dB(A) am Immissionsort (0,5 m vor dem geöffneten Fenster gemäß TA Lärm) in der Nacht einzuhalten. In dem nordwestlichen sowie nordöstlichen Bereich innerhalb der Baugrenze wird der Immissionsrichtwert von 50 dB(A) in der Nacht überschritten.*

*Für den von der Überschreitung betroffenen Bereich kann eine Festsetzung aufgenommen werden, die öffentbare Fenster von schutzbedürftigen Räumen ausschließt und somit Immissi-*

*onsrichtwerte im Sinn der TA Lärm vermeidet. Da der Immissionsrichtwert im südlichen Bereich eingehalten wird, bleibt eine ausreichende Fläche, auf der die Anordnung von schutzbedürftigen Räumen möglich ist. Sofern Gebäude innerhalb des betroffenen Bereichs errichtet werden, ist mit einer geeigneten Grundrissgestaltung oder durch bauliche Maßnahmen wie vorgesetzte Loggien auf den Immissionskonflikt zu reagieren, sofern öffentbare Fenster bei schutzbedürftigen Räumen unvermeidbar sind. Fenster, die ausschließlich zu Reinigungszwecken mit einem Schlüssel geöffnet werden können, gelten nicht als öffentbare Fenster.“*

Entsprechend den Ergebnissen und Empfehlungen des Schallgutachtens wird deshalb für die mit (SO<sub>Multifuel-Autohof</sub>) festgesetzten „Sonstigen Sondergebiete“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB zum Schutz vor Schallimmissionen für den Neubau oder die Sanierung schutzbedürftiger Räume passiver Schallschutz entsprechend der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ (siehe Hinweis Nr. 6) in Form von Lärmpegelbereichen (LPB V) und (LBP IV) festgesetzt. Bei der Errichtung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sind die Außenbauteile entsprechend den Anforderungen der festgesetzten Lärmpegelbereiche nach der DIN 4109 auszubilden. In Abhängigkeit vom Lärmpegelbereich dürfen die resultierenden Luftschalldämm-Maße für die Außenbauteile nicht unterschritten werden. Die erforderlichen Schalldämm-Maße sind in Abhängigkeit von der Raumnutzungsart und Raumgeometrie im Baugenehmigungsverfahren auf Basis der DIN 4109 entsprechend den in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten maßgeblichen Außenlärmpegeln nachzuweisen:

Lärmpegelbereich	maßgeblicher Außenlärmpegel in [dB(A)]
V	74 bis 75
VI	76 bis 80

Tabelle: Zuordnung zwischen Lärmpegelbereich und maßgeblicher Außenlärmpegel nach DIN 4109-1

Diesbezüglich wird der nachfolgende Hinweis unter Hinweise Nr. 6 „Schallschutz im Hochbau“ in den Bebauungsplan aufgenommen:

*„Die in § 2 der textlichen Festsetzungen in Bezug genommene Norm DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ ist im Beuth Verlag, Berlin erschienen und wird im Rathaus der Stadt Langenhagen - Abteilung 61 Stadtplanung und Geoinformation - Marktplatz 1, 30853 Langenhagen dauerhaft zur Einsicht bereitgehalten.“ (vgl. Hinweis Nr. 6 „DIN Schallschutz im Hochbau“ auf dem Bebauungsplan)*

Für den Fall, dass im Plangebiet Betriebe des Beherbergungsgewerbes errichtet werden, sind öffentbare Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen innerhalb des durch Δ Δ Δ Δ Δ kenntlich gemachten nördlichen Bereichs nur dann zulässig, wenn ein schalltechnischer Nachweis darüber erbracht wird, dass durch bauliche Maßnahmen (z. B. vorgesetzte Loggien, Laubengänge oder Prallscheiben) die Vorgaben der *Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift des Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm)* eingehalten werden. Zusätzlich sind bei der Errichtung von Betrieben des Beherbergungsgewerbes schutzbedürftige Räume, die zum Schlafen vorgesehenen sind, mit einer fensterunabhängigen Belüftung auszustatten.

Außerdem sind bei der Errichtung von Betrieben des Beherbergungsgewerbes Außenwohnbereiche nur dann zulässig, wenn sie durch bauliche Schallschutzmaßnahmen (z. B. verglaste

Loggien, geschlossene Brüstungen oder Verglasungen) geschützt werden. Durch die Schallschutzmaßnahmen muss ein Beurteilungspegel unter 64 dB(A) in der Mitte des Außenwohnbereichs in Personenhöhe sichergestellt werden.

Ausnahmsweise kann von den Festsetzungen abgewichen werden, wenn ein gesonderter Nachweis darüber erbracht wird, dass die zugrunde liegenden schalltechnischen Anforderungen auf andere Weise eingehalten werden, um abhängig von der tatsächlichen Bebauungsstruktur (z. B. vorgelagerte Gebäude), im Einzelfall von den Festsetzungen des Bebauungsplans begründet eine Abweichung zuzulassen.

### 3.3 Maß der baulichen Nutzung

#### **Maß der baulichen Nutzung: Grundflächenzahl (GRZ)**

Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind die Errichtung eines „Multifuel-Autohofes“ mit den entsprechenden baulichen Anlagen sowie umfangreiche Stellplatzanlagen für LKW und PKW mit den dazugehörigen Erschließungsflächen geplant.

Zur Realisierung der geplanten baulichen Anlagen wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 16 BauNVO in den „Sonstigen Sondergebieten Multifuel-Autohof (SO<sub>Multifuel-Autohof</sub>)“ eine moderate „Grundflächenzahl (GRZ)“ von 0,4 festgesetzt, da der Anteil der baulichen Anlagen, die für die Berechnung der Grundflächenzahl 1 (GRZ 1) heranzuziehen ist, vergleichsweise gering ist und dadurch einer Reduzierung von baulichen Anlagen des Hochbaus und somit der Minimierung von Eingriffen in das Orts- und Landschaftsbild Rechnung getragen werden kann.

#### **Maß der baulichen Nutzung: Überschreitung der Grundflächenzahl (GRZ)**

(§ 3 der textlichen Festsetzungen)

Der Anteil der versiegelten Flächen, der für die Berechnung der Grundflächenzahl 2 (GRZ 2) heranzuziehen ist, ist bei einem Autohof aufgrund der hohen Anzahl der Stellplatzflächen und Zuwegungen jedoch relativ hoch, sodass eine Überschreitung der im Bebauungsplan festgesetzten „Grundflächenzahl (GRZ)“ für Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten, für Nebenanlagen i. S. d. § 14 BauNVO sowie für bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Grundstück lediglich unterbaut wird, gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO bis zu einer Gesamtgrundflächenzahl (GRZ 1) + (GRZ 2) von 0,75 zulässig ist. Diese Festsetzung dient trotz der Reduzierung der Grundflächenzahl (GRZ 1), der planungsrechtlichen Vorbereitung zur Umsetzung der vorgesehenen Planung des „Multifuel-Autohofes“ und berücksichtigt die bislang im Ursprungsbebauungsplan festgesetzte „Grundflächenzahl (GRZ)“ von 0,75. Eine Erhöhung des bisher zulässigen Versiegelungsgrades wird somit vermieden.

#### **Maß der baulichen Nutzung: Höhe baulicher Anlagen (OK)**

(§ 4 der textlichen Festsetzungen und Hinweis Nr. 7)

Aufgrund der Lage des Plangebietes im Anflugbereich der Südbahn (27L) des Flughafens Hannover-Langenhagen ist die Hindernisfreiheit unter Berücksichtigung des bestehenden „Isohypsen-Modells“ zu beachten. Aus diesem Grund dürfen in den festgesetzten „Sonstigen Sondergebieten Multifuel-Autohof (SO<sub>Multifuel-Autohof</sub>)“ gemäß § 16 Abs. 3 BauNVO die Ober-

kanten (OK) baulicher Anlagen an ihrer höchsten Stelle die jeweils festgesetzte Höhe über Normalhöhennull (NHN) nicht überschreiten.

Entsprechend dem „Isohypsen-Modell“ werden die zulässigen Höhen (Oberkanten (OK) über Normalhöhennull) gestaffelt von Süden (max. 60 m ü. NHN) nach Norden (max. 74 m ü. NHN) festgesetzt. Das bedeutet, dass bauliche Anlagen zwischen ca. 8 m im Süden bis ca. 22 m im Norden über dem bestehenden Gelände entstehen könnten. Die vorgesehene Planung mit der Verortung von Stellplatzflächen im südlichen Plangebiet und der Möglichkeit zur Errichtung eines Wasserstofftanks im nördlichen Plangebiet wird bei den Höhenfestsetzungen beachtet.

Ausnahmsweise ist eine Überschreitung der festgesetzten Höhe für untergeordnete bauliche Anlagen zulässig, wenn die Landesluftfahrtbehörde ihre Zustimmung erteilt.

Die Festsetzungen zum „Maß der baulichen Nutzungen“ dienen insbesondere der Vermeidung von Eingriffen in das Orts- und Landschaftsbild.

Darüber hinaus ist bei sämtlichen Bauvorhaben zu beachten, dass sich das Plangebiet im Abflugbereich der Südbahn des Hannover Airport (Bauschutzbereich) befindet. Deshalb wird der nachfolgende Hinweis unter Hinweise Nr. 7 „Bauschutzbereich des Flughafens Hannover-Langenhagen“ in den Bebauungsplan aufgenommen:

*„Die Flächen im räumlichen Geltungsbereich dieses Bebauungsplans liegen im Bauschutzbereich des Flughafens Hannover-Langenhagen gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Danach ist bei der Erteilung einer Baugenehmigung die Zustimmung der Luftfahrtbehörde für permanente und temporäre Hindernisse erforderlich.“*

*Darüber hinaus sind im Bauschutzbereich Dachflächen unattraktiv für die Vogelpopulation auszustatten (Vogelschlagverhütung) und bei der Errichtung von Photovoltaikanlagen mögliche Blendwirkungen und Radarreflexionen auf den Flugverkehr auszuschließen.“* (vgl. Hinweis Nr. 7 „Bauschutzbereich des Flughafens Hannover-Langenhagen“ auf dem Bebauungsplan)

Die Dachflächen sind unattraktiv für die Vogelpopulation auszustatten, um die Gefahr für den Flugverkehr durch auffliegende Vögel so gering wie möglich zu halten. Bei der Errichtung von PV-Anlagen auf den Dächern ist zudem die Blendwirkung sowie Radarreflexion zu prüfen, um Gefahren für den Flugverkehr weitestgehend auszuschließen, da sich das Plangebiet im Abflugbereich der Südbahn des Hannover Airport befindet.

### **3.4 Bauweise / überbaubare Grundstücksflächen (Baugrenzen)**

#### **Offene Bauweise (o)**

In den mit (SO<sub>Multifuel-Autohof</sub>) festgesetzten „Sonstigen Sondergebieten“ sollen im Rahmen dieses Angebotsbebauungsplanes unterschiedliche Gebäudekörper zulässig werden, sodass gemäß § 22 Abs. 2 BauNVO die „offene Bauweise (o)“ festgesetzt wird. Hierdurch wird eine ausreichende Flexibilität zur Errichtung eines Servicegebäudes mit Tankshop, Büros und Gastronomie, den Tankanlagen sowie Gebäuden für Betriebe des Beherbergungsgewerbes gewährleistet.

## **Überbaubare Grundstücksflächen (Baugrenzen)**

(§ 5 der textlichen Festsetzungen)

Die Anordnung der „überbaubaren Grundstücksflächen“ in den „Sonstigen Sondergebieten“ sieht eine möglichst flexible Verortung der geplanten Gebäude vor. Die „überbaubaren Grundstücksflächen“ werden nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB durch „Baugrenzen“ gemäß § 23 BauNVO festgesetzt, die im östlichen, südlichen und südwestlichen Plangebiet aus dem Ursprungsbebauungsplan übernommen werden. Die „Baugrenzen“ werden damit auch weiterhin so festgesetzt, dass auf den Bauflächen ein ausreichender Abstand zwischen neuen Gebäuden und den östlich des Plangebietes angrenzenden privaten „Grünflächen mit der Zweckbestimmung: Ökologische Ausgleichs- und Ersatzfläche“, die in großen Teilen im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 86 Neuaufstellung mit „Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässern“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB überlagert sind, auch zukünftig eingehalten wird.

Deshalb ist im Bebauungsplan die Errichtung von baulichen Anlagen i. S. d. § 12 BauNVO und Nebenanlagen i. S. d. § 14 Abs. 1 BauNVO – mit Ausnahme von Stellplätzen, Zufahrten, Feuerwehrumfahrten, Einfriedungen sowie einer Preisanzeigetafel und einer freistehenden Werbeanlage – gemäß § 23 Abs. 5 BauNVO nur auf den „überbaubaren Grundstücksflächen“ zulässig.

Diese Festsetzungen dienen darüber hinaus, neben dem Schutz und der Pflege der Gehölze, der städtebaulich hinreichenden Gestaltung des Gebietes sowie der Begrenzung der Überbauung und der Bodenversiegelung im Plangebiet.

## **3.5 Verkehrsflächen**

### **Öffentliche Straßenverkehrsflächen (ö)**

Im nordöstlichen Plangebiet befinden sich die bestehenden Straßenflächen der „Münchener Straße“, die der Anbindung an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz dienen.

Aufbauend auf den Ergebnissen der „Verkehrstechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung-Ost“, 4. Änderung in der Stadt Langenhagen“, *Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert*, Hannover, September 2022 wurde ein „Ausbauvorschlag Münchener Straße“ für die Abbiegespuren ebenfalls von der *Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert*, Hannover, Oktober 2022 erstellt.

Die bestehenden Straßenflächen des nördlichen Teils der „Münchener Straße“ und die westlich angrenzenden Flächen, die bislang im rechtskräftigen Bebauungsplan als „Sondergebiet mit der Zweckbestimmung: Tanklager“ festgesetzt sind und für die geplante Rechtsabbiegespur inkl. der Böschungsbereiche erforderlich sind (siehe „Ausbauvorschlag Münchener Straße“ für die Abbiegespuren), werden für die Umsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen und gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als „öffentliche Straßenverkehrsflächen (ö)“ festgesetzt. Ein gesondertes Planfeststellungsverfahren für die Erstellung der Abbiegespuren ist somit nicht erforderlich, da der Bebauungsplan dafür die planfeststellungersetzende Wirkung übernimmt.

Für die weitere Planung wurde von der *GRBV Ingenieure im Bauwesen GmbH & Co. KG*, Hannover ein detaillierter Ausbauvorschlag erstellt, der die Umsetzung der Detailplanung innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten „Straßenbegrenzungslinien“ sicherstellt.

### **Private Verkehrsflächen (p)**

Im Plangebiet verläuft von der „Münchner Straße“ in Richtung Westen eine private Erschließungsstraße, die zurzeit der Erschließung des Tanklagers und des Cateringbetriebes dient. Die Straße soll zukünftig auch der Erschließung des „Multifuel-Autohofs“ dienen und wird im Einmündungsbereich auf die „Münchner Straße“ entsprechend aufgeweitet (siehe „Ausbauvorschlag Münchner Straße“ für die Abbiegespuren) und dementsprechend gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als „private Straßenverkehrsflächen (p)“ festgesetzt.

### **Bereich ohne Ein- und Ausfahrt**

Die verkehrliche Erschließung des Plangebietes erfolgt über eine „private Straßenverkehrsfläche“, die neben dem Cateringbetrieb und dem Tanklager auch den geplanten „Multifuel-Autohof“ an die „Münchner Straße“ anbindet. Um eine geregelte Erschließung über die „private Straßenverkehrsfläche“ sicherzustellen und unregelmäßige Zufahrten von der „Münchner Straße“ auf den Autohof auszuschließen, wird auf den Bauflächen entlang der „Münchner Straße“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB ein „Bereich ohne Ein- und Ausfahrt“ festgesetzt.

## **3.6 Flächen für Abwasserbeseitigung**

### **Flächen für Abwasserbeseitigung Zweckbestimmung: Abwasser**

Im Bereich der nördlichen „privaten Grünfläche mit der Zweckbestimmung: Wiesenfläche“ befindet sich ein Abwasserpumpwerk welches auch zukünftig der Abwasserbeseitigung dient. Deshalb wird diese Fläche inkl. der baulichen Anlage der Pumpstation gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB als „Fläche für Abwasserbeseitigung mit der Zweckbestimmung: Abwasser“ festgesetzt.

## **3.7 Geh- und Leitungsrechte**

### **Geh- und Leitungsrechte**

(§ 6 der textlichen Festsetzungen)

Im Plangebiet befinden sich eine Vielzahl von Versorgungsleitungen. Neben Strom, Wasser, Gas, Telekommunikation verläuft auch eine Kerosinleitung von Letter zum nördlich gelegenen Tanklager sowie eine Trinkwasserleitung von Fuhrberg nach Hannover durch das Plangebiet. Soweit erforderlich, werden diese einschließlich der entsprechenden Schutzstreifen (siehe Planzeichnung) gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB als mit „Geh- und Leitungsrechten zu belastende Flächen“ festgesetzt. Die festgesetzten, „mit Geh- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen“, sind mit Geh- und Leitungsrechten zugunsten der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH und der Versorgungsträger zu belasten. Darüber hinaus dürfen die „mit Geh- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen“ nicht mit Hochbauten überbaut oder tiefwurzelnden Gehölzen bepflanzt werden.



## 3.8 Klimaschutz

### Klimaschutz

(§ 7 der textlichen Festsetzungen)

Den Erfordernissen des Klimaschutzes soll gemäß § 1a Abs. 5 BauGB sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden.

Aus diesem Grunde sind im gesamten Plangebiet gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 23b BauGB bei Neubauten bauliche oder sonstige technische Maßnahmen (z. B. Solar-, Wärmepumpen-, Biomasseanlagen) für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung vorzusehen, um damit den überwiegenden Energiebedarf des Gebäudes zu decken. Ausnahmsweise kann auch der Anschluss an ein Leitungsnetz erfolgen, das durch entsprechende zentrale Anlagen (z. B. Blockheizkraftwerke für die einzelnen Quartiere), welche erneuerbare Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung nutzen, gespeist wird.

Außerdem sind bei der Errichtung von Neubauten gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 23b BauGB für die Hauptnutzung die baulichen und technischen Maßnahmen für die Nutzung von Solarenergie vorzusehen.

Des Weiteren ist im gesamten Plangebiet gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 23a BauGB bei Neubauten zur Verbesserung der Luftqualität die Verbrennung von Heizöl ausgeschlossen. Eine Ausnahme bilden die Anlagen, die dem Treibhaus-Immissionshandelsgesetz unterliegen oder einen der Ausnahmetatbestände des § 72 Abs. 4 Nr. 1-4 Gebäudeenergiegesetz (GEG) erfüllen.

Die v. g. Festsetzungen tragen gemäß § 1a Abs. 5 BauGB den Erfordernissen des Klimaschutzes Rechnung.

## 3.9 Grünflächen

### Private Grünflächen

(§ 8 der textlichen Festsetzungen)

Im Plangebiet werden „private Grünflächen“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB festgesetzt.

Die gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB festgesetzten „privaten Grünflächen mit der Zweckbestimmung: Wiesenfläche“ und den überlagerten gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB festgesetzten „mit Geh- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen“, sind gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB durch eine 2-3-malige jährliche Mahd mit Abfuhr des Mähgutes zu einer Wiesenfläche zu entwickeln.

Die Festsetzungen der „privaten Grünflächen mit der Zweckbestimmung: Wiesenfläche“ dienen neben dem Schutz der unterirdisch verlaufenden Leitungen, gemäß § 1a Abs. 3 BauGB der Vermeidung und dem Ausgleich erheblicher Beeinträchtigungen des Naturhaushalts.

### 3.10 Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

#### Begrünungsmaßnahmen auf den Baugrundstücken

(§ 9 der textlichen Festsetzungen)

Bereits im Ursprungsbebauungsplan Nr. 86 Neuaufstellung „Flughafenerweiterung – Ost“ wurden umfangreiche Festsetzungen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes getroffen, die in diese 4. Änderung übernommen werden. Dabei handelt es sich um den „zu begrünenden Grundstücksanteil“ von mindestens 25 % unter Punkt 6.1 sowie von „Pflanzmaßnahmen im Bereich von Stellplätzen“ unter Punkt 6.2 der textlichen Festsetzungen des Ursprungsbebauungsplanes. Neben der Reduzierung der Bodenversiegelung wurde festgesetzt, in welcher Form die 25 % der Grundstücksflächen zu bepflanzen und wie die Stellplatzflächen durch Bäume zu gliedern sind. Diese Festsetzungen werden in Bezug auf die Angestrebte Planung eines „Multifuel-Autohofes“ zeitgemäß aktualisiert und in die 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung – Ost“ übernommen.

Aus diesem Grund sind innerhalb der „Sonstigen Sondergebiete: Multifuel-Autohof (SO<sub>Multifuel-Autohof</sub>)“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB mindestens 25 % der Grundstücksflächen mit standortgerechten, heimischen Bäumen und Sträuchern, entsprechend der *Artenliste zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen* (siehe Hinweis Nr. 1), zu bepflanzen.

Ausnahmsweise kann eine andere als die genannte Bepflanzung vorgenommen werden, wenn diese mindestens dem Wertfaktor 2 gemäß der „Arbeitshilfe zur Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung“ (2013) des Niedersächsischen Städtetages entspricht. Angerechnet werden hierfür sowohl ebenerdige Bepflanzungen mit Gehölzen entsprechend der *Artenliste zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen* (siehe Hinweis Nr. 1), als auch die Fassadenbegrünung mit heimischen Kletter- oder Rankpflanzen entsprechend der *Artenliste für die Fassadenbegrünung* (siehe Hinweis Nr. 3), wobei durch die Fassadenbegrünung max. 5 % angerechnet werden können.

Außerdem sind innerhalb der „Sonstigen Sondergebiete Multifuel-Autohof (SO<sub>Multifuel-Autohof</sub>)“ die Stellplatzanlagen durch Bäume zu gliedern. Je 8 PKW-Stellplätze ist gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB mind. 1 standortgerechter Laubbaum mit einem Stammumfang von mind. 16-18 cm in mind. 12 m<sup>2</sup> große Pflanzbeete (Baumscheiben) entsprechend der *Artenliste zum Anpflanzen von Bäumen* (siehe Hinweis Nr. 2) anzupflanzen und je 16 LKW-Stellplätze sind gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB mind. 3 standortgerechte Laubbäume mit einem Stammumfang von mind. 16-18 cm in mind. 50 m<sup>2</sup> große Pflanzbeete (Baumscheiben) entsprechend der *Artenliste zum Anpflanzen von Bäumen* (siehe Hinweis Nr. 2) anzupflanzen.

Die unter § 9 festgesetzten Anpflanzungen sind innerhalb eines Jahres nach Fertigstellung des jeweiligen Bauvorhabens vorzunehmen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang in gleicher Art und vor genannter Qualität zu ersetzen (siehe Hinweis Nr. 4).

Die Festsetzungen der Begrünungsmaßnahmen auf den Baugrundstücken dienen gemäß § 1a Abs. 3 BauGB der Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen des Naturhaushalts, des Orts- sowie des Landschaftsbildes und tragen gemäß § 1a Abs. 5 BauGB auch den Erfordernissen des Klimaschutzes Rechnung.

## **Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden Natur und Landschaft**

(§ 10 der textlichen Festsetzungen)

Zur Beseitigung des Niederschlagswassers sind gemäß § 96 Abs. 3 Niedersächsisches Wassergesetz (NWG) - anstelle der Gemeinde - grundsätzlich die Grundstückseigentümer auf ihren Grundstücken bzw. die Träger öffentlicher Verkehrsanlagen für die Straßenverkehrsflächen verpflichtet, sodass zunächst zu prüfen ist, ob eine dezentrale Versickerung auf den Baugrundstücken im Plangebiet möglich ist.

Aufgrund der geplanten Nutzung eines „Multifuel-Autohofes“ im Plangebiet ist eine dezentrale Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers nicht zielführend, da aufgrund des hohen Reifenabriebs auf den Rangierflächen und der Verunreinigungen auf den Stellplatzflächen, für jede Fläche, für die eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers erfolgen soll, eine Vorklärunng erfolgen müsste, da jeweils durch ein Absetzbecken das Niederschlagswasser von Schadstoffen zu befreien wäre.

Aus diesem Grund ist das in den „Sonstigen Sondergebieten: Multifuel-Autohof (SO<sub>Multifuel-Autohof</sub>)“ von versiegelten oder überdachten Flächen anfallende, nicht schädlich verunreinigte Niederschlagswasser gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB den nordöstlich des Plangebietes gelegenen Regenwasserrückhalteflächen (Flurstücke 26/15, 69/6, 84/6, 85/8, 75) zuzuführen, dort zurückzuhalten und gedrosselt - mit max. 3 l/Sek./ha - in den nächstgelegenen Vorfluter abzuleiten. Vor Ableitung in das Regenwasserrückhaltebecken ist eine Vorreinigung des in den „Sonstigen Sondergebieten“ anfallenden Niederschlagswassers vorzunehmen.

Die „Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ dienen gemäß § 1a Abs. 3 BauGB der Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen des Natur- und des Wasserhaushalts.

Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit der geplanten Regenwasserrückhalteflächen wurde im Rahmen der Aufstellung des Ursprungsbebauungsplanes Nr. 86 Neuaufstellung seinerzeit eine hydraulische Berechnung für den gesamten räumlichen Geltungsbereich durchgeführt. Auf dieser Basis wurden entsprechend die Rückhaltevolumen und die geforderte Drossel (10 l/s) errichtet. Der Drosselabfluss von 10 l/s wurde unter der dem damals geforderten spezifischen Abfluss von maximal 0,58 l/(s\*ha) bemessen. Die aktuelle Forderung zur Einhaltung von max. 3 l/(s\*ha) wird somit weiterhin erfüllt, da der max. zulässige Versiegelungsgrad im Zuge der 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung – Ost“ beibehalten bzw. nicht erhöht wird.

Die gezielte Einleitung von Niederschlags- und Oberflächenwasser in ein Gewässer stellt eine Gewässerbenutzung dar, die einer wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß § 9 Niedersächsisches Wassergesetz (NWG) bedarf. Für eine wasserrechtliche Erlaubnis ist die Untere Wasserbehörde der Region Hannover zuständig. Die Regenwasserrückhalteflächen sind nach dem Arbeitsblatt DWA-A 138 zu bemessen.

Eine wasserrechtliche Erlaubnis wurde bereits am 18.08.1997 für das gesamte Plangebiet des Ursprungsbebauungsplanes vom ehemaligen Landkreis Hannover erteilt.

Beeinträchtigungen des „Schutzgutes Wasser“ werden somit durch die Rückhaltung und gedrosselte Einleitung in den Vorfluter („Dünnenriede“) weitgehend vermieden.

### **Zuordnung externer Ausgleichsmaßnahmen**

(§ 11 der textlichen Festsetzungen)

Die externe artenschutzrechtliche Maßnahme für das „Schutzgut Tiere“ (siehe Hinweis Nr. 10) wird gemäß § 9 Abs. 1a BauGB den Grundstücksflächen, auf denen Eingriffe in den Artenschutz planungsrechtlich vorbereitet werden, zugeordnet. Diese externe Maßnahme ist gemäß § 135a BauGB auf Kosten des Vorhabenträgers durchzuführen und wird gemäß § 4c BauGB von der Stadt Langenhagen überwacht.

Als externe Maßnahme sind beerentragende einheimische Gehölze, Heister 2x verpflanzt 100/125, Sträucher 2x verpflanzt 60/80 mit einem Pflanzabstand von 1 m auf den Flurstücken 13/9 und 13/11 der Flur 2, Gemarkung Kananohe mit einer Flächengröße von insgesamt 3.800 m<sup>2</sup> anzupflanzen.

### **Externe Ausgleichsmaßnahmen**

(Hinweis Nr. 10 Externe Ausgleichsmaßnahmen)

Durch diesen Bebauungsplan und der damit verbundenen Ausweisung zusätzlicher „Straßenverkehrsflächen“ werden Eingriffe in den Naturhaushalt vorbereitet.

Die Eingriffsbilanzierung zum „Schutzgut Boden“ erfolgt unter Verwendung der „Arbeitshilfe zur Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung“ (2013) des Niedersächsischen Städtetags und ist dem Teil 2 dieser Begründung „Umweltbericht“ beigefügt. Der erforderliche naturschutzrechtliche Ausgleich wird im Plangebiet gewährleistet. Damit verbleibt durch die Planung kein naturschutzrechtliches Defizit.

Die im Bebauungsplan vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen können nicht verhindern, dass es zu artenschutzrechtlichen Beeinträchtigungen kommt. Diese Beeinträchtigungen sind ebenfalls auszugleichen.

Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen gemäß §§ 44 und 45 BNatSchG werden vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (continuous ecological functionality / CEF) auf externen, für die Habitatanforderungen der betroffenen Tierarten (Offenlandvogelarten) geeigneten bzw. vorbereiteten Flächen angelegt und rechtlich dauerhaft gesichert. Zum Nachweis der dauerhaften Funktionsfähigkeit wird für alle Maßnahmenflächen ein Monitoring in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführt. Darüber hinaus wird der nachfolgende Hinweis unter Hinweise Nr. 10. „Externe Ausgleichsmaßnahmen“ in den Bebauungsplan aufgenommen:

*Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen gemäß §§ 44 und 45 BNatSchG werden für das „Schutzgut Tiere“ vorgezogene Maßnahmen für die dauerhafte Erhaltung der ökologischen Funktionen (CEF-Maßnahmen) außerhalb des Plangebietes durchgeführt. Die externen Ausgleichsflächen (CEF-Maßnahmen) für das „Schutzgut Tiere“ (Teilflächen „grün“ gekennzeichnet) befinden sich auf den Flurstücken 13/9 und 13/11 der Flur 2, Gemarkung Kananohe (siehe Übersichtskarte „Hofkarte Wilhelms“) mit einer Flächengröße von insgesamt ca. 3.800 m<sup>2</sup>. (vgl. Hinweis Nr. 10 „Externe Ausgleichsmaßnahmen“ auf dem Bebauungsplan)*



Der Kompensationsbedarf für die Folgewirkungen des Eingriffs in das „Schutzgut Tiere“ wird auf von der Unteren Naturschutzbehörde anerkannten Maßnahmenflächen erbracht.  
 Die Stadt Langenhagen wird sämtliche Maßnahmen überwachen, die für den benötigten Ausgleich erforderlich sind.

Mit den vorgenannten Maßnahmen auf den externen Kompensationsflächen können die derzeit erkannten und bewertbaren Folgewirkungen der durch den Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung vorbereiteten Eingriffe in die Umweltschutzgüter ausgeglichen werden.

### 3.11 Flächenübersicht

Flächenübersicht für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes:

<b>Plangebiet insgesamt</b>	<b>ca. 54.204 m<sup>2</sup></b>	<b>100 %</b>
<b>Verkehrsflächen insgesamt</b>	<b>ca. 7.798 m<sup>2</sup></b>	<b>14,4 %</b>
davon:		
- öffentliche Straßenverkehrsflächen „Münchner Straße“	ca. 6.192 m <sup>2</sup>	
- private Straßenverkehrsflächen	ca. 1.606 m <sup>2</sup>	
<b>Flächen für Abwasserbeseitigung insgesamt</b>	<b>ca. 25 m<sup>2</sup></b>	<b>0,05 %</b>
davon:		
- Zweckbestimmung Abwasser	ca. 25 m <sup>2</sup>	

<b>Grünflächen insgesamt</b>	<b>ca. 1.453 m<sup>2</sup></b>	<b>2,7 %</b>
davon:		
- Private Grünflächen Zweckbestimmung: Gras- u. Staudenflur (Nord)	ca. 665 m <sup>2</sup>	
- Private Grünflächen Zweckbestimmung: Gras- u. Staudenflur (Süd)	ca. 788 m <sup>2</sup>	
<b>Bauflächen insgesamt</b>	<b>ca. 44.928 m<sup>2</sup></b>	<b>82,9 %</b>
davon:		
- Bauflächen (SO <small>Multifuel-Autohof</small> ), GRZ 0,4, o, OK 60 m ü. NHN)	ca. 15.151 m <sup>2</sup>	
- Bauflächen (SO <small>Multifuel-Autohof</small> ), GRZ 0,4, o, OK 64 m ü. NHN)	ca. 16.041 m <sup>2</sup>	
- Bauflächen (SO <small>Multifuel-Autohof</small> ), GRZ 0,4, o, OK 74 m ü. NHN)	ca. 13.736 m <sup>2</sup>	

### 3.12 Örtliche Bauvorschriften

Für den Bebauungsplan Nr. 86 Neuaufstellung „Flughafenerweiterung – Ost“ wurden bereits seinerzeit auf der Grundlage der §§ 56 und 98 Niedersächsische Bauordnung (NBauO) örtliche Bauvorschriften für das gesamte Plangebiet aufgestellt, die einen Rahmen für die Zulässigkeit von Werbeanlagen setzen.

Diese örtlichen Bauvorschriften werden auf der Grundlage des § 84 i. V. m. § 80 NBauO für den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung entsprechend der aktuellen Anforderungen der Stadt Langenhagen an Werbeanlagen übernommen und in Bezug auf die Gestaltung von Dächern ergänzt.

Diese aktualisierten örtlichen Bauvorschriften regeln auf der Grundlage des § 84 Abs. 3 und 6 NBauO i. V. m. § 80 Abs. 3 und 5 NBauO die wesentlichen Gestaltungselemente, die für die Gesamt- und Fernwirkung des Baugebietes von Bedeutung sind. Sie sollen bewirken, dass die Bebauung in ihrem Erscheinungsbild ausgewogen wirkt.

Mit den nachfolgenden Festsetzungen wird u. a. den Zielen der städtebaulichen Gestaltung Rechnung getragen und der Eingriff in das Orts- und Landschaftsbild gemindert.

#### **Geltungsbereich** (§ 84 Abs. 6 NBauO)

(§ 1 der örtlichen Bauvorschriften)

Der räumliche Geltungsbereich dieser örtlichen Bauvorschriften ist identisch mit dem räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung. Die örtlichen Bauvorschriften werden als Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen.

#### **Dächer** (§ 84 Abs. 3 Nr. 1 und Nr. 7 NBauO)

(§ 2 der örtlichen Bauvorschriften)

Form und Material bzw. eine Begrünung der Dächer tragen wesentlich zum städtebaulichen Erscheinungsbild eines Gebietes bei, prägen die Ortssilhouette und tragen den Erfordernissen des Klimaschutzes Rechnung, sodass innerhalb des Plangebietes alle Flachdächer und alle flachgeneigten Dächer bis zu einer Dachneigung von maximal 15 Grad (bei stärker geneigten Dächern ist eine Dachbegrünung nur unter technisch sehr hohem, unverhältnismäßigem Aufwand möglich) als extensives Gründach auszuführen sind. Die Dachbegrünungsfläche ist mit



mind. 15 cm Substrataufbau mit standortangepassten einheimischen Sedum-Arten, Kräutern und Gräsern unter Berücksichtigung der Dachbegrünungsrichtlinie 2018 (in neuester Ausgabe) der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V. (FLL) extensiv zu begrünen, dauerhaft zu erhalten und zu pflegen.

Ausnahmsweise kann von der festgesetzten Dachbegrünung von Flachdächern und flachgeneigten Dächern bis zu einer Dachneigung von max. 15 Grad abgesehen werden, wenn die entsprechenden Dachflächen der Nutzung von Sonnenenergie (Photovoltaik, Solarthermie) dienen, da in diesem besonderen Fall der Planung eines „Multifuel-Autohofes“ die Anforderungen und Richtlinien z. B. für die Tankanlagenüberdachungen zu beachten sind. Des Weiteren ist bei großen extensiven Gründächern zu beachten, dass das Plangebiet direkt im Abflugbereich der Südbahn des Hannover Airport (Bauschutzbereich des Flughafens Hannover-Langenhagen gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)) liegt und deshalb die Dachflächen unattraktiv für die Vogelpopulation auszustatten sind (Vogelschlagverhütung), da es bei größeren Grünflächen schnell zu Vogelansammlungen und zum Teil auch zu Brutverhalten kommen kann. Gefahren für den Luftverkehr z. B. durch auffliegende Vögel sind so weit wie möglich zu vermeiden. Darüber hinaus sind bei der Errichtung von Photovoltaikanlagen mögliche Blendwirkungen und Radarreflexionen auf den Flugverkehr auszuschließen.

#### **Werbeanlagen** (§ 84 Abs. 3 Nr. 2 NBauO)

(§ 3 der örtlichen Bauvorschriften)

Im Ursprungsbebauungsplan Nr. 86 Neuaufstellung „Flughafenerweiterung – Ost“ wurden bereits Werbeanlagen zur Vermeidung von einer übermäßigen Ansammlung von Werbeanlagen reglementiert, um insbesondere erhebliche Eingriffe in das Orts- und Landschaftsbild zu minimieren. Diese bisherigen Anforderungen an Werbeanlagen werden im Rahmen dieser 4. Änderung des Bebauungsplanes in Bezug auf die heutigen Gestaltungsanforderungen der Stadt Langenhagen aktualisiert, um zukünftig erhebliche Eingriffe in das Orts- und Landschaftsbild zu minimieren.

Werbeanlagen im Sinne dieser örtlichen Bauvorschriften sind Werbeanlagen im Sinne des § 50 Niedersächsische Bauordnung (NBauO).

Innerhalb des Plangebietes ist nur eine freistehende Werbeanlage zulässig. Diese Werbefläche darf eine Breite von 2,50 m und eine Tiefe von 0,50 m nicht überschreiten. Die Gesamthöhe dieser Werbeanlage darf nicht mehr als 8,50 m über Gelände betragen. Darüber hinaus sind zwei weitere freistehende Werbeanlagen in der vorgenannten Breite und Tiefe zulässig, wenn deren Höhen nicht mehr als 4,50 m über Geländeoberfläche betragen. Bezugsebene für Höhenfestsetzungen ist die der gewachsenen Geländeoberfläche gemäß § 5 Abs. 9 NBauO.

An jeder Außenseite des Baukörpers ist im oberen Drittel der Wandfläche nur eine Werbeanlage zulässig. Die Werbefläche darf eine Länge von 10 m und eine Höhe von einem Fünftel der Gebäudehöhe nicht überschreiten.

Folgende Werbeanlagen sind allgemein unzulässig:

1. bewegliche, blinkende Werbeanlagen sowie Wechselwerbungen,
2. akustische und spiegelunterlegte Werbeanlagen und
3. projizierte Lichtwerbung.

Ausnahmsweise können auf Baugrundstücken bis max. 5.000 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche max. 5 Fahnenmasten und auf Baugrundstücken mit mehr als 5.000 m<sup>2</sup> max. 10 Fahnenmasten als Werbeanlagen zugelassen werden.

#### **Ordnungswidrigkeiten** (§ 80 Abs. 3 und 5 NBauO)

(Hinweis zu den örtlichen Bauvorschriften)

Da es zuweilen zur Nichtbeachtung der örtlichen Bauvorschriften kommt, wird an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich bei etwaigen Zuwiderhandlungen um eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 80 Abs. 3 Niedersächsische Bauordnung (NBauO) handelt. Auf dieser Grundlage kann die Untere Bauaufsichtsbehörde die Zuwiderhandlungen ahnden und im Zuge der Verfügung von Ordnungswidrigkeiten durchsetzen.

Ordnungswidrig handelt gemäß § 80 Abs. 3 NBauO, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Bauherr, Entwurfsverfasser oder Unternehmer Baumaßnahmen ausführt oder veranlasst, auch wenn sie gemäß § 60 und § 62 NBauO nicht genehmigungspflichtig sind, sofern sie gegen die Vorschriften dieser örtlichen Bauvorschriften verstoßen. Ordnungswidrigkeiten können gemäß § 80 Abs. 5 NBauO bis zu einer Höhe von bis zu 500.000 € geahndet werden.

## **4. Nachrichtliche Übernahme**

### **4.1 Lärmschutzbereich / Schutzzonen**

Rechtsgrundlage für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen ist das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550). Nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) sind in der Umgebung von Flugplätzen gemäß § 2 Lärmschutzbereiche einzurichten, die das Gebiet der genannten Schutzzonen außerhalb des Flugplatzgeländes umfassen. Der Lärmschutzbereich eines Flugplatzes wird nach dem Maße der Lärmbelästigung in zwei Schutzzonen für den Tag und eine Schutzzone für die Nacht gegliedert. Schutzzonen sind jeweils diejenigen Gebiete, in denen der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel L(tief)Aeq sowie bei der Nacht-Schutzzone auch der fluglärmbedingte Maximalpegel L(tief)Amax die nachfolgend genannten Werte übersteigt, wobei die Häufigkeit aus dem Mittelwert über die sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres bestimmt wird.

Nach anderen Gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzungen sollen gemäß § 9 Abs. 6 BauGB in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen werden, soweit sie zu seinem Verständnis oder für die städtebauliche Beurteilung von Baugesuchen notwendig oder zweckmäßig sind, sodass die folgende nachrichtliche Übernahme in die 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 86 N aufgenommen wird:

*„Nachrichtlich übernommen wird gemäß § 9 Abs. 6 BauGB in den Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung der gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2 Gesetz zum Schutz*

gegen Fluglärm (FluLärmG) festgesetzte Lärmschutzbereich, der in die Tag-Schutzzone 1, die Tag-Schutzzone 2 und die Nacht-Schutzzone gegliedert ist (siehe Planzeichnung):

Tag-Schutzzone 1 (südliches Plangebiet):  $L(tief)A_{eq} Tag = 65 \text{ dB(A)}$ ,

Tag-Schutzzone 2 (nördliches Plangebiet):  $L(tief)A_{eq} Tag = 60 \text{ dB(A)}$ ,

Nacht-Schutzzone (gesamtes Plangebiet):  $L(tief)A_{eq} Nacht = 55 \text{ dB(A)}$ ,

$L(tief)A_{max} = 6 \text{ mal } 57 \text{ dB(A)}$ .

## 5. Durchführung des Bebauungsplanes

### 5.1 Maßnahmen, Kosten, Finanzierung

Durch diesen Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung entstehen der Stadt Langenhagen keine Kosten.

Sämtliche Planungskosten, die Baukosten für die Abbiegespuren im Bereich der „Münchner Straße“ sowie die Kosten des Grunderwerbs zur Herstellung der Erschließungsanlagen, der Maßnahmen innerhalb der „privaten Grünflächen“ sowie für die artenschutzrechtliche Maßnahme im Rahmen dieses Bebauungsplanes sind vom Eigentümer / Investor zu tragen.

Zur Kostenübernahme (z. B. Planungskosten, Kosten für Ausgleichsmaßnahmen, etc.) bzw. zur Herstellung der Erschließungsanlagen (z. B. Abbiegespuren im Bereich der „Münchner Straße“, Anschluss an städtische Ver- und Entsorgungsanlagen, etc.) schließt die Stadt Langenhagen „Städtebauliche Verträge“ gemäß § 11 BauGB mit dem Eigentümer / Investor ab.

### 5.2 Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Bodenordnende und sonstige Maßnahmen sind zur Durchführung des Bebauungsplans nicht erforderlich.

Sämtliche Flächen im Plangebiet befinden sich zurzeit, mit Ausnahme der „Münchner Straße“ (Eigentum der Stadt Langenhagen), im Eigentum der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH.

Die für die Erstellung von Abbiegespuren zusätzlich festgesetzten „öffentlichen Straßenverkehrsflächen“ der „Münchner Straße“ werden nach Fertigstellung und Schlussabnahme von der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH an die Stadt Langenhagen kostenfrei übertragen.

Die externe artenschutzrechtliche Maßnahme (CEF-Maßnahme) ist gemäß § 135a BauGB auf Kosten des Vorhabenträgers durchzuführen.

Zur Sicherstellung der v. g. Maßnahmen inkl. der Erschließungsmaßnahmen wird die Stadt Langenhagen mit dem Eigentümer / Investor „Städtebauliche Verträge“ gemäß § 11 BauGB abschließen.

Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes werden die Bauflächen vom Investor erworben und entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes entwickelt.

## 6. Auswirkungen des Bebauungsplanes auf öffentliche Belange

### 6.1 Verkehrserschließung

Das Plangebiet ist über die „Münchner Straße“ und die „Flughafenstraße“ an das örtliche und überörtliche Straßennetz angebunden.

Zur Berechnung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in Bezug auf die in Aussicht genommene Errichtung eines „Multifuel-Autohofes“ mit den daraus prognostizierten Verkehren, wurde von der *Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert* eine „Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung-Ost“, 4. Änderung in der Stadt Langenhagen“, Hannover, September 2022 mit folgendem Ergebnis erstellt:

*„Als Ergebnis der Untersuchung ist festzuhalten, dass der Verkehr des Sondergebietes Multifuel-Autohof aktuell und mittelfristig vom angrenzenden Straßennetz und den Knotenpunkten verträglich aufgenommen werden kann. Zur Verbesserung des Verkehrsablaufs ist eine Verlängerung des zweistreifigen Ausbaus in der Knotenzufahrt Münchner Straße zu empfehlen.“*

Für die weitere Planung wurde von der *GRBV Ingenieure im Bauwesen GmbH & Co. KG*, Hannover ein detaillierter Ausbauvorschlag erstellt, der die Umsetzung der Detailplanung innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten „Straßenbegrenzungslinien“ sicherstellt.

Der nächstgelegene Bushaltepunkt „Langenhagen Jathostraße“ liegt südöstlich des Plangebietes an der „Münchner Straße“. Ein weiterer Bushaltepunkt „Langenhagen Evershorster Straße“ befindet sich an der „Flughafenstraße“ in fußläufiger Erreichbarkeit vom Plangebiet.

Die Möglichkeit einer weiteren Haltestelle bzw. die Verlegung der Haltestelle der Linie 254 ist im weiteren Verfahren zu prüfen, da im Rahmen der Umsetzung der Planung zukünftig weitere Arbeitsplätze entstehen werden.

### 6.2 Ver- und Entsorgung

Die technische Ver- und Entsorgung der Flächen im Plangebiet erfolgt durch Anschluss an die örtlichen Leitungsnetze:

#### **Kommunikationsnetz**

Im Plangebiet befinden sich entsprechend der Stellungnahme der *Deutschen Telekom Technik GmbH* bereits Telekommunikationslinien der Telekom. Hinsichtlich der TK-Versorgung wird das Gebiet von der Telekom grundsätzlich als erschlossen betrachtet.

Die Genehmigung für den Schaltkasten mit der Schaltpunkt-Nr. 511-73A2 am Standort Gradestraße 34 in 30855 Langenhagen wurde bereits am 08.04.2018 erteilt.

#### **Stromversorgung**

Träger der Stromversorgung ist die *enercity Netz GmbH*.

Zur Stromversorgung teilte die *enercity Netz GmbH* mit, dass für die Versorgung mit Strom, je nach Leistungsbedarf, Standorte für Trafostationen im Plangebiet erforderlich sind. Notwendige Standorte sind entsprechend der „Technischen Information Platzbedarf/Flächenbedarf Trafostationen“ im Rahmen der weiteren Planung vorzusehen, mit der *enercity Netz GmbH* abzustimmen und im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen. Ein Antrag für Netzanschlüsse (Mittelspannung) wurde bereits am 13.02.2023 durch den Investor gestellt.

### **Gasversorgung**

Träger der Gasversorgung ist die *enercity Netzgesellschaft mbH*.

Allerdings sieht die *enercity Netzgesellschaft mbH* für das geplante Baugebiet den Aufbau einer Gasversorgung nicht vor. Sollte der Wunsch nach einer Erschließung mit Gas, beispielsweise für zentrale Wärmeerzeugungsanlagen, einer Nahwärmeversorgung oder besondere gewerbliche Nutzungen bestehen, sollte der Investor frühzeitig Kontakt mit der *enercity Netzgesellschaft mbH* aufnehmen.

### **Trink- und Löschwasserversorgung**

Träger der Wasserversorgung ist die *enercity Netzgesellschaft mbH*.

Die Trinkwasserversorgung des Plangebietes erfolgt durch Anschluss an die örtlichen Leitungsnetze.

Zur Löschwasserversorgung teilte die Region Hannover zum Brandschutz im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens mit, dass der Löschwasserbedarf für das Plangebiet nach dem Arbeitsblatt W 405 des DVGW mit 1.600 l/min. über 2 Stunden sicherzustellen ist.

Eine Aussage zur leitungsgebundenen Löschwasserversorgung (Leitungsbescheinigung) ist vom Investor spätestens im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorzulegen. Eine detaillierte Planung mit einem Löschwasserkonzept ist frühzeitig zu erarbeiten.

Sofern das aus dem Leitungsnetz zu entnehmende Löschwasser der erforderlichen Menge für das jeweilige Bauvorhaben nicht entspricht, sind zusätzlich unabhängige Löschwasserentnahmestellen in Form von z. B. Bohrbrunnen, Zisternen o. ä. Entnahmestellen herzustellen.

Auf die Anforderungen gemäß § 4 NBauO i. V. m. den §§ 1 und 2 der „Allgemeinen Durchführungsverordnung zur Niedersächsischen Bauordnung (DVO-NBauO)“, bezüglich der Zugänglichkeit der Gebäude zur Sicherstellung der Rettungswege, wird vorsorglich hingewiesen.

Bei der Neugestaltung der Verkehrsflächen sind die Belange der Feuerwehr, insbesondere der Einsatz von Fahrzeugen der Feuerwehr bzw. Rettungswagen, zu berücksichtigen.

### **Abwasserbeseitigung**

Die Ableitung der Abwässer erfolgt im Trennsystem. Der geplante „Multifuel-Autohof“ soll an die zentrale Schmutzwasserkanalisation der Stadt Langenhagen angeschlossen werden. Es sind ausreichend Kapazitäten für den Anschluss vorhanden.

### **Oberflächenentwässerung**

Zur Beseitigung des Niederschlagswassers ist das auf den „Sonstigen Sondergebieten: Multifuel-Autohof (SO<sub>Multifuel-Autohof</sub>)“ von versiegelten oder überdachten Flächen anfallende, nicht schädlich verunreinigte Niederschlagswasser gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB den nordöstlich des Plangebietes gelegenen Regenwasserrückhalteflächen (Flurstücke 26/15, 69/6, 75, 84/6,

85/8) zuzuführen, dort zurückzuhalten und gedrosselt - mit max. 3 l/Sek./ha - in den nächstgelegenen Vorfluter abzuleiten. Vor Ableitung in das Regenwasserrückhaltebecken ist eine Vorreinigung des in den „Sonstigen Sondergebieten“ anfallenden Niederschlagswassers vorzunehmen (vgl. § 10 der textlichen Festsetzungen).

Auf allen Tankstellenflächen sind im Übrigen zusätzlich Ölabscheider zu installieren, damit das Grundwasser nicht verunreinigt wird.

### **Abfallentsorgung**

Die Abfallentsorgung erfolgt voraussichtlich durch die *aha-Abfallwirtschaft* Region Hannover im Rahmen der Abfallbeseitigungssatzung oder durch ein privates Entsorgungsunternehmen.

## **6.3 Umweltschutz (Umweltverträglichkeit)**

### **Umweltverträglichkeitsprüfung / Umweltbericht**

Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens ist das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) zu beachten. Danach ist gemäß § 50 UVPG für die Aufstellung, Änderung oder Ergänzung von Bebauungsplänen, welche den in der Anlage 1 UVPG Nr. 18.8 genannten Vorhaben entsprechen, eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen soweit der jeweilige Prüfwert für die Vorprüfung erreicht oder überschritten wird. Der maßgebliche Prüfwert bezieht sich auf eine festgesetzte Größe der Grundstücksfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO von insgesamt 20.000 m<sup>2</sup> bis weniger als 100.000 m<sup>2</sup>.

Die Größe der für die Beurteilung der Pflicht zur Vorprüfung zugrunde zu legenden Fläche beträgt ca. 44.973 m<sup>2</sup> und entspricht bei einer geplanten Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 somit 40 % des Nettobaulandes d. h. ca. 17.989 m<sup>2</sup>. Der Prüfwert bezüglich der zulässigen Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) von 20.000 m<sup>2</sup> wird somit durch die 4. Änderung des Bebauungsplanes nicht überschritten, sodass eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 1 Satz 1 UVPG nicht erforderlich wird.

Nach dem Baugesetzbuch ist gemäß § 2a, neben den Zielen, Zwecken und Auswirkungen des Bauleitplans, ein Umweltbericht mit Umweltprüfung der nach § 2 Abs. 4 BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes, als ein gesonderter Teil der Begründung beizufügen. Dieser Umweltbericht mit Umweltprüfung wurde dieser Begründung als Teil 2 der Begründung „Umweltbericht“ beigefügt. Alle umweltrelevanten Aspekte werden in diesem Bauleitplanverfahren beachtet und in die Abwägung eingestellt.

### **Schutz vor Lärmeinwirkungen / Schutz des Menschen**

Das Plangebiet ist aufgrund der räumlichen Nähe der Bundesautobahn (BAB 352), der „Flughafenstraße“, Kreisstraße (K 324), der „Münchner Straße“ und dem Flughafen Hannover-Langenhagen durch Verkehrs- und Fluglärm stark vorbelastet und liegt innerhalb des „Siedlungsbeschränkungsbereichs“ (LROP Abschnitt 2.1 Ziffer 11), der großflächige Entwicklungsmöglichkeiten für neue Wohnnutzungen ausschließt.

Durch die Planung entsteht ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf den v. g. Straßen sowie innerhalb des Plangebietes. Darüber hinaus ist mit Gewerbelärm durch die an das Plangebiet angrenzenden und den neu ansiedelnden „Multifuel-Autohof“ zu rechnen.

Zur Überprüfung der Schallemissionen wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes vom Büro *AMT Ingenieurgesellschaft mbH* ein „Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung“, Isernhagen, April 2023 erstellt.

Unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB werden, entsprechend den Ergebnissen des Schalltechnischen Gutachtens, zeichnerische und textliche Schallschutzfestsetzungen im Bebauungsplan getroffen, die bei der Ansiedlung des geplanten „Multifuel-Autohofes“ zu beachten sind (vgl. auch § 2 der textlichen Festsetzungen auf dem Bebauungsplan). Wohnnutzungen, die zum dauerhaften Wohnen geeignet sind, sind im Plangebiet unzulässig.

Auch durch die Planung selbst sind keine wesentlichen Schalleinwirkungen auf schützenswerte Nutzungen in der Umgebung zu erwarten (siehe „Schalltechnisches Gutachten“).

Das Plangebiet und dessen Umgebung erfüllt auf Grund der unmittelbaren Nähe zum Flughafen Hannover-Langenhagen und der Bundesautobahn (BAB 352) mit seiner Verlärmung keine wesentlichen Funktionen für die Naherholung und besitzt somit keine Erholungsfunktion.

Erhebliche Umweltauswirkungen auf das „Schutzgut Mensch“ sind bei Beachtung der Schallschutzfestsetzungen im Bebauungsplan nicht zu erwarten.

#### **Schutz von Pflanzen und Tieren**

Das „Schutzgut Pflanzen“ wird auf Grundlage der Biotoptypen des rechtskräftigen Ursprungsbebauungsplanes Nr. 86 Neuaufstellung von 1997 ermittelt, da die naturschutzrechtliche Eingriffsbewertung vom rechtskräftigen Bestand auszugehen hat, da bereits Planungsrecht im räumlichen Geltungsbereich der 4. Änderung des Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“ besteht.

Gesetzlich geschützte Biotoptypen nach § 30 BNatSchG bzw. § 24 NAGBNatSchG kommen im Plangebiet nicht vor.

Das „Schutzgut Tiere“ wird auf der Grundlage der „Artenschutzrechtlichen Betrachtung zum Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung, *AFRY Deutschland GmbH*, Hannover, 17.05.2023, beurteilt. Die Ergebnisse der „Artenschutzrechtlichen Betrachtung“ sind in den Teil 2 der Begründung „Umweltbericht“ eingeflossen.

Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen gemäß §§ 44 und 45 BNatSchG werden für das „Schutzgut Tiere“ vorgezogene Maßnahmen für die dauerhafte Erhaltung der ökologischen Funktionen (CEF-Maßnahmen) außerhalb des Plangebietes durchgeführt. Die externen Ausgleichsflächen (CEF-Maßnahmen) für das „Schutzgut Tiere“ befinden sich auf den Flurstücken 13/9 und 13/11 der Flur 2, Gemarkung Kananohe mit einer Flächengröße von insgesamt ca. 3.800 m<sup>2</sup> (vgl. Hinweis Nr. 10 auf dem Bebauungsplan).

Die artenschutzrechtlichen Belange werden somit im Rahmen der 4. Änderung des Bebauungsplanes unter Berücksichtigung von Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie einer Ersatzpflanzung (CEF-Maßnahmen) für die Gehölzbrüter beachtet. Als Zielart für die externe artenschutzrechtliche Maßnahme ist die Nachtigall als Gehölzbrüter zu nennen, wobei diese

Gehölzpflanzungen natürlich auch von anderen gehölzbrütenden Vogelarten genutzt werden können. Es werden durch die Planung keine Verbotstatbestände im Hinblick auf den § 44 BNatSchG ausgelöst.

Die externe artenschutzrechtliche Maßnahme für das „Schutzgut Tiere“ wird gemäß § 9 Abs. 1a BauGB den Grundstücksflächen, auf denen Eingriffe in den Artenschutz planungsrechtlich vorbereitet werden, zugeordnet. Die externe artenschutzrechtliche Maßnahme (CEF-Maßnahmen) ist gemäß § 135a BauGB auf Kosten des Vorhabenträgers durchzuführen und wird gemäß § 4c BauGB von der Stadt Langenhagen überwacht (vgl. § 11 der textlichen Festsetzungen auf dem Bebauungsplan). Zu diesem Zwecke wird die Stadt Langenhagen mit der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH einen „Städtebaulichen Vertrag“ gemäß § 11 BauGB abschließen.

Für die Anpflanzungen auf der externen Fläche für die artenschutzrechtliche Maßnahme sind heimische, standortgerechte Laubgehölze der folgenden Artenliste gemäß den Infoblatt 1.2 „Verwendung gebietseigener Gehölze für Pflanzungen in der freien Landschaft“ (Region Hannover, 01/2020) zu verwenden:

Artenliste zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen auf der flughafenfernen externen artenschutzrechtlichen Maßnahmenfläche:

#### Straucharten

Haselnuss	<i>Corylus avellana</i>
Zweigflügeliger Weißdorn	<i>Crataegus laevigata</i>
Eingrifflicher Weißdorn	<i>Crataegus monogyna</i>
Faulbaum	<i>Frangula alnus</i>
Gewöhnliche Heckenkirsche	<i>Lonicera xylosteum</i>
Grauweide	<i>Salix cinerea</i>
Schlehe	<i>Prunus spinosa</i>
Hunds-Rose	<i>Rosa canina</i>
Sal-Weide	<i>Salix caprea</i>
Schwarzer Holunder	<i>Sambucus nigra</i>

#### Baumarten

Feld-Ahorn	<i>Acer campestre</i>
Schwarz-Erle	<i>Alnus glutinosa</i>
Hänge-Birke	<i>Betula pendula</i>
Hainbuche	<i>Carpinus betulus</i>
Moorbirke	<i>Betula pubescens</i>
Zitter-Pappel	<i>Populus tremula</i>
Vogel-Kirsche	<i>Prunus avium</i>
Traubenkirsche	<i>Prunus padus</i>
Holzbirne	<i>Pyrus pyraeaster</i>
Eberesche	<i>Sorbus aucuparia</i>
Holzapfel	<i>Malus sylvestris</i>

Folgende Pflanzqualitäten sind zu verwenden: Heister 2x verpflanzt 100/125, Sträucher 2x verpflanzt 60/80. Die Pflanzung von Ersatzbäumen erfolgt mit einem Stammumfang von mindestens 14-16 cm.

Erhebliche Umweltauswirkungen auf das „Schutzgut Pflanzen und Tiere“ sind nach Umsetzung der vorgezogenen Maßnahmen für die dauerhafte Erhaltung der ökologischen Funktionen (CEF-Maßnahmen) auf externen Ausgleichsflächen nicht zu erwarten.

#### **Schutz der Fläche**

Dem in § 1a Abs. 2 BauGB verankerten Gebot des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden wird durch die Planung im Rahmen der Nutzbarmachung einer bereits gemäß § 30 BauGB als „Sonstiges Sondergebiet (SO)“ überplanten Fläche Rechnung getragen, da keine neuen, bisher unbeplanten Flächen im Außenbereich zusätzlich in Anspruch genommen bzw. versiegelt werden.

Vor diesem Hintergrund sind keine erheblichen Auswirkungen auf das „Schutzgut Fläche“ zu erwarten.



## **Bodenschutz**

Negative Auswirkungen der Planung auf den Boden sind in erster Linie im Verlust ökologischer Funktionen des Bodens durch Überbauung und Versiegelung offener Grundflächen gegeben.

Der im Bereich von Grünflächen anfallende humose Oberboden (Mutterboden) ist getrennt vom mineralischen Boden abzuschleppen / abzutragen und zu lagern. Der humose Oberboden ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und einer fachgerechten (Wieder-)Verwertung zukommen zu lassen.

Zur Vermeidung von Eingriffen in das „Schutzgut Boden“ und in das „Schutzgut Fläche“ werden im Plangebiet folgende Festsetzungen getroffen:

- Begrenzung von versiegelten Flächen durch die Beschränkung der „Grundflächenzahl (GRZ)“,
- Pflicht zur Begrünung von mindestens 25 % der Grundstücksflächen,
- Begrenzung der „überbaubaren“ und „nicht überbaubaren Grundstücksfläche“,
- Ausschluss von baulichen Anlagen außerhalb der „Baugrenzen“ mit wenigen Ausnahmen,
- Pflicht zur Entwicklung einer Wiesenfläche auf privaten Grünflächen,

Eine Eingriffsbilanzierung ist dem Teil 2 dieser Begründung „Umweltbericht“ beigelegt, die kein naturschutzfachliches Defizit aufweist.

Unter Berücksichtigung der ordnungsgemäßen Herstellung und dauerhaften Erhaltung der „privaten Grünflächen mit der Zweckbestimmung: Wiesenfläche“ (Entwicklung einer Wiesenfläche, vgl. § 8 der textlichen Festsetzungen auf dem Bebauungsplan) im Plangebiet sind negative Auswirkungen der Planung auf das „Schutzgut Boden“ nicht zu erwarten.

Die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung für das „Schutzgut Boden“ ergibt unter Verwendung der „Arbeitshilfe zur Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung“ 2013 des Niedersächsischen Städtetages kein naturschutzrechtliches Defizit.

## **Gewässerschutz/ Grundwasserschutz**

Zur Reinhaltung der Gewässer muss das anfallende Schmutzwasser gereinigt werden. Dies wird durch den Anschluss des Plangebiets an die zentrale Schmutzwasserkanalisation der Stadt Langenhagen gewährleistet.

Aufgrund der geplanten Nutzung eines „Multifuel-Autohofes“ im Plangebiet ist eine dezentrale Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers nicht zielführend, da aufgrund des hohen Reifenabriebs auf den Rangierflächen und der Verunreinigungen auf den Stellplatzflächen, für jede Fläche, für die eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers erfolgen soll, eine Vorklärung erfolgen müsste, da jeweils durch ein Absetzbecken das Niederschlagswasser von Schadstoffen zu befreien wäre.

Deshalb ist das in den „Sonstigen Sondergebieten: Multifuel-Autohof (SO<sub>Multifuel-Autohof</sub>)“ von versiegelten oder überdachten Flächen anfallende, nicht schädlich verunreinigte Niederschlagswasser gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB den nordöstlich des Plangebietes gelegenen Regenwasserrückhalteflächen (Flurstücke 26/15, 69/6, 84/6, 85/8, 75) zuzuführen, dort zurückzuhalten und gedrosselt - mit max. 3 l/Sek./ha - in den nächstgelegenen Vorfluter abzuleiten. Vor Ableitung in das Regenwasserrückhaltebecken ist eine Vorreinigung des in den „Sonstigen Sondergebieten“ anfallenden Niederschlagswassers vorzunehmen (vgl. § 10 der textlichen Festset-

zungen). Mittels Vorreinigung und Rückhaltung des anfallenden Niederschlagswassers werden Beeinträchtigungen des Gewässers (Dünnriede) ausgeschlossen.

Vom der *ARCADIS Germany GmbH* wurde ein „Bericht zur umwelttechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung, Halle/Saale, 23.01.2023 erstellt. Bei den niedergebrachten Bohrungen wurde das Grundwasser überwiegend bei ca. 2 bis 2,5 m u. GOK angetroffen.

Da das im Plangebiet anfallende Niederschlagswasser von Stellplätzen und Zufahrten vorgeeignet werden muss und das Wasser der Tankstellen durch Ölabscheider einer intensiven Reinigung zu unterziehen ist, ist im Rahmen der Bauantragstellung sicherzustellen, dass Verunreinigungen des Grundwassers ausgeschlossen werden. Die Belange des Gewässerschutzes und des Grundwasserhaushaltes werden somit bei der Planung beachtet.

Erhebliche Umweltauswirkungen auf das „Schutzgut Wasser“ sind deshalb nicht zu erwarten.

### **Klimaschutz**

Im Bebauungsplan werden Festsetzungen zum Klimaschutz getroffen (vgl. § 7 der textlichen Festsetzungen und § 2 der örtlichen Bauvorschriften).

Erhebliche Beeinträchtigungen des örtlichen Klimas sind angesichts der festgesetzten Durchgrünung, der Eingrünungsmaßnahmen des Gebietes und bei Beachtung der Klimaschutzfestsetzungen nicht zu erwarten.

Den Schutz des globalen Klimas betreffend, eröffnet der Bebauungsplan Möglichkeiten für ressourcenschonende Energiekonzepte, wie die passive Sonnenenergienutzung und den Einsatz z. B. von Sonnenkollektoren, da die „überbaubaren Grundstücksflächen“ für die Nutzung von Sonnenenergie günstige Gebäudeausrichtungen zulassen.

Erhebliche Beeinträchtigungen des örtlichen Klimas sind angesichts der festgesetzten Durchgrünung und Eingrünungsmaßnahmen sowie bei Beachtung der Klimaschutzfestsetzungen nicht zu erwarten.

### **Schutz vor Luftverunreinigungen**

Besondere Luftverunreinigungen sind mit den im Plangebiet festgesetzten zulässigen Nutzungen nicht verbunden. Es werden auch keine beachtlichen Einwirkungen auf das Plangebiet durch Luftverunreinigungen festgestellt.

Erhebliche Umweltauswirkungen auf das „Schutzgut Luft“ sind deshalb nicht zu erwarten.

### **Schutz von Kultur- und sonstigen Sachgüter**

Unter Kultur- und sonstigen Sachgütern sind Güter zu verstehen, die Objekte von gesellschaftlicher Bedeutung als architektonisch wertvolle Bauten oder archäologische Schätze darstellen. Solche Werte sind im Plangebiet derzeit nicht bekannt; es ist jedoch nicht auszuschließen, dass aufgrund der angrenzend an das Plangebiet vorgefundenen jungsteinzeitlichen Großgeräte, die auf eine größere Fundstelle (vermutlich ein Gräberfeld) schließen, weitere archäologische Funde oder Befunde auftreten können. Zur Vermeidung von Eingriffen in dieses Schutzgut wurden im Vorfeld archäologische Sondagen mit folgendem Ergebnis durchgeführt:

*„Auf der gesamten Fläche konnten keine archäologischen Funde oder Befunde festgestellt werden.“*

Erhebliche Beeinträchtigungen des „Schutzgutes Kultur- und sonstige Sachgüter“ sind durch die Planung nicht zu erwarten.

### **Schutz des Orts- und Landschaftsbildes**

Das Plangebiet befindet sich angrenzend an den Flughafen Hannover – Langenhagen. An den Änderungsbereich dieser 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 86 N grenzen gewerbliche Nutzungen mit entsprechenden Gebäuden an das Plangebiet. Südwestlich grenzt eine gehölzbestandene, waldartige Fläche mit einem Teich an den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes, die dauerhaft zu erhalten ist.

Eingriffe in das Orts- Landschaftsbild werden durch Festsetzungen zur Durchgrünung und Eingrünung des Plangebietes sowie durch die Festsetzung der „offenen Bauweise (o)“ und der max. zulässige „Höhe der baulichen Anlagen“ weitgehend gemindert.

Dem Erfordernis der städtebaulich hinreichenden Einbindung der neuen Bebauung in das vorhandene Siedlungsgefüge wird insbesondere durch die Aufstellung örtlicher Bauvorschriften Rechnung getragen.

Erhebliche Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Orts- und Landschaftsbild sind deshalb durch die Planung nicht zu erwarten.

### **Wechselwirkungen**

Im Rahmen der Bauleitplanung sind neben den einzelnen Schutzgütern auch deren Wechselwirkungen zu berücksichtigen. Die Wechselwirkungen beziehen sich auf die einzelnen Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstaben a bis d BauGB. Die Schutzgüter können sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße beeinflussen. Umweltauswirkungen auf ein Schutzgut können indirekte Folgen für andere Schutzgüter nach sich ziehen. Vor dem Hintergrund der vorherigen Prüfung der Schutzgüter in Bezug auf die angestrebte Planung sind Wechselwirkungen, die als erhebliche Umweltauswirkung zu werten sind, nicht zu erwarten.

### **Ergebnis der Auswirkungen auf die Schutzgüter**

Die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung mit örtlichen Bauvorschriften berücksichtigt.

## **6.4 Naturschutz und Landschaftspflege**

Mit der vorliegenden Planung sind grundsätzlich erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes verbunden, die durch Vermeidungsmaßnahmen gemindert werden und, sofern erforderlich, auszugleichen sind.

Dem gesetzlichen Auftrag zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen wird mit folgenden Maßnahmen bzw. Festsetzungen Rechnung getragen:

- Begrenzung von versiegelten Flächen durch die Beschränkung der „Grundflächenzahl (GRZ)“,
- Pflicht zur Begrünung von mindestens 25 % der Grundstücksflächen,
- Begrenzung der „überbaubaren“ und „nicht überbaubaren Grundstücksfläche“,
- Ausschluss von baulichen Anlagen außerhalb der „Baugrenzen“ mit wenigen Ausnahmen,

- Pflicht zur Entwicklung einer Wiesenfläche auf privaten Grünflächen,
- Begrenzung der max. Höhe der baulichen Anlagen,
- Anpflanzen von Bäumen zur Gliederung der Stellplatzanlagen (Durchgrünung),
- Rückhaltung des anfallenden Niederschlagswassers im nordöstlich gelegenen Regenwasser-rückhaltebecken mit vorheriger Vorklärung.

Diese Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen können jedoch nicht verhindern, dass es durch die geplanten Vorhaben zu Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes kommt.

Eine Eingriffsbilanzierung nach der „Arbeitshilfe zur Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung“ (2013) des Niedersächsischen Städtetages ist dem Teil 2 dieser Begründung „Umweltbericht“ beigefügt.

Der Ausgleich für die 4. Änderung des Bebauungsplanes wird durch die Herausnahme von Flächen aus der derzeit zulässigen Nutzung als „Sonstige Sondergebiets (SO): Flughafen und Tanklager“ und durch die Festsetzung von „privaten Grünflächen“ (Wiesenflächen) erbracht. Insgesamt ergibt sich nach der Eingriffsbilanzierung kein Ausgleichsbedarf für das „Schutzgut Boden“.

Allerdings besteht ein Ausgleichsbedarf für den Artenschutz, der auf einer externen Ausgleichsflächen ausgeglichen wird. Aus diesem Grund wird der nachfolgende Hinweis unter Hinweise Nr. 10 „Externe Ausgleichsmaßnahmen“ in den Bebauungsplan aufgenommen:

*„Zum Ausgleich von Eingriffen in das „Schutzgut Tiere“, die durch diesen Bebauungsplan vorbereitet werden, dienen externe Ausgleichsmaßnahmen. Die externen Ausgleichsflächen (CEF-Maßnahmen) für das „Schutzgut Tiere“ (Teilflächen „grün“ gekennzeichnet) befinden sich auf den Flurstücken 13/9 und 13/11 der Flur 2, Gemarkung Kananohe (siehe Übersichtskarte „Hofkarte Wilhelms“) mit einer Flächengröße von insgesamt ca. 3.800 m<sup>2</sup>.“ (vgl. Hinweis Nr. 10 „Externe Ausgleichsmaßnahmen“ auf dem Bebauungsplan)*

Die Stadt Langenhagen bzw. der Erschließungsträger wird sämtliche Maßnahmen veranlassen und überwachen, die für den benötigten Ausgleich erforderlich sind. Mit den vorgenannten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches und auf den externen Ausgleichsflächen für den Artenschutz können die Folgewirkungen der durch den Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung vorbereiteten Eingriffe in die Umweltschutzgüter ausgeglichen werden.

Die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden damit bei der 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung – Ost“ beachtet.

## 7. Auswirkungen des Bebauungsplanes auf private Belange

Um etwaige Beeinträchtigungen bzw. Einschränkungen der im Umfeld des Plangebietes gelegenen Gewerbe- und Wohnnutzungen in Bezug auf den geplanten „Multifuel-Autohof“ zu untersuchen, wurde ein „Schalltechnisches Gutachten“ erstellt. Zu diesem Zwecke wurde der vorhabenbezogene Gewerbe- sowie Verkehrslärm aus dem Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 86 N, 4. Änderung an den umliegenden Nutzungen untersucht und beurteilt. Zum „Schutz gegenüber den umliegenden Nutzungen“ ist dem „Schalltechnischen Gutachten“ folgendes zu entnehmen:

- *„Gewerbelärm an den umliegenden Nutzungen*

*Der Gewerbelärm aus dem Plangebiet wurde auf Grundlage des vorliegenden Entwurfs der Vorhabenplanung an den schutzbedürftigen Nutzungen in der Umgebung berechnet und nach der TA Lärm beurteilt. Die Immissionsrichtwerte werden an allen Immissionsorten um mindestens 6 dB(A) unterschritten. Nach dem Irrelevanzkriterium der TA Lärm ist eine Betrachtung der Vorbelastung nicht notwendig. Die Machbarkeit des Vorhabens ist für den beispielhaft untersuchten Fall somit nachgewiesen.*

- *Verkehrslärm an den umliegenden Nutzungen*

*Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die Beurteilungspegel im Prognose Planfall um weniger als 1 dB über den Beurteilungspegeln des Nullfalls liegen. Darüber hinaus wird die Grenze zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht eingehalten. Die oben genannten Kriterien werden demnach nicht erfüllt. Schallschutzmaßnahmen sind nicht notwendig.“*

Die Belange der im Umfeld der 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 86 N ansässigen Gewerbebetriebe sowie die Belange der weiter entfernt liegenden Wohnnutzungen werden somit durch die Planung weder beeinträchtigt noch eingeschränkt.

Die Belange der Grundstückseigentümer im Plangebiet werden ebenfalls berücksichtigt.

Es sind derzeit keine privaten Belange erkennbar, welche durch die Planung in unzumutbarer Weise beeinträchtigt sein könnten.

## 8. Abwägung der beteiligten privaten und öffentlichen Belange

Im Vordergrund des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung steht, der Schaffung von „Sondergebieten“ für einen „Multifuel-Autohof“ in der Stadt Langenhagen Raum zu geben. Dabei sind die öffentlichen und privaten Belange zu berücksichtigen bzw. untereinander und gegeneinander gerecht abzuwägen.

Die Stadt Langenhagen beabsichtigt die Gewerbestruktur im Stadtgebiet zu stärken und Arbeitsplätze zu sichern sowie schützenswerte Nutzungen dabei nicht unzumutbar zu beeinträchtigen.

Auch im Sinne der Erfordernisse des Klimaschutzes und der Klimaanpassung werden zu diesem Zweck bereits überplante Flächen in Anspruch genommen.

Im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung wurden gemäß § 1 BauGB Abs. 5 und 6, ergänzt durch §1a Abs. 1-3 BauGB, insbesondere folgende Belange (Planungsleitsätze) berücksichtigt bzw. in die Planung eingestellt:

- Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung,
- die städtebaulich nachhaltige Inanspruchnahme (Fortentwicklung bzw. Anpassung) bereits überplanter Flächen,
- die Belange des Denkmalschutzes (Bodendenkmalpflege) sowie die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes,
- die Belange des Umwelt- und Naturschutzes sowie der Landschaftspflege, insbesondere die Auswirkungen auf den Menschen und die menschliche Gesundheit sowie auf Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen einschließlich der biologischen Vielfalt (vgl. hierzu Teil 2 der Begründung Umweltbericht),
- die Belange der Wirtschaft sowie der Versorgung und Verteilung von Energie einschließlich der Erhaltung, Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen,
- die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, auch in Hinblick auf die Entwicklung beim Betrieb von Kraftfahrzeugen, etwa der Elektromobilität einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs (das Plangebiet ist an den ÖPNV über das vorhandene Busnetz angebunden),
- die allgemeinen technischen und sonstigen Anforderungen an die Erschließung des Plangebietes,
- die Belange und besonderen Anforderungen des Luftverkehrs, die sich u. a. aus der räumlichen Nähe zum Flughafen Hannover-Langenhagen ergeben.

Die Belange der außerhalb des Plangebietes ansässigen Gewerbebetriebe und Wohnnutzungen sowie die Belange der Eigentümer der Flächen im Plangebiet werden bei der Planung beachtet. Private Belange werden von der Planung nicht beeinträchtigt.

Insgesamt wird in der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander ein ausgewogenes Ergebnis erzielt. Etwaige städtebauliche Planungskonflikte, die einer gesonderten Lösung zugeführt werden müssten, sind nicht erkennbar.

## 9. Fachgutachten

Im Zuge der Ausarbeitung des Bebauungsplanentwurfes wurden folgende Fachgutachten erarbeitet, die bei der Stadt Langenhagen in der Abteilung 61 Stadtplanung und Geoinformation eingesehen werden können:

1. **Artenschutzrechtliche Betrachtung zum Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung-Ost“, 4. Änderung**  
AFRY Deutschland GmbH, Hannover, 17.05.2023
2. **Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung-Ost“, 4. Änderung in der Stadt Langenhagen**  
Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover, September 2022
3. **Anlage zur Verkehrstechnischen Untersuchung: Ausbauvorschlag**  
Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover, Oktober 2022
4. **Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung**  
AMT Ingenieurgesellschaft mbH, Isernhagen, 08.05.2023
5. **Baugrundbericht zum Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung**  
ARCADIS Germany GmbH, Essen, 31.01.2023
6. **Bericht zur umwelttechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung**  
ARCADIS Germany GmbH, Halle/Saale, 23.01.2023

## 10. Verfahrensvermerke

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Langenhagen hat in seiner Sitzung am 14.02.2022 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung beschlossen.

Die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde vom 02.12.2022 bis 15.12.2022 durchgeführt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB entsprechend § 3 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 mit Schreiben vom 25.11.2022 unterrichtet und zur Äußerung auch in Hinblick auf den Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB bis zum 30.12.2022 aufgefordert.

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung mit örtlichen Bauvorschriften wurde ausgearbeitet von: Christine Feller, Dipl.-Ing. Architektin / Stadtplanerin, Assessorin des Baufachs, Planungsgruppe Lärchenberg - Hannover.

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 86 N „Flughafenerweiterung - Ost“, 4. Änderung mit örtlichen Bauvorschriften hat zusammen mit dem Entwurf der Begründung mit Umweltbericht und den wesentlichen, bereits vorliegenden, umweltbezogenen Stellungnahmen vom ..... bis einschließlich ..... gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen.

Der Bebauungsplan Nr. 86 N „Flughafenerweiterung – Ost“, 4. Änderung wurde vom Rat der Stadt Langenhagen am ..... gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.

Langenhagen, .....

.....

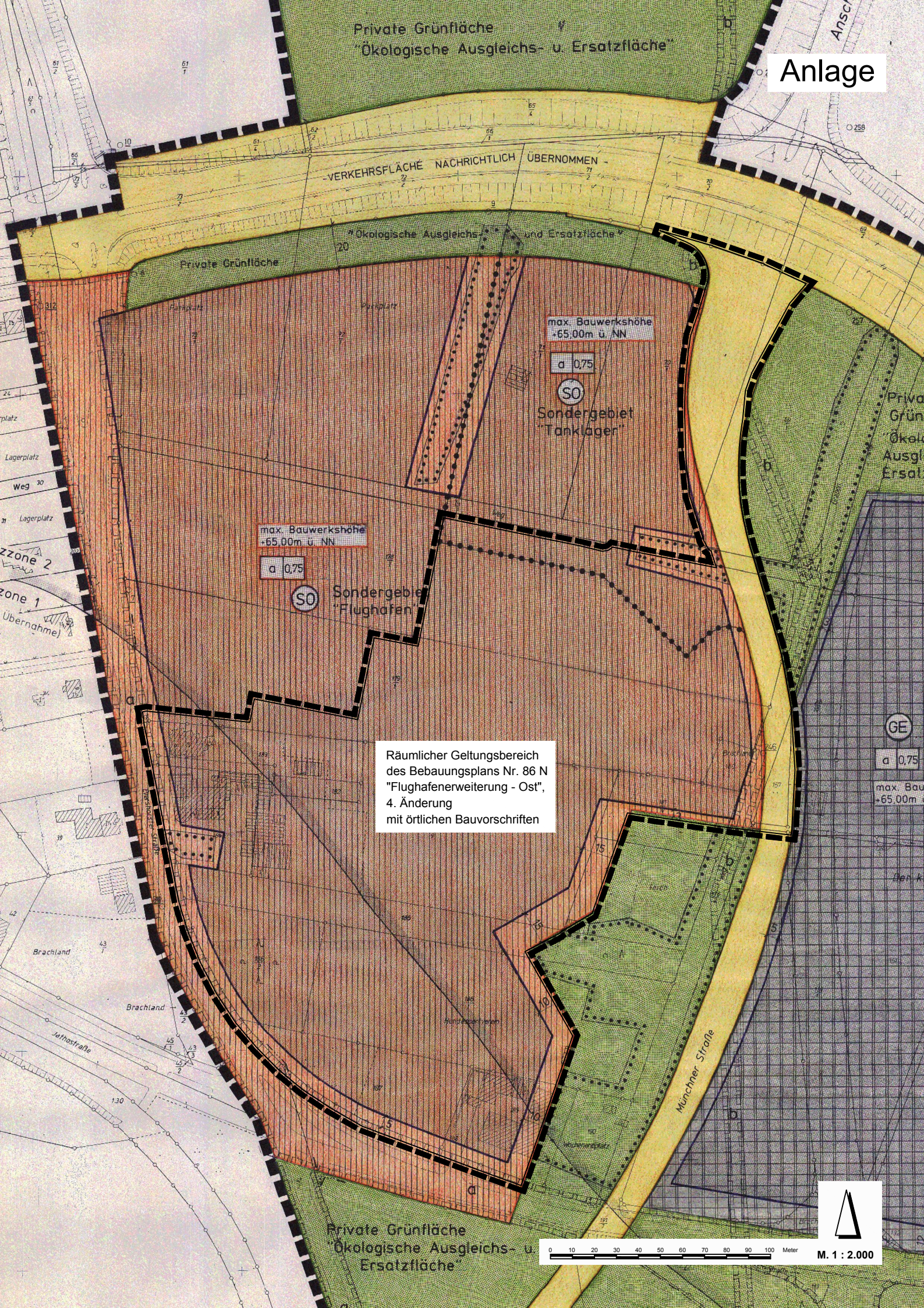
Bürgermeister

Siegel

### Anlage:

Ausschnitt aus dem Bebauungsplan Nr. 86 Neuaufstellung „Flughafenerweiterung - Ost“





Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 86 N "Flughafenerweiterung - Ost", 4. Änderung mit örtlichen Bauvorschriften

