

LÜDERS RECHTSANWÄLTE

Lüders Rechtsanwälte

Zum Blauen See 5, 31275 Lehrte

Einschreiben/Rückschein

Region Hannover Hildesheimer Straße 20 30169 Hannover Ihr Ansprechpartner
Dr. Otto Lüders
Rechtsanwalt

Sekretariat: Bettina Henke Telefon: +49 5132 8268-16 Fax: +49 5132 8268-97 b.henke@lueders-warneboldt.de

www.lueders-warneboldt.de

Unser Zeichen: 00535-17 Dr. L/He

Datum: 08.01.2018

Antrag auf Genehmigung eines Flächennutzungsplanes gemäß § 6 BauGB durch die Stadt Lehrte 7. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich "Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3" in der Gemarkung Aligse

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Lehrte wird die im Betreff genannte 7. Änderung des Flächennutzungsplanes zur Genehmigung gemäß § 6 BauGB einreichen bzw. hat dieses bereits getan.

Der Unterzeichner persönlich sowie die von diesem vertretene "Bürgerinitiative Aligse-Kolshorn-Röddensen – Verein für Dorferhaltung und Umweltschutz e. V." sind der Meinung, dass diese 7. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht genehmigungsfähig ist.

1. Die 7. Änderung des Flächennutzungsplanes basiert auf der derzeitigen Fassung des Flächennutzungsplanes der Stadt Lehrte vom 13.09.2007.

Weder zum Zeitpunkt der Aufstellung des Flächennutzungsplanes vom 13.09.2007 noch im Rahmen der derzeitigen Beschlussfassung über die Änderung des Flächennutzungsplanes wurde eine Lärmkarte im Sinne des § 47 c BImSchG zugrunde gelegt, da es eine solche Lärmkarte für die Stadt Lehrte nicht gibt. Ebenso wenig wurden bisher irgendwelche Aktivitäten unternommen, einen Lärmaktionsplan gemäß § 47 d BImSchG aufzustellen.

Die Voraussetzungen für die Erstellung einer Lärmkarte sowie eines Lärmaktionsplanes liegen bei der Stadt Lehrte zweifellos vor. Das Verkehrsaufkommen der Hauptverkehrsstraße A2 (Ausbau im Bereich der Stadt Lehrte) und A7, der B443 und der L385 beläuft sich auf ca. 60 Mio. Fahrzeuge jährlich, davon ca. 20 Mio. Lkw.

Der Bereich Aligse, für welchen die 7. Änderung des Flächennutzungsplanes Gültigkeit haben soll, ist durch diese Verkehrsbelastungen in besonderer Weise betroffen, wie sich insbesondere aus dem als **Anlage 1** beigefügten Schreiben der T & H Ingenieure vom 02.11.2017 ergibt.



Seite 2 | 8. Januar 2018

Dieses Schreiben stellt eine ergänzende schalltechnische Untersuchung dar, in Auftrag gegeben von der ALDI Immobilienverwaltung GmbH & Co. KG, welche beabsichtigt, in dem Bereich, welcher im Rahmen der 7. Änderung des Flächennutzungsplanes ausgewiesen wird, ein großflächiges Zentrallager zu errichten.

Aus der Anlage zu diesem Schreiben wird ersichtlich, in welchem gesundheitsschädlichen Bereich sich die derzeitige Lärmbelästigung durch den Verkehrslärm bewegt, wobei dieses "Gutachten" den Lärm der Autobahn, insbesondere der A2, nicht in die Betrachtung einbezieht. Die absolute Lärmbelästigung, dieses ergibt sich aus dem Gutachten, ist wesentlich höher. Dass die relative Erhöhung durch das Industriegebiet dann geringer ausfällt, ist in diesem Zusammenhang ohne Bedeutung, denn es ist davon auszugehen, dass der Beurteilungspegel, unter Einbeziehung des Verkehrslärms der A2, sowohl tagsüber die Grenze von 70 dB(A) überschreitet als auch den Nacht-Pegel von 60 dB(A), wobei letzterer Pegel ohnehin schon aufgrund der derzeitigen Verkehrsbelastung durch die B443 überschritten wird.

Es ist gerade der Sinn und Zweck der Aufstellung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen, derartige Situationen zu identifizieren und Möglichkeiten zu erarbeiten, wie diese Lärmquellen reduziert werden können.

Die Stadt Lehrte hat es nach nunmehr nahezu zehn Jahren nicht geschafft, Lärmaktionspläne aufzustellen, obwohl eine entsprechende gesetzliche Verpflichtung besteht. Der Sinn einer Lärmkarte und eines Lärmaktionsplanes ist es, die hieraus gewonnenen Erkenntnisse im Rahmen der weiteren städtebaulichen Planung zu berücksichtigen. Wenn eine solche Karte und solche Aktionspläne nicht vorhanden sind, ist dieses ausgeschlossen. Der Flächennutzungsplan krankt an einem wesentlichen rechtlichen Mangel.

Dieser Umstand ist von mir zusätzlich zur Grundlage einer kommunalaufsichtsrechtlichen Beschwerde gemacht worden.

2. Die Stadt Lehrte hat im Vorfeld der Änderungsplanung keine strategische Umweltprüfung im Sinne des §§ 35 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) durchgeführt.

Auch dieses wird Gegenstand einer kommunalaufsichtsrechtlichen Beschwerde sein.

Im Rahmen der Aufstellung von Lärmaktionsplänen ist (§ 47 d Abs. 3 BImSchG) ist die Öffentlichkeit zu beteiligen. Gleiches gilt für die strategische Umweltprüfung (§ 42 i.V.m. § 18 Abs. 1 sowie § 19 und § 22 UVPG).



Seite 3 | 8. Januar 2018

Damit ist der Öffentlichkeit ein wesentlicher Teil seiner Mitwirkungsmöglichkeit genommen worden.

Damit handelt es sich auch hierbei um eine beachtliche Verletzung der Vorschriften über die Aufstellung des Flächennutzungsplanes i.S.d. § 214 BauGB, denn, entgegen § 2 Abs. 3 BauGB wurden die von der Planung berührten Belange, die der Gemeinde aufgrund der strategischen Umweltprüfung bzw. der Lärmkarte und des Lärmaktionsplanes hätten bekannt sein müssen, nicht zutreffend bzw. gar nicht ermittelt. Es spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass eine richtige Ermittlung das Ergebnis des Verfahrens beeinflusst hätte.

3. Die Ausführungen zu Ziffer 6 des Änderungsentwurfes ("Verkehr und Erschließung") sind unzutreffend, wie die Stadt Lehrte im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren "MEGA-Hub" in der Gemarkung Ahlten selbst feststellt, wenn es dort in dem Schreiben an die Deutsche Bahn vom 22.09.2016 wie folgt heißt:

"Die BAB A2 hat ihre Belastungsgrenze erreicht bzw. überschritten. Gleiches gilt für die BAB A7 im Bereich des Autobahnkreuzes Hannover-Ost.

Unfälle mit Vollsperrungen und regelmäßige Verkehrsstaus haben zur Folge, dass im häufig auftretenden Störungsfall das nachgelagerte Straßennetz seine Belastungsgrenze ebenfalls überschreitet. Dieses gilt insbesondere für die B65 zwischen der Anschlussstelle Hannover-Anderten und dem Kreuzungspunkt mit der L385 und in der Folge auch im weiteren Stadtgebiet Lehrte für die L385 bzw. die Westtangente bis zur Anschlussstelle Lehrte an die BAB A2. Die Annahme einer überwiegenden Abwicklung des Lkw-Verkehrs über die BAB A2 ist falsch, da dieses aufgrund der dauerhaften Überlastung verbunden mit regelmäßigen Staubildungen nicht möglich ist."

Diese Feststellungen sind uneingeschränkt zutreffend.

Demgegenüber heißt es im Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 02/17 zu der beabsichtigten Ausweisung des Industriegebietes:

"Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass insgesamt keine nennenswerten Mehrbelastungen durch das geplante Bauvorhaben zu erwarten sind. Die in Aussicht genommene Anbindung der neuen Logistikfläche an die Westtangente ist in beiden untersuchten Fällen verträglich realisierbar."

Dabei ist festzustellen, dass die diesen Ausführungen zugrunde liegenden Sachverständigenausführungen gerade unterstellen, dass auf der A2 keine wesentlichen Verkehrsstaus vorhanden sind bzw. vorhanden sein werden. So heißt es in dem als **Anlage 2** beigefügten Schreiben der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing.-Schubert vom 29.09.2017 (ergänzende Stellungnahme):



Seite 4 | 8. Januar 2018

"Die Verkehrsstörungen auf der A2 sind in den letzten Jahren in erster Linie durch Baumaßnahmen hervorgerufen worden. Hier ist insbesondere der Umbau des Autobahnkreuzes "Hannover-Ost" zu nennen. Solche umfangreichen Maßnahmen stellen eine Ausnahmesituation dar
und können nicht Grundlage einer Beurteilung sein. Hier sind die "normalen" bzw. regelmäßig
vorhandenen Verkehrssituationen zu Grunde zu legen."

Im Hinblick auf die allseits bekannte Situation auf der A2 steht zweifelsfrei fest, dass die Grundlagen, welche der Machbarkeitsstudie zur Anbindung des Logistikzentrums an die Westtangente zugrunde gelegt wurden, falsch sind. Eine idealisierte Verkehrssituation ist keine "normale" Verkehrssituation. Die Beurteilung hat sich zu richten nach den tatsächlichen und zukünftigen Verkehrsverhältnissen, welche sich, im Hinblick auf die allgemeine Zunahme des Verkehrs insbesondere auf der A2 und der B443, weiter überproportional entwickeln wird.

- 4. Die Grundlagen der Beurteilung im Zusammenhang mit der Verkehrsanbindung sind darüber hinaus bereits deshalb fehlerhaft, weil sowohl im Rahmen der Auslegung als auch im Rahmen der endgültigen Fassung der Begründung (Stand: 10.05.2017) Bezug genommen wird auf eine Machbarkeitsstudie der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing.-Schubert aus dem Jahre 2017. Dieses war die ursprüngliche Machbarkeitsstudie, welche von falschen Verkehrsfrequenzen bezüglich des geplanten Industriegebiets ausging. Dieses ergibt sich aus dem Schreiben der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing.-Schubert vom 29.09.2017, wo unter Ziffer 1 ("Verkehrsaufkommen") die ursprünglichen Darstellungen der Machbarkeitsstudie korrigiert werden. Nachdem man zuvor, ohne dieses zu verifizieren, von den Angaben der Firma ALDI hinsichtlich der Lkw- und Pkw-Fahrten ausging, wurde sodann in der ergänzenden Stellungnahme vom 29.09.2017 eine realistische Verkehrsfrequenz zugrunde gelegt. Diese Ausführungen sind jedoch nicht Gegenstand der Begründung des Flächennutzungsplanes geworden, da diese korrigierenden Ausführungen erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgten.
- 5. Die Ausführungen im Zusammenhang mit der verkehrstechnischen Anbindung des beabsichtigten Gebietes sind technisch unzutreffend und widersprechen den tatsächlichen Gegebenheiten.

Nach den derzeitigen Gegebenheiten wird der Verkehr aus Richtung Westen (Kreuz Hannover-Ost) über die Westtangente zur B443 geführt werden müssen. Dort erfolgt ein Abbiegen in Richtung Burgdorf, nach Unterquerung der Autobahn sodann wiederum ein Linksabbiegen auf die Westtangente, um sodann von der Westtangente in Richtung "Industriegebiet" abzubiegen.

Diese Verkehrsführung ließe sich nur vermeiden, wenn die Autobahnabfahrt aus Richtung Westen eine Linksabbiegerspur erhalten würde. Dieses ist nicht Gegenstand des Erschließungskonzeptes und der Verkehrsanbindung, sondern wird "überspielt". Eine solche Linksabbiegerspur ist nicht vorhanden und aufgrund der baulichen Gegebenheiten auch nicht realisierbar. Eine "direkte Anbindung an die Westtangente" ist damit ausgeschlossen.



Seite 5 | 8. Januar 2018

Dieses bedeutet gleichzeitig, dass die südlich der Autobahn verlaufende Autobahnauffahrt (Abfahrt A2 in Richtung Süden, Querung der Westtangente bis zur B443) sowohl in das Erschließungskonzept als auch in die Betrachtung hinsichtlich der Lärmimmissionen durch den Verkehr einzubeziehen ist. Dieses ist bis zum heutigen Tage nicht geschehen. Es liegen keinerlei Zahlen insbesondere für das rechts der Autobahnabfahrt liegende Gewerbegebiet (MEDIAN Hotel) und die dortigen Bürobaulichkeiten vor, ebenso wenig hinsichtlich der gegenüber der Autobahnauffahrt befindlichen Wohnbebauung (Ulmenallee).

Dabei sei an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen, dass genau dieses diejenigen Gesichtspunkte sind, welche im Rahmen der Aufstellung einer Lärmkarte und eines Lärmaktionsplanes sowie einer strategischen Umweltprüfung von Bedeutung gewesen wären.

6. Die beabsichtigte 7. Änderung des Flächennutzungsplanes verstößt offenkundig gegen die Grundsätze des bebauungsplanübergreifenden Nachbarschutzes.

Der im derzeitigen Flächennutzungsplan ausgewiesene Grünstreifen in einer Breite von 35 m wird auf der Nordseite des Plangebietes auf eine Breite von 15 m reduziert "um eine großflächige Entwicklung von Logistikflächen zu ermöglichen".

Das Plangebiet und damit das zukünftige Logistikzentrum der Firma ALDI befinden sich in einer Entfernung von nicht einmal 300 m zu der nächsten Wohnbebauung im Rahmen eines allgemeinen Wohngebiets der Stadt Lehrte in der Gemarkung Aligse. Durch die Reduzierung des Grünstreifens von 35 m auf 15 m ausschließlich im wirtschaftlichen Interesse der Firma ALDI, wird die Entfernung noch einmal verringert bzw. die Möglichkeit der Installation von natürlichem Schallschutz weiter reduziert.

Hierdurch werden die Eigentümer der angrenzenden Ein-Familien-Häuser in ihrem Eigentum beeinträchtigt. Gegen den durch das Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 23.08.2016 (Az. 4 C
13/94) dargestellten Gebietserhaltungsanspruch, unmittelbar abgeleitet aus der Eigentumsgarantie
des Art. 14 GG, wird hier in eklatanter Weise verstoßen, um einen unbedeutenden wirtschaftlichen
Vorteil hinsichtlich der Ausnutzung der Grundstücksfläche durch die Firma ALDI zu schaffen.

Die Stadt Lehrte war und ist insoweit nicht in der Lage, eine Abwägung der wirtschaftlichen Interessen der Firma ALDI als Initiator der Änderung des Flächennutzungsplanes einerseits und der anliegenden Hauseigentümer vorzunehmen, denn die Stadt hat sich geweigert, trotz mehrfacher Aufforderung, diese Frage der Einwirkung einerseits der umfangreichen Bauarbeiten, welche sich über einen Zeitraum von mehreren Jahren hinziehen werden, andererseits des späteren Vorhandenseins eines riesigen Logistikgebäudes auf den Wert dieser Immobilien überprüfen zu lassen. Es handelt



Seite 6 | 8. Januar 2018

sich um ein eklatantes, den Kernbereich des Eigentumsschutzes gemäß  $\S$  14 GG berührendes, Abwägungsdefizit.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Otto Litter:



Messstelle nach § 29b BlmSchG

Vorlage Nr. 131/2017 Anlage 7.1

1411 regerment Grain - Entrumperoprimentation 10 - 29717 Bremed

ALDI Immobilienverwaltung GmbH & Co. KG Herrn Rouven Gercke Gewerbestr. 3-9 31275 Lehrte

Unser Dokument Nr. 15-148-GT-07 Unser Projekt Nr.

15-14R

Bearbeiter Tetens Telefon

0421 7840 080-42

Datum 02.11.2017

· OMITTAL VII

Schalltechnische Untersuchung für die Aufstellung eines Bebauungsplanes für die Errichtung und den Betrieb eines ALDI-Zentrallagers in Aligse, Stadt Lehrte

ergänzende Stellungnahme zur o. g. Untersuchung

Sehr geehrter Herr Gercke,

mit unserem Gutachten Nr. 15-148-GT-04 haben wir eine schalltechnische Untersuchung für die Aufstellung des o. g. Bebauungsplanes durchgeführt. Für die öffentliche Auslegung baten Sie um eine ergänzende Stellungnahme zu den folgenden Punkten:

#### (1) Herkunft und Eignung der Eingangsdaten

Die für den Verkehr auf öffentlichen Straßenflächen herangezogenen Zahlen basieren auf das für den Bebauungsplan erstelle Verkehrsgutachten der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert. Die Emissionsansätze / Frequentierung für den geplanten Betrieb der Fa. ALDI wurden uns von der Fa. ALDI zur Verfügung gestellt. Aus unserer Sicht sind diese Daten für die Verwendung in der schalltechnischen Untersuchung geeignet. Eine Überprüfung der Verkehrszahlen kann von uns nicht vorgenommen werden. Wenn weitere Nachweise erforderlich sein sollten, so müssen diese von der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert oder der Fa. ALDI geführt werden.

Abgesehen davon ist festzustellen, dass die ermittelten Beurteilungspegel für den Neubau der Erschließungsstraße derart weit unter dem zulässigen Grenzwert liegen, dass selbst eine Verdopplung der Frequentierung (entspricht einer Erhöhung des Beurteilungspegels um + 3 dB) nicht zu einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte führen würde (vgl. Tabelle 10 in unserem Gutachten). Damit steht auch die Eignung des Gebietes bei stärkerer Frequentierung durch ALDI oder potentielle andere gewerbliche/industrielle Nutzungen nicht in Frage. Hinsichtlich der Emissionsansätze / Frequentierung für den geplanten Betrieb der Fa. ALDI ist darüber hinaus festzustellen, dass der maximal durch die Fa. ALDI verursachte Lärm ohnehin durch die festgesetzten Emissionskontingente im Bebauungsplan limitiert ist. D. h. nicht die Emissionsansätze / Frequentierung für den geplanten Betrieb der Fa. ALDI sind für den Bebauungsplan ausschlaggebend, sondern die festgesetzten Emissionskontingente regeln den Schall, der von dem Gebiet ausgehen darf.

T&H Ingenieure GmbH Bramathayanar Hearstraße 10 28717 Breman

Fon +49(0)421.7840 0800 Fax +49(0)421 7840 0801 Geschäftsführer Merkus Tetens, Jürgen Hünerberg

Mell info@th-ingenieuro.de Web www.th-ingenieuro.de HRB 26972 Amtsgaricht Bremen

Steuer-Nr. 71 594 85561 USt-IdNr. DE276244948 Sankverbindung. Weser-Elbe Sperkusse

IBAN DE3329 2500 0000 0328 1060 BIC BRLADE21BRS



Bei der Untersuchung handelt es sich nicht um ein Partelgutachten. Es spielt keine Rolle, der Auftraggeber ist. Als Sachverständigen Büro sind wir nach § 29b Bundes-immissionsschutz-Gesetz akkreditiert und müssen unsere Qualifikation und Unabhängigkeit in wiederkehrenden Prüfungen der zuständigen immissionsschutzbehörde darlegen. Unabhängig davon wurde unser Gutachten mehrfach durch die Stadt Lehrte überprüft und abschließend frei gegeben.

## (2) Eignung der Untersuchung für den Bebauungsplan und Realisierbarkeit von ALDI

Für den Bebauungsplan ist in erster Linie die Ausweisung eines Industriegebietes geplant. Hierzu wurden in unserer Untersuchung unter Beachtung der Schutzansprüche schutzwürdiger Nutzungen in der Umgebung des Gebietes Emissionskontingente festgesetzt, die für Industriegebiete typisch sind und regein, wieviel Schall von dem Gebiet ausgehen darf. Grundsätzlich ist damit die Ansiedelung eines Industriebetriebes in dem Gebiet möglich. Insofern kann sich in dem Gebiet auch ein anderer Betrieb als ALDI ansiedeln.

Erst im zweiten Schritt wurde dann überprüft, ob das konkrete Bauvorhaben der Fa. ALDI an dem Standort auch möglich ist (vgl. Abschnitt 11 unserer Untersuchung). Die Untersuchung ergab, dass unter Berücksichtigung der genannten Schallschutzmaßnahmen, das geplante Bauvorhaben der Fa. ALDI in dem Gebiet möglich ist. Die Schallschutzmaßnahmen wurden von der Fa. ALDI überprüft und als realisierbar erklärt.

### (3) Grundlage zur Berechnung von Emissionskontingenten

Die Emissionskontingentierung wurde nach der DIN 45691 durchgeführt, die extra für derartige Fälle entwickelt wurde und in der Praxis üblicherwelse angewendet wird. Die Festsetzungen sowie Vorgaben zur Überprüfung der Festsetzungen sind unter § 5, Immissionsschutz als Teil der textlichen Festsetzungen im Bebauungsplan klar definiert und entsprechen auch den Vorgaben der in der DIN 45691 dargestellten Vorgehensweise, bzw. deren Empfehlungen. Insofern ist durch den Verweis auf die DIN 45691 das Nachweisverfahren klar geregelt.

#### (4) Bahntrasse Hannover-Celle

Die Schallimmissionen durch die Bahnstrecke Hannover-Celle werden entsprechend TA Lärm und DIN 18005 nicht dem Gewerbelärm hinzugerechnet und sind in dem Kontext daher nicht relevant. Sie haben nichts mit den Auswirkungen des geplanten Industriegebietes auf die umliegenden, schutzbedürftigen Nutzungen zu tun. Wenn, dann sind die Schallimmissionen nur für den Schutz der Bürobebauungen innerhalb des Industriegebietes relevant. Nach unserer Einschätzung sind die Schallimmissionen der Bahntrasse jedoch gegenüber dem Lärm der Autobahn zu vernachlässigen und wurden bei der Untersuchung daher nicht berücksichtigt.

### (5) Zusätzliche Verkehrsbelastung in Aligse

Entsprechend der aktuellen Rechtsprechung müssen in einem Bebauungsplan bei der Neuplanung einer verkehrserzeugenden Nutzung die Folgen dieser abgeschätzt und Maßnahmen zur Reduzierung der schädlichen Auswirkungen getroffen werden, um dem geforderten Schutzniveau gerecht zu werden, auch wenn die schädlichen Auswirkungen außerhalb des Plangebietes liegen. In die Abwägung sind daher auch die Fernwirkungen bezüglich der Geräuschverhältnisse entlang von Straßen außerhalb des Plangebietes, auf denen die Verwirklichung der Bebauungsplanung zu einer Erhöhung der Verkehrsmengen führen wird, einzustellen.



Die Beurteilung solcher Fernwirkungen kann in Anlehnung an die Kriterien der wesentlichen Änderung durch einen erheblichen baulichen Eingriff entsprechend der 16. BimSchV; Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung vorgenommen werden. Demnach ist eine Änderung der Verkehrslämwerhältnisse wesentlich, wenn durch die Planung

- der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) erh\u00f6ht wird (das sind nach den Rundungsregeln der 16. BimSchV alle Pegelerh\u00f6hungen ab 2,1 dB(A)) oder
- der Beurteilungspegel auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird oder
- Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht weiter erh\u00f6ht werden.

An die Behandlung von Fernwirkungen eines Bebauungsplanes, die (außerhalb des Plangebletes) zu Beurteilungspegeln im Bereich der Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung durch Verkehrslärmeinwirkungen von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht führen, werden in der Abwägung besondere Anforderungen gestellt.

Die Verkehrsbelastung auf der B 443 beträgt im Prognose-Nullfall für Jahr 2030 rund 12.700 kiz/24h und im Prognose-Planfall für das Jahr 2030 rund 12.900 kiz/24h. Für einen kleinen Abschnitt im Bereich der Ortsdurchfahrt Aligse wurden exemplarisch detailliertere Berechnungen zur Ermittlung des Beurtellungspegels an den Wohnbebauungen links und rechts der B 443 durchgeführt. Dafür wurden die vom Verkehrsplaner zur Verfügung gestellten maßgeblichen, stündlichen Verkehrsstärken und prozentualen Lkw-Anteile für das Jahr 2030 herangezogen. Die Berechnungen sind in Anlage 1 des Berichtes dargestellt und zeigen, dass bereits im Prognose-Nullfall für das Jahr 2030 an den Bebauungen in Aligse, die sich in der ersten Baureihe zur B443 befinden, der Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung nachts bereits erreicht, bzw. überschritten ist. Durch die zusätzlichen Verkehre des geplanten Industriegebietes wird dieser Wert nur geringfügig erhöht (um 0,07, bzw. an einem Haus um 0,08 dB).

Dabei handelt es sich nur um die Lärmimmissionen durch die B 443. Bei zusätzlicher Berücksichtigung der Verkehrslärmimmissionen durch die Autobahn und die Zugstrecke würden sich noch etwas höhere Pegel berechnen. Allerdings würde die Veränderung durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das Planvorhaben hingegen noch geringer ausfallen, weil dann ohne den zusätzlichen Verkehre des geplanten Industriegebietes der vorhandene Pegel im Jahr 2030 noch höher wäre, während der Beitrag des zusätzlichen Verkehrs durch das Planvorhaben gleich bliebe.

In der aktuellen Rechtsprechung werden weder konkrete Maßnahmen in einem solchen Fall, noch der genaue Untersuchungsumfang für den planinduzierten Ziel- und Quellverkehr auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen benannt. In Anlehnung an den Neubau, bzw. der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen nach der 16. BirnSchV sind jedoch Maßnahmen aktiver als auch passiver Art denkbar, bzw. können geprüft und in die Abwägung eingestellt werden. Auch andere Belange, wie z. B. unter Umständen bereits durchgeführte Lärmsanierungsmaßnahmen an der Bundesstraße, können bei der Abwägung berücksichtigt werden. Aus Sachverständiger Sicht kann bei einer Erhöhung von 0,07 dB, bzw. 0,08 dB nicht über eine relevante Erhöhung der Belastung gesprochen werden, da die Erhöhung weder messbar noch wahrnehmbar ist. Allerdings ersetzt diese Meinung nicht den Umstand, dass derartige Belange in der aktuellen Rechtsprechung als abwägungsrelevant erachtet werden. Bei der Abwägung ist weiterhin zu beachten, dass die Erhöhung von 0,07 dB, bzw. 0,08 dB sich auf eine ALDI-unabhängige Berechnung des Verkehrsgutachters bezieht. Wenn man die zu erwartenden Frequentierungen von ALDI berücksichtigt, wird die Erhöhung noch geringer ausfallen.

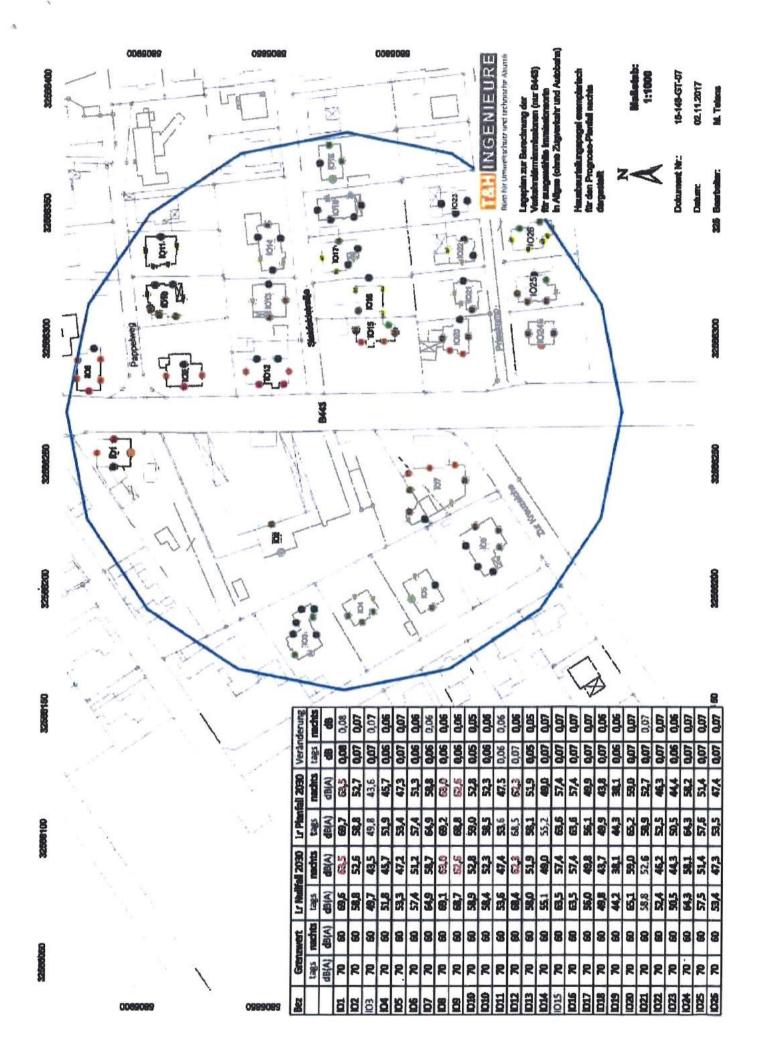


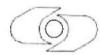
Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Dipl.-ing. (FH) Markus Tetens

Anlage 1 - Fassadenpegel durch die B443 in Aligse





## Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert

Beratende Ingenieure für Verkehrsplanung, Städtebau, Straßenentwurf und Bauleitung

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert Am Friedenstal 1-3. 30627 Hannover

Stadt Lehrte Fachdienst Straßen und Verkehr Rathausplatz 1

31275 Lehrte

Diplomingenieure Helnz-Günter Hoepner Thomas Müller

Limmerstraße 41 30451 Hannover Telefon: 0511 / 571079 Telefax: 0511 / 563443 Ust-IdNr.: DE 115588768 www.ig-schubert.de info@ig-schubert.de lehrte\_09b

29. September 2017

Machbarkeitsstudie zur Anbindung des in Lehrte-Aligse geplanten Logistikcenters an die Westtangente

- Ergänzende Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Hinblick auf die zur Machbarkeitsstudie aufgetretenen Fragestellungen können wir ergänzend folgendes ausführen.

#### 1.) Verkehrsaufkommen

Die Verkehrsprognose in der Machbarkeitsstudie berücksichtigt die allgemeine Verkehrsentwicklung sowie einen zusätzlichen Prognoseansatz für den geplanten Mega-Hub und das Verkehrsaufkommen des Autohofs. Für das geplante Logistikcenter wurden die Angaben des zukünftigen Betreibers hinsichtlich der Größenordnung und der Herkunfts- und Zielräume des zu erwartenden Verkehrsaufkommens angesetzt. Demnach waren 400 Lkw-Fahrten und 250 Pkw-Fahrten (Summe: 650 Kfz-Fahrten) in die Verkehrsprognosen einzuarbeiten.

Allgemein kann das Verkehrsaufkommen des geplanten Industriegebietes auch durch einschlägige Rechenverfahren abgeschätzt werden. Die zu verwendenden Ansätze ergeben sich aus den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen<sup>1</sup> sowie dem Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung<sup>2</sup>.

Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2006

Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung, Dr.-Ing. D. Bosserhoff

Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens erfolgt über einen Ansatz für die Anzahl der Beschäftigten, deren Dichte von der Größe des Gebietes und der Art der Nutzung abhängig ist. Aufgrund der Lage des Gebietes unmittelbar an der A 2 ist der Standort grundsätzlich für Transportgewerbe attraktiv. Nach [2] kann von einer Arbeitsplatzdichte von 30 bis 100 Beschäftigten je ha Nettobaulandfläche ausgegangen werden. Aufgrund der Größe des Gebietes ist hier ein Wert von 50 Beschäftigten je ha angemessen. Bei einer Nettobaulandgröße von ca. 12 ha errechnet sich mit diesem Ansatz eine Anzahl von 600 Beschäftigten.

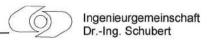
In der Logistikbranche entstehen viele Arbeitsplätze im Niedriglohnsektor. Eine gute ÖPNV-Anbindung, auch für einen möglichen Schichtbetrieb, ist daher von großer Bedeutung. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal-Split ist geringer als bei anderen Nutzungen und wird mit 75 % angesetzt. Der Pkw-Besetzungsgrad wird mit 1,2 Beschäftigten je Pkw berücksichtigt. Mit den gewählten Ansätzen errechnet sich ein Verkehrsaufkommen im Beschäftigtenverkehr von rd. 750 Kfz-Fahrten/Tag.

Auch für das Lkw-Verkehrsaufkommen sind in [2] Ansätze enthalten. Bei einer Logistiknutzung ist mit 40 bis 90 Lkw-Fahrten je ha zu rechnen. Bei einem mittleren Ansatz von 60 Lkw-Fahrten/ha errechnet sich ein Lkw-Verkehrsaufkommen von 720 Lkw-Fahrten pro Tag. In der Summe wären somit rd. 1.500 Kfz-Fahrten/Tag zu erwarten, wenn allgemeine Ansätze verwendet werden.

Die Verteilung des Verkehrsaufkommens im Straßennetz muss ohne die detaillierten Angaben eines Betreibers geschätzt werden. Die Verteilung der Beschäftigtenverkehre würde nach wie vor analog zu den Verkehren aus dem Gewerbegebiet am Rudolf-Petzold-Ring erfolgen. Für die Ortsdurchfahrt Aligse ergäbe sich durch die größere Anzahl an Mitarbeitern eine zusätzliche Belastung von rd. 150 Pkw-Fahrten/Tag. Für den Lkw-Verkehr wären ohne Angaben eines Betreibers 90 % in/aus Richtung Autobahn angesetzt worden, da die A 2 das ausschlaggebende Kriterium für den Standort ist. Nur 10 % der Lkw-Verkehre wären auf das Bundes- und Landesstraßennetz verteilt worden. Für die Ortsdurchfahrt Aligse hätte sich eine zusätzliche Belastung von rd. 5 % bzw. rd. 40 Lkw-Fahrten/Tag ergeben.

In der Summe wären rd. 200 zusätzliche Kfz-Fahrten in der Ortsdurchfahrt Aligse angesetzt worden (Anlagen 1 und 2). Die im Vergleich zur Machbarkeitsstudie doppelt so hohe Fahrtenanzahl entsteht ausschließlich durch die größere Anzahl an Arbeitsplätzen und dem daraus resultierenden höheren Pkw-Verkehrsaufkommen der Beschäftigten.

Die Knotenpunkte im angrenzenden Straßennetz sind für den Planfall 1 untersucht worden, der eine Verkehrsbelastung von 1.100 Kfz/Werktag auf der geplanten Erschließungsstraße berücksichtigt. Sie weisen für diesen Belastungsfall gute bzw. zufrieden stellende Verkehrsabläufe auf. Aufgrund der noch zur Verfügung stehenden Belastungsreserven sind sie auch in der Lage, ein Verkehrsaufkommen von 1.500 Kfz/Werktag oder darüber hinaus aus der Gewerbegebietsnutzung aufzunehmen.



Zusammenfassend ist festzuhalten, dass ohne detaillierte Angaben eines Betreibers und unter Verwendung allgemeiner Ansätze ein in etwa doppelt so hohes Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen wäre. Allerdings hätten sich daraus hinsichtlich der Lkw-Belastungen im Ortsteil Aligse, der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte oder des Ausbaus der Erschließungsstraße keine abweichenden Aussagen ergeben.

#### 2.) Verkehrsstörungen auf der A 2

Die Verkehrsstörungen auf der A 2 sind in den letzten Jahren in erster Linie durch Baumaßnahmen hervorgerufen worden. Hier ist insbesondere der Umbau des Autobahnkreuzes "Hannover-Ost" zu nennen. Solche umfangreichen Maßnahmen stellen eine Ausnahmesituation dar und können nicht Grundlage einer Beurteilung sein. Hier sind die "normalen" bzw. regelmäßig vorhandenen Verkehrssituationen zu Grunde zu legen.

Die beschriebenen Fahrtrouten in Richtung Westen und Osten sind unter "normalen" Verkehrsverhältnissen völlig unattraktiv und daher für die Erstellung der Verkehrsprognosen nicht maßgebend.

#### 3.) Spitzenzeiten des Verkehrsaufkommens

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen haben gezeigt, dass die Westtangente und die B 443 in der Spitzenstunde am Nachmittag höher belastet sind als in der Spitzenstunde am Morgen. Daher ist die Verkehrsqualität dieser Knotenpunkte für die höhere Verkehrsbelastung einschließlich des Zusatzverkehrs am Nachmittag überprüft worden.

Lediglich an der geplanten Zufahrt des Logistikcenters an der Westtangente wurden die Spitzenstundenbelastungen am Morgen berücksichtigt, da dort zukünftig die insgesamt höchsten Belastungen zu dieser Zeit erwartet werden.

In der Machbarkeitsstudie wurden somit individuell für jeden Knotenpunkt unterschiedliche Spitzenstunden untersucht, um jeweils die dort maximal zu erwartenden Verkehrsbelastungen berücksichtigen zu können.

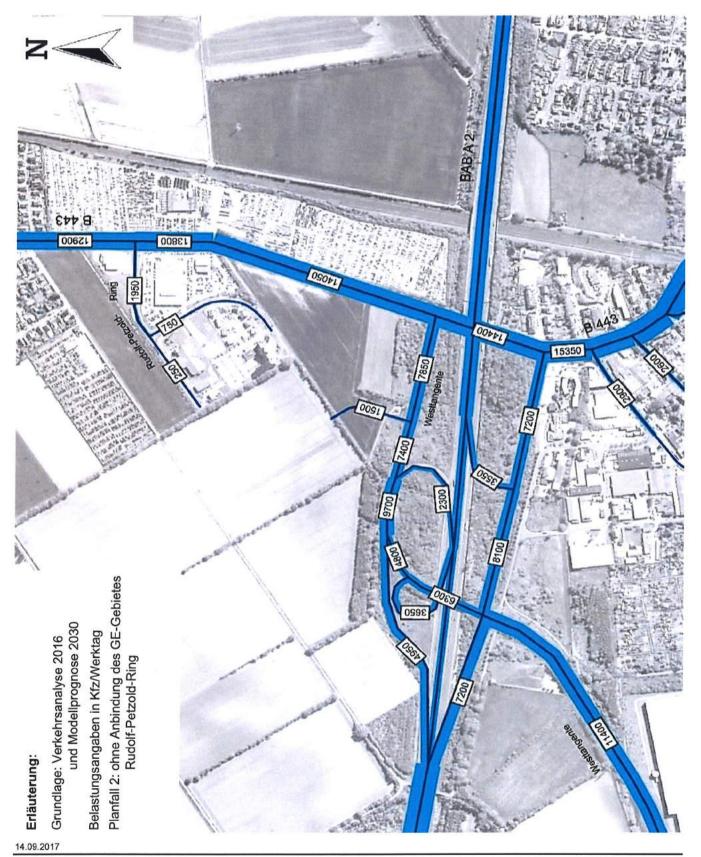
Wir hoffen, mit diesen Ausführungen die aufgetretenen Fragestellungen beantwortet zu haben und stehen für Rückfragen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

(Dipl.-Ing. Th. Müller)

2 Anlagen

# Prognosebelastungen 2030 im Planfall 2 ohne Anbindung Rudolf-Petzold-Ring und allgemeinen Ansätzen zum Verkehrsaufkommen des B-Plangebietes





# Belastungsdifferenzen zwischen Planfall 2 - mit allgemeinen Ansätzen zum Verkehrsaufkommen des B-Plangebietes - und Planungsnullfall

