



Gemeinde Bispingen

Landkreis Heidekreis

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 119.1 „Bekleidungstestshop an der BAB A7“

**mit Teilaufhebung Bebauungsplan Nr. 119
„Umnutzung der ehem. Autobahnmeisterei“
in Bispingen
mit örtlicher Bauvorschrift**

BEGRÜNDUNG

ABSCHRIFT

Beglaubigungsvermerk

Gemeinde Bispingen
Der Bürgermeister

Die Übereinstimmung dieser Abschrift der Begründung
des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 119.1 mit
der Urschrift wird bestätigt.

Bispingen, den 20.07.2023

L. S.

Der Bürgermeister
Im Auftrag
gez. Sylvia Rose

Stand: 14.04.2023

Satzungsbeschluss gemäß § 10 BauGB

Bearbeitung:

 **H&P Ingenieure**
Laatzen / Soltau

Inhaltsverzeichnis

Teil A: Begründung.....	3
1. Einleitung / Planungsziele.....	3
1.1 Gesetze und Verordnungen.....	3
2. Planungsinhalte.....	4
3. Das Plangebiet.....	7
3.1 Beschreibung und Lage des Geltungsbereiches und seiner Umgebung.....	7
3.2 Änderung anderer Pläne / Flächennutzungsplan.....	7
3.3 Belange benachbarter Gemeinden.....	7
4. Raumordnerische und sonstige Auswirkungen.....	7
4.1 Raumordnung / Versorgungsstrukturen.....	7
4.2 Verkehrliche Auswirkungen.....	9
4.3 Sonstige Ver- und Entsorgung.....	9
Teil B: Vorhaben- und Erschließungsplan.....	10
5. Vorhaben- und Erschließungsplan.....	10
5.1 Vorhabenträger.....	10
5.2 Vorhabenbeschreibung.....	10
5.3 Durchführungsvertrag - Ausblick.....	11
Teil C: Umweltbericht.....	12
6. Umweltbericht.....	12
6.1 Einleitung / Bebauungsplaninhalt.....	12
6.2 Fachgesetze / Fachpläne.....	12
6.3 Basisszenario / Nicht-Durchführung der Planung / Alternativen.....	12
6.4 Beschreibung der Umweltauswirkungen.....	13
6.5 Eingriffsminderung und Kompensation.....	13
6.6 Allg. verständliche Zusammenfassung.....	16
Teil D: Beschlussfassung.....	17
7. Beschluss der Begründung.....	17

Anhang: Textliche Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 119 – vollständige Wiedergabe

Anlage 1: Verkehrsuntersuchung Gebiet Horstfeld, Zacharias Verkehrsplanungen, Hannover,
29.06.2022

Teil A: Begründung

1. Einleitung / Planungsziele

Der Bebauungsplan Nr. 119 „Umnutzung der ehemaligen Autobahnmeisterei“ mit ÖBV ist seiner Neuaufstellungs-Fassung am 19.03.2021 als Satzung in Kraft getreten. Mit der Planung wollte die Gemeinde Bispingen in Ergänzung zum Bebauungsplan Nr. 136 „Gauß'scher Bogen“ weitere gewerbliche Nutzungen zulassen, wobei die Zielsetzung mit Blick auf die herausragende verkehrliche Lage und visuelle Erlebbarkeit von der BAB A7 auf verkehrs- / autobahnaffinen Nutzungen liegen sollte.

Tatsächlich haben sich auch die gewünschten Nutzungen eingestellt bzw. befinden sich im Entstehungsstadium. Zu nennen sind neben einer Tankstelle ein Schnellimbiss, eine Spielothek sowie eine bereits baugenehmigte Elektro-Tankstelle der Fa. Tesla.

Nunmehr ist ein deutschlandweit bekanntes Textilunternehmen an die Gemeinde herangetreten mit dem Wunsch, an diesem herausragenden Standort einen Testshop für seine Produkte zu erstellen. Die Ansiedlung an einer stark frequentierten BAB inmitten einer Fremdenverkehrsregion entspricht idealtypischerweise den Standortanforderungen, die die Firma an ihre Testshops stellt.

Die Gemeinde zeigt sich gegenüber der Anfrage offen, weil sie eine Beeinträchtigung ihres zentralen Versorgungsbereichs nicht befürchtet (hierauf wird noch näher einzugehen sein), sondern vielmehr erkennt, in welchem Maße diese Nutzung die vorhandenen Nutzungen am Standort als weiterer Frequenzbringer noch befördern könnte.

Da der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 119 in Hinblick auf Einzelhandel Reglementierungen enthält, die einer Ansiedlung des Vorhabens entgegenstehen, bedarf es einer Anpassung des Baurechts.

Mit dem Landkreis Heidekreis wurde eine Übereinstimmung erzielt, für das betroffene Teil-Grundstück einen Vorhabenbezug nach § 12 BauGB herzustellen, um das geplante Vorhaben rechtssicher reglementieren zu können, sprich keine x-beliebigen Sortimente an diesem städtebaulich nicht integrierten Standort zuzulassen. Es ist daher eine Neuaufstellung erforderlich, eine Änderung des B-Plans Nr. 119 scheidet aus.

Das Verfahren wird bearbeitet für die Gemeinde Bispingen von der H&P Ingenieure GmbH, Laatzen.

1.1 Gesetze und Verordnungen

Der vorliegende vorhabenbezogene Bebauungsplan (B-Plan) wird aufgrund folgender Rechtsvorschriften aufgestellt:

- Baugesetzbuch, BauGB, in Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6).
- Baunutzungsverordnung, BauNVO, in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6).
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV) vom 18.12.1990 (BGBl. I 1991 S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.05.2017 (BGBl. I S. 1057), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802).
- Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 588),

- Niedersächsische Bauordnung (NBauO) in der Fassung vom 03.04.2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 578).

Der Verwaltungsausschuss der Gemeinde Bispingen hat am 01.09.2022 den Aufstellungsbeschluss, § 2 Abs. 1 BauGB, gefasst.

2. Planungsinhalte

Die Planung berührt insofern lediglich die Art der zulässigen baulichen Nutzung, und zwar nur in Hinblick auf eine Teilfläche des Teilbaugebiets GE1a des B-Plans Nr. 119. Folgend wird der Übersichtlichkeit halber der alte Zulässigkeitskatalog insgesamt abgebildet, wenngleich einige Regelungen für das hier vorliegende Vorhabensgebiet keine Relevanz haben, siehe dazu auch Anhang zu dieser Begründung mit den vollständigen textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 119.

Festsetzung gemäß B-Plan Nr. 119:

§ 1 Art der Nutzung

Festgesetzt wird ein Gewerbegebiet, GE, nach § 8 BauNVO, das in die Teilbaugebiete GE 1, GE 1a und GE 2 gegliedert wird.

1.1 Zulässig sind in allen Teilbaugebieten:

- Gewerbebetriebe aller Art (ausgenommen die unter 1.4 genannten Gewerbebetriebe sowie vorbehaltlich der Regelungen zu 1.5 zum Belang Einzelhandel), Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe inkl. eines touristischen Infoshops,
- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
- Tankstellen,
- Anlagen für sportliche und kulturelle Zwecke,
- Vergnügungsstätten.

1.2 Zusätzlich zulässig ist im Teilbaugebiet GE 2:

- Eine selbstständige Werbeanlage (Pylon) mit einer Höhe von max. 35 m. Die Zulässigkeit ist geknüpft an die Zustimmung der Obersten Landesstraßenbaubehörde gemäß § 9 (2) FstrG sowie die Berücksichtigung der örtlichen Bauvorschriften.

1.3 Ausnahmsweise zulässig sind in allen Teilbaugebieten:

- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß der lärmtechnischen Vorgaben / Anforderungen.

1.4 Nicht zulässig sind in allen Teilbaugebieten:

- Beherbergungsbetriebe,
- Bordelle und bordellartig betriebene Gewerbebetriebe,
- Erotikshops und Läden mit einem überwiegend ähnlichem Sortiment,
- Anlagen für kirchliche, soziale und gesundheitliche Zwecke.

1.5 Von den Gewerbebetrieben aller Art gelten für Einzelhandelsbetriebe die folgenden ergänzenden Regelungen:

1.5.1 Einzelhandelsbetriebe sind in allen Teilbaugebieten allgemein zulässig, sofern der Einzelhandel in einem räumlich-funktionalen Zusammenhang zu einem Produktions- oder sonstigen Gewerbebetrieb steht und dem jeweiligen Betrieb wie folgt untergeordnet ist: Die Verkaufsfläche (VKF) nimmt nicht mehr als 10% der Geschossfläche des Betriebs ein und ist nicht mehr als 100 m² groß.

1.5.2 Im Teilbaugebiet GE 1a ist zudem ausnahmsweise zulässig ein Betrieb mit nicht zentrenrelevanten Einzelhandel gemäß der „Bispinger Sortimentsliste“ (Gutachten CIMA 19.06.2017) auf einer Verkaufsfläche von max. 450 m² / Grundfläche max. 600 m².

1.5.3 Eine Agglomeration von Verkaufsflächen innerhalb des Plangebiets sowie in Zuordnung zu anderen Bebauungsplanflächen > 800 m² ist unzulässig. Eine Agglomeration wird als gegeben angesehen, wenn insbesondere die Entfernung zwischen zwei Betrieben (gemessen an den nächstgelegenen Grenzen der Betriebsgrundstücke) weniger als 200 m beträgt, eine gemeinsame Parkraumwirtschaftung, eine aufeinander verweisende Beschilderung und eine unmittelbare Sichtbeziehung gegeben ist.

1.5.4 Alle sonstigen Formen des Einzelhandels sind ausgeschlossen.

Für das hier vorliegende Bebauungsplangebiet wird die Zulässigkeit vorhabenbezogen wie folgt eingeschränkt und konkretisiert, wobei der Unterscheidung halber das Baugebiet als GE1b bezeichnet wird:

Festsetzung gemäß vorliegendem vorhabenbezogenen B-Plan Nr. 119.1 – Entwurf:

§ 1 Art der Nutzung

Festgesetzt wird ein Gewerbegebiet, GE, nach § 8 BauNVO, hier GE1b. Zulässig ist:

- *Ein Testshop für Sport- und Freizeitbekleidung auf einer Verkaufsfläche von max. 400 m² / Grundfläche max. 480 m².*
- *Weitere gewerbliche oder sonstige Nutzungen inkl. aller sonstigen Formen / Branchen / Sortimente des Einzelhandels sind ausgeschlossen.*

Dabei gilt: Eine Agglomeration von Verkaufsflächen innerhalb des Plangebiets sowie in Zuordnung zu anderen Bebauungsplanflächen > 800 m² ist unzulässig. Eine Agglomeration wird als gegeben angesehen, wenn insbesondere die Entfernung zwischen zwei Betrieben (gemessen an den nächstgelegenen Grenzen der Betriebsgrundstücke) weniger als 200 m beträgt, eine gemeinsame Parkraumwirtschaftung, eine aufeinander verweisende Beschilderung und eine unmittelbare Sichtbeziehung gegeben ist.

Mit dieser einschränkenden Konkretisierung wird die Planung dem Vorhabenbezug vollumfassend gerecht. Etwaige Auswirkungen der Planung können damit eingeschränkt werden, siehe dazu im Einzelnen Abschnitt 5.

Die darüber hinaus für den Bebauungsplan Nr. 119 vorliegenden Fachplanungen (Anlagen 1 bis 5 zur Begründung B-Plan Nr. 119):

Anlage 1: Lärmtechnische Untersuchung der Gesamtsituation Horstfeld, Büro BMH, Garbsen:

Gutachten - 09187a - vom 05.10.2009.

Anlage 2: Lärmtechnische Untersuchung, Büro BMH, Garbsen:

Gutachten – 14165/I - vom 09.07.2015.

Anlage 3: Verkehrsgutachten Horstfeld, Büro Zacharias, April 2020

Anlage 4: Artenschutzrechtliche Nachüberprüfung / Potentialabschätzung,

J. Brockmann, Juni 2020

Anlage 5a/b: Kompensationsmaßnahme Gillenmoor

behalten ihre Relevanz, bedürfen jedoch im Rahmen des hier vorliegenden Verfahrens keiner besonderen Beachtung mehr, da die sich daraus ergebenden Auswirkungen bereits im BP 119 abgearbeitet wurden. Hierauf wird im Zuge des hier vorliegenden Verfahrens daher nicht mehr weiter eingegangen. Ausnahme: Für das Verkehrsgutachten liegt eine Aktualisierung vor. Hierauf wird in Abschnitt 4.2 dieser Begründung Bezug genommen.

Die zeichnerischen Festsetzung und die weiteren textlichen Festsetzungen, örtlichen Bauvorschriften und allgemeinen Hinweise gelten für das hier in Rede stehende Plangebiet unverändert analog B-Plan Nr. 119 weiter, soweit dieses davon betroffen ist. Sie werden entsprechend in den B-Plan Nr. 119.1 übernommen.

Ergänzend und klarstellend sei an dieser Stelle auf die weiterführenden Anforderungen in Bezug auf Werbeanlagen hingewiesen:

Bei der Errichtung von Werbeanlagen ist darauf zu achten, dass die Verkehrssicherheit der BAB 7 nicht beeinträchtigt wird. Die Errichtung von Werbeanlagen, auch temporärer Natur im Zuge von Bauarbeiten, bedarf ebenso der Genehmigung oder Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes.

Zulässig sind Werbeanlagen daher nur unter folgenden Voraussetzungen:

Die Werbung darf nur an der Stätte der Leistung (Betriebsstätte) angebracht sein. Isoliert zu Werbezwecken errichtete oder aufgestellte Anlagen oder Werbeträger sind unzulässig. Die Werbung am Ort der Leistung muss so gestaltet sein, dass eine längere Blickabwendung des Fahrzeugführers nicht erforderlich ist.

Im Hinblick auf die Vorgaben aus § 9 Abs. 3 FStrG, § 33 StVO müssen Werbeanlagen derart beschaffen sein, dass Verkehrsteilnehmer nicht abgelenkt werden und infolgedessen die Sicherheit im Verkehr gefährdet wird. Über die Anbaubeschränkungszone des FStrG hinaus, d.h. auch in einem Abstand von mehr als 100 m vom Rand der Fahrbahn, kann eine Werbeanlage nach der straßenverkehrsrechtlichen Vorschrift des § 33 StVO (z.B. Pylon mit einer Höhe von über 20 m und beweglicher Werbung) unzulässig sein.

Die Werbung am Ort der Leistung muss so gestaltet sein, dass eine längere Blickabwendung des Fahrzeugführers nicht erforderlich ist. Dies bedeutet insbesondere, dass die Werbung Folgendes gewährleistet:

- nicht überdimensioniert
- blendfrei
- unbewegliche Sekundenbruchteilen erfassbar oder zur nur unterschwelligen Wahrnehmung geeignet
- die amtliche Beschilderung wird nicht beeinträchtigt
- Keine Häufung von Werbeanlagen

Unzulässig sind auch am Ort der Leistung (Betriebsstätte) insbesondere folgende, auf den Autobahnverkehr einwirkende Werbeanlagen und Werbemaßnahmen:

- Prismenwendeanlagen
- Lauflichtbänder
- Rollbänder
- Filmwände
- statische Lichtstrahler Licht- und Laserkanonen und vergleichbare Einrichtungen
- Werbung mit Botschaften
- akustische Werbung
- lüft- oder gasgefüllte Werbepuppen oder -ballons.

An Streckenabschnitten, die eine erhöhte Aufmerksamkeit des Verkehrsteilnehmers erfordern (z.B. Verflechtungsbereiche an Abzweigungen schwierig zu überblickendes Gelände, bekannte unfallauffällige Streckenabschnitte, Abfahrten) kann es angezeigt sein, ausschließlich den unbeleuchteten Farbauftrag des Firmennamens an der Außenwand des Firmengebäudes zuzulassen. Dies gilt insbesondere, wenn der Abstand von der Autobahn 40 Meter nur unwesentlich überschritten wird. Dies gilt hier insbesondere deswegen, weil von der Bauleitplanung auch eine Anschlussstelle zur BAB 7 betroffen ist.

3. Das Plangebiet

3.1 Beschreibung und Lage des Geltungsbereiches und seiner Umgebung

Der Geltungsbereich ist ca. 1.000 m² groß und umfasst den südöstlichen Teil des Teilbaugebietes GE1a des B-Plans Nr. 119. Überplant wird insofern eine Teilfläche des Flurstücks 1/19 (gemäß vorliegender Planunterlage).

Die exakte Geltungsbereichsabgrenzung ist der Planzeichnung zu entnehmen.

Das Plangebiet ist vollständig erschlossen. Im Zuge der Beteiligung zum Vorentwurf haben diverse Versorgungsträger (EWE-Netz, Telekom, Stadtwerke) auf Leitungen im Plangebiet hingewiesen, deren Unversehrtheit sicher zu stellen ist. Hierauf wird an dieser Stelle hingewiesen. Vor etwaigen (Tief-)Baumaßnahmen sollten entsprechende Leitungspläne bei den Trägern der Ver- und Entsorgung eingeholt werden.

3.2 Änderung anderer Pläne / Flächennutzungsplan

Eine Änderung anderer Pläne ist nicht erforderlich.

Der wirksame Flächennutzungsplan stellt das Grundstück als gewerbliche Baufläche dar. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan ist daraus entwickelt, § 8 (2) BauGB.

3.3 Belange benachbarter Gemeinden

Belange der Bauleitplanung benachbarter Gemeinden werden durch dieses Verfahren unter Bezug auf die Ausführungen in Abschnitt 5 und vorbehaltlich der nachbarkommunalen Abstimmung nicht berührt, § 2 (2) BauGB.

4. Raumordnerische und sonstige Auswirkungen

4.1 Raumordnung / Versorgungsstrukturen

Die raumordnerischen Auswirkungen können angesichts der hier gegenüber dem Ausgangsplan Nr. 119 vorliegenden Planänderungen (Anpassung der Art der baulichen Nutzung) auf die Betrachtung der Belange des Einzelhandels beschränkt werden.

Nach der Baugesetzgebung gilt: Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe, die sich nach Art, Lage und Umfang auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung nicht nur unwesentlich auswirken können, sind nach § 11 BauNVO außer in Kerngebieten nur in sog. Sonstigen Sondergebieten nach § 11 BauNVO zulässig.

Das bedeutet für die vorliegende Gewerbegebietsplanung: Grundsätzlich ist ein Einzelhandelsbetrieb als ein Gewerbebetrieb aller Art nach § 8 (2) Nr. 1 BauGB in einem Gewerbegebiet zulässig, solange er weder ein Einkaufszentrum ist noch großflächig¹ ist. Diese Vorgabe macht sich der hier vorliegende vorhabenbezogene Bebauungsplan zu nutze.

Der geplante Shop wird max. 400 m² VKF haben und daher raumordnerisch unbedenklich sein. Dies wurde vom Amt für regionale Entwicklung (ARL) in Lüneburg bereits im Grundsatz bestätigt. D.h. einer ausführlichen Auseinandersetzung mit den Belangen der Raumordnung bedarf es nicht (Verbote / Gebote) etc.

¹ Einzelhandelsbetriebe sind großflächig im Sinne § 11 (3) Satz 1 Nr. 2 BauNVO, wenn sie eine Verkaufsfläche von 800 m² überschreiten, vgl. Bundesverwaltungsgericht Ur. v. 24.11.2005, Az.: 4 C 10.04.

Dennoch bestehen auch für Einzelhandelsbetriebe < 800 m² VKF Restriktionen, z.B. in § 1 (6) Nr. 8a BauGB: Zu berücksichtigen sind die Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung. Die gleiche Stoßrichtung findet sich in den Zielen des RROP 2000 zu den zentralen Funktionen: Die Grund- (und Mittel-) Zentren sollen mit zentralen Versorgungseinrichtungen bedarfsgerecht weiterentwickelt werden, die zentralen Versorgungseinrichtungen sollen möglichst konzentriert im engen räumlichen Zusammenhang (Versorgungskern) ausgewiesen werden. Der Entwurf des RROP 2015 empfiehlt dementsprechend, in Bebauungsplänen Einzelhandel auch unterhalb der Großflächigkeit generell in GE- und GI-Gebieten auszuschließen.

Zumindest in Bezug auf die tägliche Versorgung, die im weiteren Sinne die sog. zentrenrelevanten Sortimente umfasst, besteht also auch für kleinere Betriebe Regelungsbedarf, zumal wenn es sich um den typischen täglichen Bedarf handelt (von dem sich z.B. ein aus dem Tourismus / Fremdenverkehr abgeleiteter Bedarf nochmals unterscheiden könnte).

Um Einzelhandel nicht Tür und Tor zu öffnen, muss der aufzustellende Plan „vorhabenbezogen“ nach § 12 BauGB aufgestellt werden. Unter dieser Prämisse hat auch das Mittelzentrum Soltau seine Zustimmung zur Planung signalisiert, ebenso das DOC Soltau. Dabei trifft der vorhabenbezogene Bebauungsplan hinsichtlich der Nutzungszulässigkeiten von Einzelhandel eine sehr konkrete, vorhabenbezogene Regelung, vgl. § 1 der textlichen Festsetzungen.

Mit dieser Regelung möchte die Gemeinde die Möglichkeit eröffnen, an einem hervorgehobenen, verkehrlich hervorragend erreichbaren Standort Entwicklungsmöglichkeiten für Einzelhandel des aperiodischen Bedarfs in ganz besonderer Ausprägung zu schaffen. Hierfür liegt eine konkrete Anfrage vor. Bei der Beurteilung der städtebaulich-raumordnerischen Auswirkungen sind folgende Aspekte zu beachten:

1. Sortiment Testshop: Der Shop dient in allererster Linie der Präsentation von Waren, die sich noch nicht im aktuellen Handel befinden. Der Shop hat zum Ziel, Kollektionen, Farben und Schnitte eines ausgewählten Anbieters zu testen, vgl. Vorhabenbeschreibung. Dabei bedient der Shop ein stark begrenztes Sortiment vornehmlich an Sport- und Freizeitbekleidung.
2. Verkaufsfläche: Die Netto-Verkaufsfläche von < 400 m² unterbietet die Grenze der Großflächigkeit, nach der in der Regel raumordnerische Auswirkungen relevant werden, nicht nur knapp, sondern um die Hälfte. D.h. nicht nur die Breite des Sortiments ist eingeschränkt, auch die Tiefe des Sortiments muss sich an die reduzierte Verkaufsfläche anpassen.
3. Zielgruppe: Um dem Anspruch eines „Testshops“ gerecht werden zu können, möchte der Vorhabenträger eine möglichst breit gestreute Zielgruppe erreichen, was im vorliegenden Fall a) durch den Standort an der BAB und b) durch die Lage innerhalb einer deutschlandweit bekannten Tourismusregion gegeben ist. Beide Faktoren begünstigen die Erreichbarkeit eines breit gestreuten Zielpublikums, so dass belastbare Rückschlüsse auf die Akzeptanz der Testprodukte möglich werden.
4. Auswirkungen auf Versorgungsstrukturen: Das Sortiment ist auf die aperiodischen Versorgungsansprüche der standortansässigen Bevölkerung gar nicht ausgerichtet, siehe oben, weil es diese auch gar nicht ansprechen soll. Das eingeschränkte (Test-) Sortiment wird nicht als „zentrenrelevant“ im gängigen Sinne angesehen. Dennoch können Effekte dahingehend, dass die Bevölkerung Bispingsens, ggf. auch Soltaus oder weiterer umliegender Gemeinden, sich im Testshop bedient, nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund des eingeschränkten Angebotes (nur ein konkreter Anbieter mit Sortimentsbeschränkung) geht die Gemeinde Bispingen in solchen Fällen von überwiegend zielgerichteten Einkaufsverhalten aus, das andernfalls mit einem erheblichen Prozentsatz an Wahrscheinlichkeit online erfolgt

wäre. M.a.W.: Unter den beschriebenen / planerisch manifestierten Rahmenbedingungen erkennt die Gemeinde keine relevanten Auswirkungen auf örtliche Versorgungsstrukturen und insofern auch keinen Widerspruch zu ihrem Einzelhandelsgutachten für den aperiodischen Bedarf aus 2017 und dessen Liste zentrenrelevanter Sortimente (letzte Anpassung vom 17.08.2022).

Sonstige Auswirkungen auf die städtebauliche Ordnung im Sinne § 11 (3) Satz 2 BauNVO sind nicht erkennbar, zumal der Vorhabenstandort bzw. die geplante Ansiedlung weder lärmtechnische noch sonstige erhebliche Auswirkungen erkennen lässt.

4.2 Verkehrliche Auswirkungen

Es liegt ein Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2022 vor, dass die Gesamtsituation beurteilt und für die Zufahrt von der L 211 eine „sehr gute Verkehrsqualität“ ermittelt, vgl. Anlage 1, siehe dort S. 21, Absatz (110). Dabei hat der Gutachter seinerzeit zu erwartende Nutzungen berücksichtigt – nicht jedoch den hier in Rede stehenden Testshop. Angesichts des Entwicklungsspielraums, den die Einstufung „sehr gut“ zulässt und angesichts der generell konservativen Ansätze (sichere Seite) für die Flächennutzungen auf dem Horstfeld sieht die Gemeinde hier keinen weiteren Untersuchungsbedarf.

Generell lässt die Lage der Zufahrt zum Standort mit erheblichen Entwicklungslängen in Richtung BAB-Auffahrten die Gefahr eines Rückstaus auf BAB-Gelände von vornherein als abwegig erscheinen.

Unabhängig davon weist die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr darauf hin, dass eine eventuell langfristig doch erforderliche Anpassung / Ertüchtigung der Einmündungssituation nicht zu Lasten der Straßenbauverwaltung gehen darf, wenn diese eindeutig im planbedingten Mehrverkehr begründet ist.

4.3 Sonstige Ver- und Entsorgung

Gas-/ Wasserversorgung:

Die Gas- und Wasserversorgung kann aus dem bestehenden Netz heraus erfolgen. Die bestehenden Leitungen auf dem Grundstück dürfen nicht überbaut werden.

Brandschutz:

Im Bereich des ausgewiesenen Bebauungsplanes ist eine Löschwasserentnahme von 96 m³/h aus dem Trinkwassernetz der Stadtwerke Munster-Bispingen in einem Umkreis von 300 m zum Objekt unter folgender einschränkender Bedingung möglich. Das Trinkwasserversorgungsnetz wurde nur zur Sicherstellung der zur Versorgung der Bevölkerung notwendigen Mengen ausgelegt. Das bedeutet, dass für die Löschwasserentnahme nur ein Grundsatz zur Verfügung steht und die o. g. Entnahmemengen nur unter normalen Betriebsverhältnissen im Trinkwassernetz zur Verfügung stehen. Ein ggf. über den Grundsatz hinausgehender Löschwasserbedarf ist im Rahmen des Objektschutzes sicher zu stellen. Die Stadtwerke Munster-Bispingen übernehmen keinen Objektschutz.

Schmutzwasserentsorgung:

Die Schmutzwasserentsorgung ist durch den vorhandenen Anschluss an die Grundstücksentwässerungsanlage gewährleistet. Hinweis: Im Bestandsgebäude befindet sich die Schaltanlage zu einem öffentlichen Pumpwerk. Diese muss jederzeit zugänglich bleiben.

Teil B: Vorhaben- und Erschließungsplan

5. Vorhaben- und Erschließungsplan

5.1 Vorhabenträger

Euro Hansa GmbH & Co. KG Bispingen.

5.2 Vorhabenbeschreibung

Gebäude / Nutzung:

Gegenstand des Vorhaben- und Erschließungsplans ist der südöstliche Teil des Baugebietes GE1a des Bebauungsplans Nr. 119 der Gemeinde Bispingen. Das überplante Baugebiet wird im Zuge des hier vorliegenden Verfahrens als GE1b bezeichnet.

Das geplante Bauvorhaben umfasst die Umnutzung des südlichen Teils eines genehmigten und 2011 errichteten Gebäudes, hier Spielothek (Baugenehmigung vom 14.09.2010, Az. 100.100.81/37). In Anspruch genommen wird die Hälfte des Gebäudes mit einer Grundfläche, brutto, von max. 480 m².

Die Außenmaße des Gebäudes (Länge, Breite, Höhe) bleiben unverändert. Die äußere Hülle des Gebäudes wird beibehalten und nur in Bezug auf Öffnungen (inbs. bezgl. der Optimierung von Zugang / Ausgang) angepasst, soweit dies konzeptionell erforderlich ist. Auf die vorläufigen Ansichten wird verwiesen.

Die Verkaufsraum umfasst < 400 m². Ergänzend dazu ist ein nicht dem Verkauf dienender Mitarbeiterbereich sowie ein Sanitärbereich und ein Raum für Haustechnik vorgesehen. Auf den vorläufigen Grundriss wird verwiesen.

Das Vorhaben beinhaltet ein Testgeschäft der Firma TRIGEMA Inh. W. Grupp e.K., Burladingen (Vorhabenträger). TRIGEMA Inh. W. Grupp e.K. mit Sitz im schwäbischen Burladingen wurde 1919 gegründet und ist Deutschlands größter Hersteller von Sport- und Freizeitbekleidung. Das Unternehmen bietet qualitativ hochwertige Sport- und Freizeitbekleidung sowie Tag- und Nachtwäsche für Damen, Herren, Jugendliche und Kinder. Das Unternehmen steht für soziale und wirtschaftliche Verantwortung und für den Erhalt des Produktionsstandortes Deutschland. Auch mit Blick darauf und die sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nutzt TRIGEMA erfolgreich den branchenuntypischen Vertriebsweg des Testgeschäftes. Der Grundgedanke des Testgeschäftes ist die Einführung und der Test von Kollektionen und neuen Produkten, was sich auch im Sortiment vor Ort widerspiegelt. Das Sortiment umfasst Sport- und Freizeitbekleidung sowie Tag- und Nachtwäsche ausschließlich dieses Herstellers. Außerdem werden Randsortimente (Wein und Holz aus eigener Forstwirtschaft) in geringen Mengen vertrieben, d.h. auf nicht mehr als jeweils 2-3 m² Verkaufsfläche.

Die Umsetzung des Vorhabens erfolgt umgehend nach Rechtskraft des Bebauungsplanes bzw. entsprechend vorliegender Baugenehmigung. Als Fertigstellungstermin wird Frühjahr 2023 angestrebt.

Verkehrliche Erschließung:

Das Vorhaben wird über die im Baugebiet GE1 des B-Plans Nr. 119 gelegenen Fahrwege angebunden, so wie die bisherige und künftige Nutzung Spielothek. Soweit geboten erfolgt eine Sicherung über eine Baulast im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens.

Die erforderlichen Stellplätze werden auf dem Grundstück bzw. unter Inanspruchnahme der angrenzenden Grundstücksflächen (gemeinschaftliche Nutzung) nachgewiesen.

Die Ver- und Entsorgung inkl. Ableitung des Regenwasser entspricht grundsätzlich dem genehmigten Bestand.

Gestaltungskonzept:

Wie oben angeführt, bleibt die äußere Gebäudehülle weitestgehend erhalten. Dies gilt auch für die Fassade und deren Material. Insofern bleibt ein einheitliches Erscheinungsbild TRIGEMA Testgeschäft / Merkur Spielothek gewahrt. Allerdings wird der hier beplante Teil des Gebäudes im Sinne der Corporate Identity des Vorhabenträgers mit entsprechenden Werbeobjekten bestückt, vgl. dazu vorläufige Ansichten. Diese Objekte umfassen zum einen das Firmenlogo über dem Eingangsbereich und an den anderen Freiflächen. Außerdem in den oberen Gebäudeecken das Firmenlogo, gestützt von den firmentypischen Farbstreifen (blau-rot) und zusätzlich Plakatierungen als Großposter mit wechselnden Werbeabbildungen (z.B. Werbemodells mit wechselnden Kollektionen).

Generell gilt: Werbung darf nur geordnet, d.h. unter- oder nebeneinander, innerhalb einer sinnfälligen, klar ablesbaren Gestaltungsstruktur angebracht werden. Konkret zulässig sind:

- Max. 4 Firmenlogos pro Fassadeseite mit summarisch nicht mehr als 15 m² Ansichtsfläche,
- max. 15 m² Posterfläche pro Fassadenseite.

Fensterflächen dürfen lediglich durch transparent wirkende (satinierte) Folien beklebt werden. Ausnahme: Auf Fensterflächen in unmittelbarer Zuordnung zu den Eingangsbereichen bzw. auf den Eingangstüren selbst sind hinterklebte Werbefolien zulässig.

Fremdwerbung ist im Geltungsbereich unzulässig.

5.3 Durchführungsvertrag - Ausblick

Auf Grundlage des VEP sowie der Vorhabenbeschreibung wird der Durchführungsvertrag geschlossen. Durch die textliche Festsetzung § 0 wird geregelt, dass gemäß § 12 (3a) BauGB in Anwendung des § 9 (2) BauGB im Gebiet des VEP nur Vorhaben zulässig sind, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet.

Im Durchführungsvertrag mit der Gemeinde wird der Vorhabenträger insbesondere folgende Verpflichtungen verbindlich eingehen:

- Durchführungsverpflichtung für das Bauvorhaben,
- Durchführung der Planung analog VEP und Vorhabenbeschreibung im Rahmen der B-Plan-Festsetzungen,
- Soweit geboten Anpassung der Erschließungsmaßnahmen in Zusammenhang mit dem Bauvorhaben, auch bezüglich ggf. erforderlicher Maßnahmen der Ver- und Entsorgung,
- Vollständige Kostenübernahme.

Der Durchführungsvertrag wird bis zum Satzungsbeschluss abgeschlossen. Änderungen des Durchführungsvertrages oder der Abschluss eines neuen Durchführungsvertrages sind gemäß § 12 Abs. (3a) BauGB zulässig.

Teil C: Umweltbericht

6. Umweltbericht

Gemäß § 2 (4) BauGB legt die Gemeinde für jeden Bauleitplan fest, in welchem Umfang und Detaillierungsgrad die Ermittlung der Belange des Umweltschutzes für die Abwägung erforderlich ist.

Unter Berücksichtigung der hier maßgeblichen Rahmenbedingungen stellt die Gemeinde fest, dass die Planung im Abgleich zu den Festsetzungen des B-Plans Nr. 119:

- Keine Auswirkungen auf etwaige (Groß-)Schutzgebiete hat,
- keine Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch hat, insb. im Abgleich zum Ursprungsplan,
- keine Auswirkungen in Bezug auf den Belang Artenschutz hat,
- keine Auswirkungen in Bezug auf den Belang Landschaftsbild hat,
- darüber hinaus im Abgleich mit dem Eingriff des Ursprungsplans und dessen bereits durchgeführte externe Kompensationsmaßnahmen als eingriffsneutral anzusehen ist.

Tiefergehende Untersuchungen (Fachgutachten, Bestandsermittlungen) hält die Gemeinde daher für entbehrlich.

Auf dieser Basis erfolgt die Erstellung eines (gekürzten) Umweltberichts.

6.1 Einleitung / Bebauungsplaninhalt

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan möchte die Gemeinde Bispingen auf einem kleinteiligen Bereich im Bebauungsplan Nr. 119 die Voraussetzungen zur Ansiedlung eines kleinflächigen Einzelhandelsgeschäfts, hier Bekleidung, schaffen. Dabei soll ein bestehendes Gebäude umgenutzt werden. Zielsetzung ist die Stärkung des Standortes Horstfeldes, indem insbesondere das Zielpublikum der BAB A7 sowie das touristische Zielpublikum angesprochen werden.

Die Art der zulässigen Nutzung des Bebauungsplans Nr. 119 muss somit angepasst werden, da zentrenrelevanter Einzelhandel dort ausgeschlossen war.

6.2 Fachgesetze / Fachpläne

Europäische Schutzgebiete und sonstige Schutzgebiete sind von der Planung nicht betroffen. Das NSG „Lüneburger Heide“ und das LSG „Brunautal und Borsteler Kuhlen“ liegen ausreichend entfernt.

Der Landschaftsrahmenplan des Landkreis Heidekreis (2013) stellt im Rahmen der Karte „Arten und Biotope“ Biotoptypen mit sehr geringer Bedeutung für das Plangebiet dar, ergänzt um randlagige linienhafte Strukturen mit mittlerer und punktuell hoher Bedeutung. Die Karte „Zielkonzept“ sieht für das Plangebiet keine Maßnahmen vor.

Ein verbindlicher Landschaftsplan liegt für die Gemeinde Bispingen nicht vor.

6.3 Basisszenario / Nicht-Durchführung der Planung / Alternativen

Bei Nichtdurchführung der Planung könnte das vorgesehene Vorhaben nicht realisiert werden. Die Nutzungen müssten sich weiterhin im Rahmen der Zulässigkeiten des B-Plans Nr. 119 bewegen.

Alternative Planungsstandorte böten sich z.B. im angrenzenden Horstfeldareal. Aber die planbedingten Auswirkungen würden sich damit nicht ändern. Vielmehr bietet sich hiermit im Sinne der Nachhaltigkeit die Option, ein bestehendes Gebäude umzunutzen.

6.4 Beschreibung der Umweltauswirkungen

Das Maß der baulichen Nutzung ändert sich nicht. Die Baugrenzen bleiben unverändert. Es ist ohne weitere Erläuterungen ersichtlich, dass mit der Planung keine gegenüber dem Bebauungsplan Nr. 119 weitergehenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft einher gehen.

Auch die verkehrlichen Auswirkungen stellen sich als unerheblich bzw. als im Rahmen der Planungen zum B-Plan Nr. 119 und auf Grundlage eines aktuellen Verkehrsgutachten als berücksichtigt dar.

Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild sind ebenfalls unerheblich. Der Bebauungsplan sieht hierzu entsprechende Bauvorschriften bzw. Regelungen in der Vorhabenbeschreibung vor.

Artenschutzrechtliche Belange sind nicht betroffen. Das Bestandsgebäude ist aktuell noch voll in Nutzung und bietet diesbezüglich keinerlei Lebensraumpotentiale.

6.5 Eingriffsminderung und Kompensation

Der überplante Bebauungsplan Nr. 119 enthielt umfangreiche Regelungen zur Eingriffsminderung. Diese werden hier übernommen, soweit das Plangebiet betroffen ist.

Dazu wurden im B-Plan Nr. 119 differenzierte Festsetzungen zu Pflanz- und Kompensationsmaßnahmen, vgl. § 6.1 und 6.3 der textlichen Festsetzungen, festgesetzt, siehe Anhang. Diese betrafen sämtlichst Flächen außerhalb dies hier überplanten Grundstücks. Diese Festsetzungen wurden daher hier nicht übernommen. Hierfür besteht kein Bedarf.

Unbenommen dessen gilt, dass die festgesetzten Maßnahmen inkl. der externen Maßnahmen durchgeführt wurden und daher in vollem Umfang kompensationswirksam sind – auch in Bezug auf die hier vorliegende Planung. Da das Maß der baulichen Nutzung unverändert bleibt, trägt das Kompensationskonzept des B-Plans Nr. 119 weiterhin. Für das hier vorliegende Verfahren bedarf es keiner gesonderten Festsetzungen dazu.

Jedoch ist im Sinne der eindeutigen Zuordnung zu ermitteln, wie hoch der Anteil des Kompensationsbedarf, der aus dem hier vorliegenden Verfahren resultiert, tatsächlich ist, d.h. welcher Anteil der Kompensationsmaßnahme aus dem Verfahren Nr. 119 nun dem hier vorliegenden Plan Nr. 119.1 zuzuordnen ist.

Zunächst wird ein Ausschnitt aus der Begründung des B-Plans Nr. 119, Neuaufstellung, zitiert (kursiv):

„Ausgehend von der Bestandsaufnahme und -bewertung der Biotoptypen im Geltungsbereich und der näheren Umgebung, vgl. Umweltbericht, wird folgende Eingriffs- / Ausgleichsbetrachtung vorgenommen:

Bestandssituation:

Geltungsbereich:	21.600 m ²
- Gebäude / versiegelte Flächen, Wertstufe 0:	7.500 m ² (Ansatz Ursprungsplan)
- Scherrasenfläche, GR, Wertstufe 1:	3.650 m ²
- wertvollere Biotoptypen (UH, HSE etc.), Wertstufe 3:	10.450 m ²

Daraus ergibt sich ein Gesamtflächenwert von: 35.000 Punkten. Kleinflächige Randbiotopie oder verinselte Biotopie werden vernachlässigt.

Planungssituation:

Der Bebauungsplan lässt eine Versiegelung von 75% zu (man beachte § 19 (4) BauNVO), im Gegensatz zum Ursprungsbebauungsplan mit 80%. Die dafür anrechnungsfähige Grundfläche wird neu definiert, indem die festgesetzten Maßnahmenflächen nach § 9 (1) Nr. 20 BauGB aus dem Bauland herausgerechnet werden. Es ergibt sich damit eine anrechenbare Grundstücks-/Baulandfläche von: $21.600 \text{ m}^2 - 3.450 \text{ m}^2$ (Maßnahmenflächen M 1 und M 2) = 18.150 m^2 .

Daraus ergibt sich:

- *Zulässige versiegelte Flächen mit Wertstufe 0 (sog. GRZ II): 13.610 m^2*
- *Maßnahmenflächen M 1 und M 2, 3.450 m^2 , davon stellt sich bei M 1 auf überschlägig 1.000 m^2 eine Aufwertung um einen Wertpunkt / m^2 ein, während die übrigen 1.600 m^2 dort der Pflege bereits vorhandener wertvoller Strukturen (vornehmlich UH: halbruderale Gras- / Staudenfluren) dienen. M 2 stellt auf 850 m^2 ($500 + 350$) eine Aufwertung um 2 Wertpunkte dar (GR zu UH).*
- *Gehölzfläche, HSE, Erhalt, Nordwestecke, Wertstufe 3: 1.200 m^2*
- *Restflächen, Wertstufe 1 (GR, Scherrasen o.ä.): 3.340 m^2*

Daraus ergibt sich ein Gesamtflächenwert Planung von 9.640 Punkten.

Das bedeutet: Es ergab sich ein nicht unerhebliches Kompensationsdefizit innerhalb des Plangebietes von 25.360 Punkten. Dieses entspricht recht genau der im Ursprungsplan ermittelten Größenordnung von 25.400 Punkten.

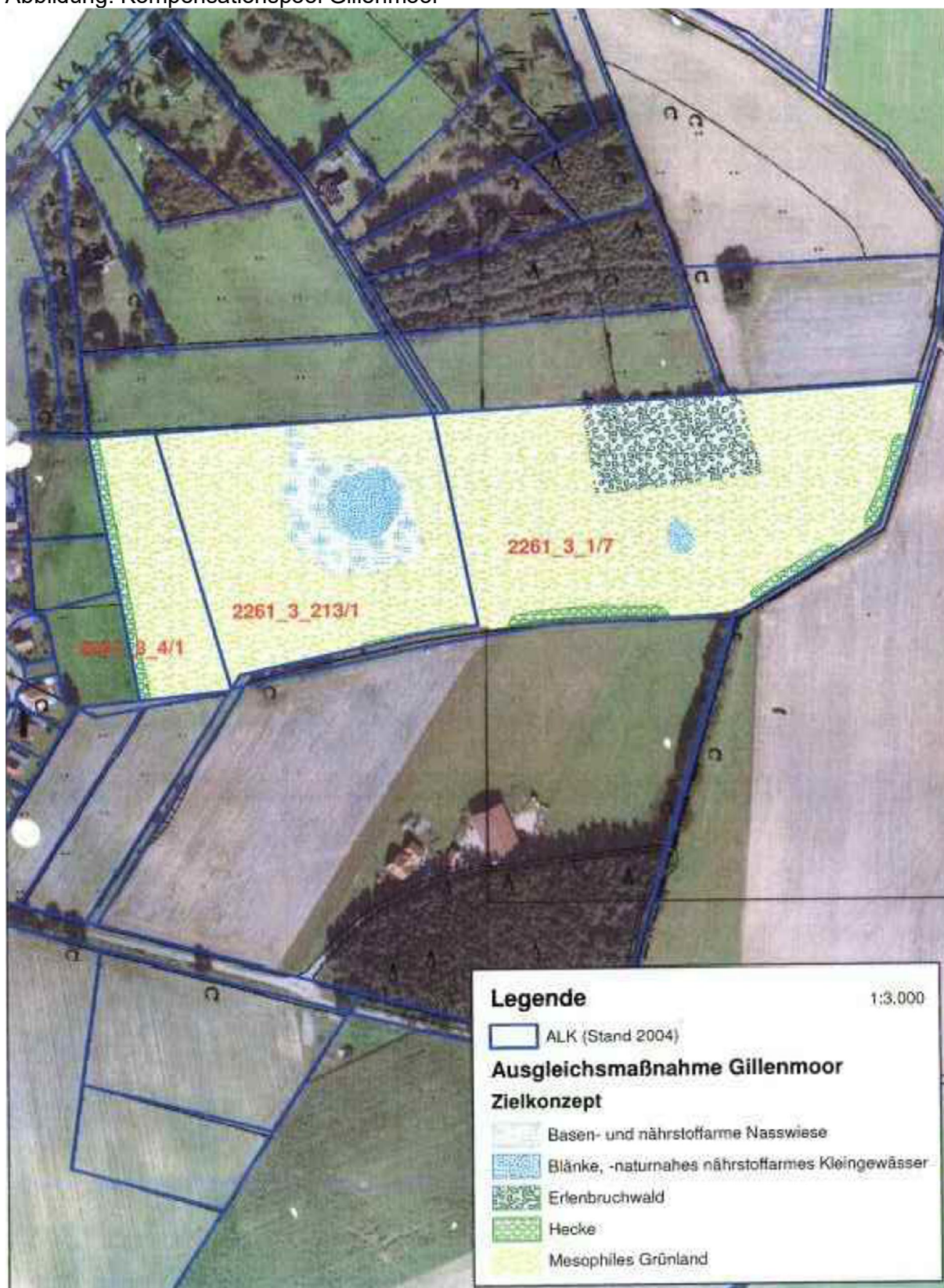
Das im Planungsgebiet nicht ausgleichbare Kompensationsdefizit musste im Rahmen einer externen Ausgleichsmaßnahme kompensiert werden. Die Sicherung der Maßnahme musste über einen städtebaulichen Vertrag gemäß § 11 BauGB erfolgen.

Dabei hat die Gemeinde Bispingen unterschieden zwischen den Eingriffen im Bereich der Flächen, die bei der Bundesrepublik Deutschland bleiben (Salzlager etc. der Autobahnmeisterei – Flurstück 1/16) und den Flächen, die als Entwicklungsfläche für Investoren dienen (Flurstück 1/19). Bezüglich letztgenannter Flächen wurde ein anteiliges Kompensationserfordernis von 21.762 Wertpunkten ermittelt. Die Anforderung hinsichtlich dieser Punkte wurde erfüllt im Rahmen der Kompensationsmaßnahme „Gillenmoor“, siehe Anlage 5a/b bzw. Darstellung auf der Planzeichnung“.

Konkret: Externe Maßnahmen auf einer Gesamtfläche von 67.823 m^2 und mit einem Flächenwert von 130.326 Wertpunkten wurden im Zuge des B-Plans Nr. 119 vertraglich durch den Ergänzungsvertrag zum städtebaulichen Vertrag zwischen dem Vorhabenträger und der Gemeinde Bispingen vom 04.11.2010 abgesichert und zwischenzeitlich erbracht. Flurstück 1/7 tlws, 4/1 und 213/1, Flur 3, Gemarkung Bispingen (östliche Randlage von Bispingen, vgl. folgende Abbildung).

Dabei erfolgte eine anteilige Anrechnung von 21.762 Wertpunkten zu Lasten des Vorhabenträgers, Flurstück 1/19, vgl. dazu Anlagen 5a (Durchführung der Maßnahme) und 5b (Zuordnung zum Planverfahren Nr. 119) zur Begründung des B-Plans Nr. 119. Die Restpunkte sind dem Land Niedersachsen anzulasten, Flurstück 1/16 (Fläche der Autobahnmeisterei).

Abbildung: Kompensationspool Gillenmoor



Zur aktuellen Situation ist auszuführen:

Der Anteil höherwertiger Biotoptypen gegenüber eher geringwertigen Biotoptypen verteilt sich etwa gleichmäßig im Gesamtareal der ehemaligen Autobahnmeisterei. Eine exakte

Zuordnung bzw. Ermittlung der Ausgangswertigkeit für den Geltungsbereich des hier vorliegenden Bebauungsplans Nr. 119.1. kann somit unterbleiben.

Die Gemeinde Bispingen nimmt daher eine lediglich proportional flächenmäßige Ermittlung des Kompensationsbedarf vor. Als maßgeblich wird die anrechenbare Baufläche angesetzt. Deren Umfang beträgt hier etwa 5,5% der Ursprungsfläche. Daraus ergibt sich:

	Bebauungsplan Nr. 119, Neuaufstellung	Bebauungsplan Nr. 119.1
Geltungsbereich:	21.600 m ²	1.000 m ²
Anrechenbare Baufläche:	18.150 m ² (s.o.)	1.000 m ²
Kompensations- Defizit	25.360 Punkte	1.400 Punkte

Wie oben angeführt wurden zu Lasten der Gemeinde 21.762 Wertpunkte aus der Poolmaßnahme Gillenmoor abgebucht, der Anteil der Bundesrepublik Deutschland blieb außen vor. Von dieser Summe der 21.762 Wertpunkte sind nunmehr 1.400 Wertpunkte dem hier vorliegenden Verfahren Nr. 119.1 zuzuordnen, der verbleibende Anteil bleibt beim Bebauungsplan Nr. 119.

Gemäß der Bilanzierungstabelle zur Poolfläche, vgl. Anlage 5b, wurde u.a. Intensivgrünland, Wertstufe 2, umgewandelt in Mesophiles Grünland und Heckenstrukturen, jeweils Wertstufe 4, d.h. mittels einer Aufwertung um 2 Wertpunkte / m². Das bedeutet, die hier gegenständlichen 1.400 Punkte bedürfen einer Fläche von 700 m².

Für das hier vorliegende Verfahren wird eine inhaltliche und räumliche Zuordnungsfestsetzung vorgenommen, um deutlich zu machen, dass die Maßnahmen (anteilig) auch für den hier vorliegenden vorhabenbezogenen B-Plan greifen. Dabei werden auf der nordöstlichen Ecke der Poolfläche 700 m² Fläche abgegrenzt, siehe Planzeichnung bzw. textl. Festsetzungen, und dem hier vorliegenden Verfahren zugeordnet.

6.6 Allg. verständliche Zusammenfassung

Mit dem hier vorliegenden Bebauungsplan wird lediglich eine Anpassung der Art der baulichen Nutzung für eine untergeordnete Teilfläche des B-Plans Nr. 119, der soweit aufgehoben wird, vorgenommen. Etwaige, über die bereits im B-Plan Nr. 119 hinausgehenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft gibt es nicht.

Tiefergehende Untersuchungen (Fachgutachten, Bestandsermittlungen) hält die Gemeinde daher für entbehrlich.

Die festgesetzten Maßnahmen inkl. der externen Maßnahmen gemäß § 6.3 der TF des B-Plans Nr. 119 wurden durchgeführt und sind daher in vollem Umfang kompensationswirksam – auch in Bezug auf die hier vorliegende Planung. Neuerlicher diesbezüglicher Maßnahmen bedarf es nicht. Es erfolgt lediglich eine anteilige Zuordnung der externen Maßnahme analog des betroffenen Flächenumfangs.

Teil D: Beschlussfassung

7. Beschluss der Begründung

Abwägung:

Seitens der Öffentlichkeit wurden keine Stellungnahmen vorgetragen.

Von den Behörden und sonstigen Trägern öff. Belange war vor allem die Stellungnahme des Landkreises Heidekreis zu beachten: Danach sollte eine exakte Zuordnung des für dieses Verfahren maßgeblichen Kompensationsanteils auf die Poolfläche Gillenmoor erfolgen. Dies wurde mittels zeichnerischer Abgrenzung vollzogen (redaktionelle Planergänzung).

Die Autobahn GmbH wies nochmals, unter Bezug auf die Stellungnahme zum Vorentwurf, auf ihre Belange hin. Neben allgemeinen Hinweisen und Anforderungen an Werbeanlagen wurde vor allem auf die Gefahr eines Rückstaus auf die BAB hingewiesen. Hierzu nahm die Gemeinde wie folgt Stellung: „Die allgemeinen Hinweise und die Hinweise zu den Anbauverbots-/beschränkungszone sowie zu Werbeanlagen werden zur Kenntnis genommen. Auswirkungen auf die Planung ergeben sich nicht. Betreffs der Anforderungen an Werbeanlagen erfolgt eine Ergänzung der Begründung. Der Forderung nach einem Verkehrsgutachten folgt die Gemeinde Bispingen nicht, weil die planbedingt zulässige Ansiedlung per se nicht erheblich mehr Zielverkehr erwarten lässt als die bisherige (besucherstarke, da großflächige) Spielothek am Standort und weil bereits ein Verkehrsgutachten aus 2022 vorliegt, dass die Gesamtsituation beurteilt und für die Zufahrt von der L 211 eine „sehr gute Verkehrsqualität“ ermittelt. Dabei hat der Gutachter seinerzeit zu erwartende Nutzungen berücksichtigt – nicht jedoch den hier in Rede stehenden Testshop. Angesichts des Entwicklungsspielraums, den die Einstufung „sehr gut“ zulässt und angesichts der generell konservativen Ansätze (sichere Seite) für die Flächennutzungen auf dem Horstfeld sieht die Gemeinde hier keinen weiteren Untersuchungsbedarf. Generell lässt die Lage der Zufahrt zum Standort mit erheblichen Entwicklungslängen in Richtung BAB-Auffahrten die Gefahr eines Rückstaus auf BAB-Gelände von vornherein als abwegig erscheinen. Die Begründung wird dazu ergänzt. Das angesprochene Verkehrsgutachten wird Anlage zur Begründung“.

Weitere planrelevante Stellungnahmen wurden nicht vorgebracht.

Beschlussfassung:

Die vorliegende Begründung wurde vom Rat der Gemeinde Bispingen in seiner heutigen Sitzung beschlossen.

Bispingen, den 29.06.2023

L. S.

gez. Dr. Bülthuis
Der Bürgermeister

TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

BP 119 – Satzungsbeschluss

§ 1 Art der Nutzung

Festgesetzt wird ein Gewerbegebiet, GE, nach § 8 BauNVO, das in die Teilbaugebiete GE 1, GE 1a und GE 2 gegliedert wird.

1.1 Zulässig sind in allen Teilbaugebieten:

- Gewerbebetriebe aller Art (ausgenommen die unter 1.4 genannten Gewerbebetriebe sowie vorbehaltlich der Regelungen zu 1.5 zum Belang Einzelhandel), Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe inkl. eines touristischen Infoshops,
- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
- Tankstellen,
- Anlagen für sportliche und kulturelle Zwecke,
- Vergnügungsstätten.

1.2 Zusätzlich zulässig ist im Teilbaugebiet GE 2:

- Eine selbstständige Werbeanlage (Pylon) mit einer Höhe von max. 35 m. Die Zulässigkeit ist geknüpft an die Zustimmung der Obersten Landesstraßenbaubehörde gemäß § 9 (2) FstrG sowie die Berücksichtigung der örtlichen Bauvorschriften.

1.3 Ausnahmsweise zulässig sind in allen Teilbaugebieten:

- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß der lärmtechnischen Vorgaben / Anforderungen.

1.4 Nicht zulässig sind in allen Teilbaugebieten:

- Beherbergungsbetriebe,
- Bordelle und bordellartig betriebene Gewerbebetriebe,
- Erotikshops und Läden mit einem überwiegend ähnlichem Sortiment,
- Anlagen für kirchliche, soziale und gesundheitliche Zwecke.

1.5 Von den Gewerbebetrieben aller Art gelten für Einzelhandelsbetriebe die folgenden ergänzenden Regelungen:

1.5.1 Einzelhandelsbetriebe sind in allen Teilbaugebieten allgemein zulässig, sofern der Einzelhandel in einem räumlich-funktionalen Zusammenhang zu einem Produktions- oder sonstigen Gewerbebetrieb steht und dem jeweiligen Betrieb wie folgt untergeordnet ist: Die Verkaufsfläche (VKF) nimmt nicht mehr als 10% der Geschossfläche des Betriebs ein und ist nicht mehr als 100 m² groß.

1.5.2 Im Teilbaugebiet GE 1a ist zudem ausnahmsweise zulässig ein Betrieb mit nicht zentrenrelevanten Einzelhandel gemäß der „Bispinger Sortimentsliste“ (Gutachten CIMA 19.06.2017) auf einer Verkaufsfläche von max. 450 m² / Grundfläche max. 600 m².

1.5.3 Eine Agglomeration von Verkaufsflächen innerhalb des Plangebiets sowie in Zuordnung zu anderen Bebauungsplanflächen > 800 m² ist unzulässig. Eine Agglomeration wird als gegeben angesehen, wenn insbesondere die Entfernung zwischen zwei Betrieben (gemessen an den nächstgelegenen Grenzen der Betriebsgrundstücke) weniger als 200 m beträgt, eine gemeinsame Parkraumwirtschaftung, eine aufeinander verweisende Beschilderung und eine unmittelbare Sichtbeziehung gegeben ist.

1.5.4 Alle sonstigen Formen des Einzelhandels sind ausgeschlossen.

§ 2 Maß der baulichen Nutzung / Bezugspunkt

2.1 Die festgesetzten Gebäudehöhen dürfen mit Treppenhäusern, Aufzugsanlagen, Belichtungselementen, im Vergleich zum Gesamtbaukörper untergeordneten Gebäudeteilen inkl. Werbeanlagen, soweit sie nach § 9 FStrG i.V.m. den Richtlinien zur Werbung an (Bundes-) Autobahnen aus straßenverkehrs- und straßenrechtlicher Sicht“ (vgl. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 32/2001) zulässig sind, bis zu dem in Klammern gesetzten Wert überschritten werden. Die Höhe des Werbepylons darf durch eine piktogrammartige Hinweiskennzeichnung für eine örtliche BAB-affine Nutzung (Tanken, Speisen/Getränke etc.) bis zu dem in Klammern gesetzten Wert überschritten werden.

2.2 Als Bezugspunkt für die zulässige Bauhöhe gilt die Oberkante der L 211 auf Höhe des derzeitigen Zufahrtsbereichs.

§ 3 Regelungen für den Oberflächenwasserabfluss

Anfallendes Oberflächenwasser sämtlicher befestigter Flächen ist örtlich zu versickern.

§ 4 Stellplätze

4.1 Die vorhabenbezogene Zuordnung von Stellplätzen kann unabhängig von den Grenzen der Teilbaugebiete erfolgen.

4.2 Bei einer einseitigen Anordnung ist auf einer gesicherten vegetationsfähigen Fläche von mind. 6 m² je 10 Einstellplätze, bei einer zweireihigen Anordnung je 20 Einstellplätze ein Laubbaum gemäß Pflanzliste, mit einem Stammumfang von mind. 12-14 cm zum Pflanzzeitpunkt innerhalb der Stellplatzbereiche in sinnfälligen Raster anzupflanzen und dauerhaft zu erhalten, § 9 (1) Nr. 25 a/b BauGB.

4.3 Zur Beleuchtung sind warmweiße LED-Lampen zulässig. Alternativ sind geschlossene Natriumdampf-Niederdrucklampen (NA), Spektralbereich 590 nm, zulässig. Die Lichtquellen sind nach oben und zur Seite (Lichtbündelung) abzuschirmen.

§ 5 Immissionsschützerische Festsetzungen

5.1 Kontingentierung

Zulässig sind Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die folgend angegebenen Emissionskontingente L_{EK} nach DIN 45691 weder tags (6:00 h bis 22:00 Uhr) noch nachts (22:00 h bis 6:00 h) überschreiten.

tags 63 dB(A),
nachts 48 dB(A).

Ein Vorhaben erfüllt auch dann die schalltechnischen Anforderungen des Bebauungsplanes, wenn der Beurteilungspegel L_r den Immissionsrichtwert nach TA Lärm um mind. 15 dB(A) unterschreitet.

Begriffe und Verfahren:

Bezüglich der angesprochenen Begriffe und Verfahren wird auf die DIN 45691 „Geräuschkontingentierung“, Dez. 2006, Beuth Verlag GmbH, Berlin, verwiesen (Ebendort zu beziehen oder bei der Gemeinde Bisingen einzusehen). Die Prüfung der Einhaltung der Emissionskontingente erfolgt nach DIN 45691:2001-12, Abschnitt 5. Die Emissionskontingente sind als Beurteilungspegel i.S. der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz vom 26.08.1998 (TA Lärm, GMBI. 1998, Seite 503ff) zu verstehen. Demgemäß ist bei einem schalltechnischen Nachweis nach dem in Anhang A zu dieser Verwaltungsvorschrift beschriebenen Verfahren vorzugehen.

5.2 Passiver Schallschutz

Aufgrund von Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005, Beiblatt 1, durch die am Plangebiet vorbeiführende BAB A 7 sowie möglicherweise auftretenden Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 durch Gewerbebetriebe in der Nachbarschaft sind Maßnahmen zum Schutz vor Außenlärm vorzusehen.

Vorzugsweise sind Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume auf von der BAB abgewandten Seite der Gebäude anzuordnen.

Ausnahmen sind zulässig, wenn die sich aus den in der Planzeichnung festgesetzten Lärmpegelbereichen nach DIN 4109 zu ermittelnden Anforderungen an den baulichen Schallschutz beachtet werden.

Folgende Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen (Auszug aus Tabelle 8, DIN 4109, erschienen im Beuth-Verlag GmbH, Berlin - ebendort zu beziehen) sind für Aufenthaltsräume in Wohnungen und ähnlichen Räumen zu gewährleisten:

Lärmpegelbereich	Maßgeblicher Außenlärmpegel in dB(A)	erforderliches, resultierendes Schalldämm-Maß des Gesamtaußenbauteils in dB
V	71 bis 75	45
VI	76 bis 80	50
VII	> 80	Die Anforderungen sind hier aufgrund der örtlichen Gegebenheiten festzulegen

Für Büroräume und ähnliche Räume gilt ein um 5 dB niedrigeres Schalldämm-Maß des Außenbauteils.

Von den Festsetzungen der vorhergehenden Punkte kann abgewichen werden, wenn im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens prüfbar nachgewiesen wird, dass sich durch Eigenabschirmung der Baukörper bzw. durch Abschirmungen vorgelagerter Baukörper der maßgebliche Außenlärmpegel (gemäß DIN 4109) verringert. Je nach vorliegendem Lärmpegelbereich sind dann die hierzu in der Tabelle aufgeführten bewerteten Schalldämm-Maße der Gesamtaußenbauteile zu Grunde zu legen.

Bei Schlafzimmern und Kinderzimmern muss die erforderliche Raumlüftung bei geschlossenen Fenstern in den Bereichen möglich sein, wo ein Beurteilungspegel von 45 dB(A) in der Nachtzeit überschritten wird.

Eine geeignete Raumlüftung kann u.a. durch:

- eine zentrale Hauslüftungsanlage,
- eine Querlüftung über Lüftungsöffnungen oder Fenster in der der Lärmquelle abgewandten Hausseite oder
- schallgedämmte Lüftungsöffnungen mit einer Einfügungsdämpfung, die dem Schalldämmmaß der Fenster entspricht.

Bei Innenhöfen darf der „maßgebliche Außenlärmpegel“ ohne besonderen Nachweis um 10 dB(A) (zwei Lärmpegelbereiche) gemindert werden.

Grundlage der Festsetzungen ist das Schalltechnische Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 136 „Gewerbegebiet Gaußscher Bogen“ der Gemeinde Bispingen, BMH, Garbsen, 14165/I, 09.07.2015.

§ 6 Naturschützerisch-grünordnerische Festsetzungen

6.1 Dieses Verfahren begründet einen Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Zum Ausgleich dieses planungsbedingten Eingriffs i.S. BNatSchG werden bei Zuordnung gemäß § 9 (1a) BauGB folgende Einzelmaßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen am Ort des Eingriffs, § 1a Abs. 3 BauGB, festgesetzt:

- Die innerhalb der festgesetzten Fläche nach § 9 (1) Nr. 25b BauGB gelegenen Gehölze sind zu erhalten sowie bei Abgang durch standortheimische Gehölze gemäß Pflanzliste zu ersetzen.
- Die Erhaltung der gemäß § 9 (1) Nr. 25b BauGB festgesetzten Einzelbäume ist sicherzustellen. Abgrabungen oder Aufschüttungen sind innerhalb des Wurzelbereichs unzulässig. Abgängige Gehölze sind artengleich zu ersetzen. Während der Bauphasen sind vorhandene Bäume und Sträucher vor schädigenden Einflüssen zu bewahren bzw. entsprechend zu ersetzen. (DIN 18920 und RSBB, „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“). Abgängige Bäume sind im Verhältnis 1 : 3 (alt : neu) zu ersetzen.
- Die innerhalb der gemäß § 9 (1) Nr. 20 BauGB, hier Maßnahmenfläche M 1, gelegenen halbruderalen Gras- und Staudenfluren sind durch geeignete Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen zu erhalten (1x jährliche Mahd, Abtransport des Mähguts). Innerhalb der Fläche M 1 gelegene Scherrasen- oder sonstige Flächen sind durch geeignete Extensivierungs- und Pflegemaßnahmen in Richtung halbruderaler Gras-Staudenfluren (UH) zu entwickeln und zu erhalten.
- Die innerhalb der gemäß § 9 (1) Nr. 20 BauGB, hier Maßnahmenflächen M 2, gelegenen Scherrasenflächen sind durch geeignete Extensivierungs- und Pflegemaßnahmen in Richtung halbruderaler Gras-Staudenfluren (UH) zu entwickeln und zu erhalten.

Die Gemeinde Bispingen ist angehalten, die Ausgleichsmaßnahmen zu kontrollieren und ggf. deren Ausführung durchzusetzen sowie im Zuge regelmäßiger Kontrollen die qualitative Eignung der Flächen im Sinne der Kompensationsziele sicher zu stellen, ggf. mit entsprechend einzufordernden Nachbesserungen. Die Sicherung der Maßnahmenflächen erfolgt rechtzeitig vor Beginn künftiger Bau- und Erschließungsmaßnahmen.

6.2 Als weitere Maßnahmen zur Eingriffsminderung werden festgesetzt:

- Alle Arbeiten an Gehölzen (Fällung/Rodung/Beseitigung) haben zum allgemeinen Schutz von Brutvögeln entsprechend der gesetzlichen Regelungen des § 39 (5) 1. BNatSchG in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 28./29. Februar stattzufinden. Gleiches gilt auch im Hinblick auf die Artengruppe der Fledermäuse.
- Das Baufeld ist klar abzugrenzen. Während der Brutzeit ist eine Ausdehnung des Baufeldes bzw. temporärer Zufahrtswege über das Plangebiet hinaus unzulässig. Beeinträchtigungen und Beschädigungen des Vegetationsbestandes über das Baufeld hinaus sind unzulässig.

6.3 Zusätzlich sind externe (außerhalb des Geltungsbereichs gelegene) Maßnahmen mit einer Wertigkeit von 25.360 Punkten auszuführen.

Hierzu gilt:

Externe Maßnahmen auf einer Gesamtfläche von 67.823 m² und mit einem Flächenwert von 130.326 Wertpunkten wurden vertraglich durch den Ergänzungsvertrag zum städtebaulichen Vertrag zwischen dem Vorhabenträger und der Gemeinde Bispingen vom 04.11.2010 abgesichert und zwischenzeitlich erbracht. Flurstück 1/7 tlws, 4/1 und 213/1, Flur 3, Gemarkung Bispingen (östliche Randlage von Bispingen, vgl. folgende Abbildung).

Dabei erfolgte eine anteilige Anrechnung von 21.762 Wertpunkten zu Lasten des Vorhabenträgers, Flurstück 1/19, vgl. dazu Anlagen 5a (Durchführung der Maßnahme) und 5b (Zuordnung zum Planverfahren Nr. 119) zur Begründung. Die Restpunkte sind dem Land Niedersachsen anzulasten, Flurstück 1/16 (Fläche der Autobahnmeisterei).



§ 7 Pflanzliste

7.1 Bäume: Hochstämme 3 xv. 12-14

Sorbus aucuparia (Eberesche)
Quercus robur (Stieleiche)
Carpinus betulus (Hainbuche)

Tilia cordata (Winterlinde)
Quercus petraea (Traubeneiche)
Obstbäume und Wildobst (z.B. Wildbirne,
Wildapfel, Vogelkirsche)

7.2 Hecken und Feldgehölze: Heister 2 xv. 100-125 / Sträucher 3 Triebe 60-100

Sorbus aucuparia (Eberesche)
Euonymus europaeus (Pfaffenhütchen)
Acer campestre (Feldahorn)
Taxus baccata (Gemeine Eibe)
Betula pendula (Hängebirke)
Carpinus betulus (Hainbuche)
Ilex aquifolium (Stechpalme)
Corylus avellana (Hasel)
Rubus idaeus (Himbeere)

Rhamnus frangula (Faulbaum)
Crataegus sp. (Weißdorn)
Prunus spinosa (Schlehe)
Sambucus nigra (Schwarzer Holunder)
Prunus avium (Waldkirsche)
Ribes uva-crispa (Stachelbeere)
Rosa canina (Hundsrose)
Quercus robur (Stieleiche)

7.3 Bäume in Stellplatzbereichen, ergänzend zu 7.1

Acer platanoides `Globosum` (Kugelahorn)
Acer campestre (Feldahorn)

ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN

§ 1 Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich der örtlichen Bauvorschriften entspricht dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Regelungsgegenstand ist das Erscheinungsbild von Dächern / Dacheindeckungen sowie Werbeanlagen. Spezielle Regelungen gelten für den gemäß 1.2 der textlichen Festsetzungen zulässigen Werbepylon.

§ 2 Dachflächen

Für Dachflächen sind helle, leuchtende, reflektierende Materialien unzulässig. Dies gilt nicht für konstruktive Einzelelemente wie Träger, Stützen, Aufhängungen, Abspannungen o.ä.

Zulässig sind Dacheindeckungen in den folgenden Farben laut Farbbregister RAL 840 HR:

Rot: RAL 2001, 2002, 3000-3005, 3009, 3013.

Braun: RAL 8003, 8004, 8007, 8008, 8012, 8015, 8016, 8024.

Anthrazit: RAL 7016, 7021, 7024

Grau: RAL 7012, 7015, 7024, 7032, 7035, 9002, 9018.

sowie entsprechende handelsübliche Mischungen.

Ausnahme sind andere Farben zulässig, sofern sie das Landschaftsbild aus Sicht des Naturschutzgebietes Lüneburger Heide nicht beeinträchtigen.

§ 3 Werbepylon

Zulässig ist ein Pylon mit einer turmartigen, geschlossenen Ansicht (keine Gittermasten o.ä.). Es ist zulässig, den Pylon auf ein oder in Verbindung mit einem Gebäude zu errichten. Die Anforderungen an die Silhouette beziehen sich dann nur auf den darüber liegenden Teil.

Werbeanlagen am Pylon dürfen 250 m² Ansichtsfläche pro Seite nicht überschreiten, insgesamt max. 750 m². Werbeanlagen mit bewegtem Licht sind unzulässig. Beleuchtung jedweder Art ist an der der Ortslage Bispingen zugewandten Seite unzulässig.

Zulässig sind warmweiße LED-Beleuchtung oder geschlossene Natrium-Hochdrucklampen (NAV), Spektralbereich von 570 bis 630. Die Leuchtpegel dürfen sich ausschließlich auf die Werbeflächen richten.

Alternativ zulässig ist eine Innenbeleuchtung. Die Beleuchtung ist dabei so auszuführen, dass die folgenden Immissionsrichtwerte der „Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“, herausgegeben vom Länderausschuss für Immissionsschutz, nicht überschritten werden:

tagsüber (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr): 15 lx

nachts (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) 5 lx.

Die Immissionsrichtwerte beziehen sich auf die mittlere Beleuchtungsstärke in der Fensterebene von Wohn- und Aufenthaltsräumen bzw. Balkonen und Terrassen. Die Baugenehmigungsbehörde behält sich nachträgliche Auflagen vor, wenn Beschwerden im Sinne § 3 NBauO vorgetragen werden.

Alternativ zulässig ist an den beiden der BAB zugewandten Seiten zudem die Verwendung digitaler Werbebildschirme, sofern:

- die digitale Werbefläche pro Seite auf max. 150 m² begrenzt ist,
- nicht mehr als 3 Bildwechsel pro Minute stattfinden,
- keine bewegten Bilder produziert werden und
- die Leuchtintensität, hier Beleuchtungsstärke (Lux) bzw. Leuchtdichte (cd/m²), den vorgenannten Immissionsrichtwerten für Innenbeleuchtung entspricht.

ALLGEMEINE HINWEISE

I.

Auf dem Areal des benachbarten Gewerbegebiets "Gauß'scher Bogen" befindet sich eine Fundstelle (Siedlung FStNr. 51), die 2017 archäologisch untersucht wurde. In Bezug darauf wird für das Vorhaben Bebauungsplan Nr. 119 ausdrücklich auf die Anzeigepflicht von Kulturdenkmalen (§ 14 NDSchG) hingewiesen. Sachen oder Spuren, bei denen Anlass zu der Annahme gegeben ist, dass sie Kulturdenkmale sind (Bodenfunde), sind unverzüglich der Gemeinde oder einem Beauftragten für die archäologische Denkmalpflege (gern. § 22 NDSchG) anzuzeigen.

II.

Bis Ende 2008 war das Gebiet als Altlastverdachtsfläche im Altlastenverzeichnis eingetragen. Grund für die Eintragung war die Vornutzung als Betriebshof der Autobahnmeisterei und der Nachweis von Mineralölkohlenwasserstoffen im Untergrund. Die festgestellten Bodenkontaminationen wurden 2008 weitestgehend saniert. Der offizielle Status des Gebietes wurde daher auf „Altlast - saniert“ gesetzt, d. h. aktuell gibt es keine Informationen, die eine Wiederaufnahme als Altlastverdachtsfläche oder Altlast begründen würden.

Bei Bekannt werden von Anzeichen einer möglichen schädlichen Bodenverunreinigung ist die Untere Bodenschutzbehörde, Landkreis Heidekreis, unverzüglich einzuschalten. Dies könnten z.B. Vergrabungen (Hausmüll, Bauschutt usw.) oder organoleptische Auffälligkeiten des Bodens (Verfärbungen, Geruch usw.) sein.

III.

Gemäß Straßengesetzgebung gilt:

- Hochbauten sind in einem Abstand von 40 m von der Fahrbahngrenze der BAB A 7 unzulässig (Bauverbotszone). Bauverbotszonen sind von allen baulichen Anlagen, wie z.B. Carports und Garagen, Stellplätzen, Nebenanlagen, Verkehrs-, Lager- und Aufstellflächen sowie Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs frei zu halten. Auf weitergehende Regelungen zu Nebenanlagen sowie Werbeanlagen in einem Bereich bis 100 m Abstand, siehe § 9 FStrG, von der Fahrbahngrenze (sog. Baubeschränkungszone) wird hingewiesen. In der Baubeschränkungszone dürfen keine Werbeanlagen errichtet werden, die geeignet sind, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu beeinträchtigen.
- Hochbauten sind in einem Abstand von 20 m von der Fahrbahngrenze der L 211 unzulässig (Bauverbotszone). Bauverbotszonen sind von allen baulichen Anlagen, vgl. oben, frei zu halten. Auf weitergehende Regelungen zu Nebenanlagen sowie Werbeanlagen in einem Bereich bis 40 m Abstand, siehe § 24 NStrG, von der Fahrbahngrenze wird hingewiesen. In der Baubeschränkungszone dürfen keine Werbeanlagen errichtet werden, die geeignet sind, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu beeinträchtigen.

Die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat mit Schreiben vom 20.10.2009 einer Reduzierung der Bauverbotszone entlang der BAB-Rampe auf 30 m sowie der Aufstellung eines Werbepylons in der Bauverbotszone an der L 211 zugestimmt.

Die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat mit Schreiben vom 28.05.2020 einer Reduzierung der Bauverbotszone gegenüber der BAB für Stellplätze und Fahrwege in einem untergeordneten Umfang und unter der Bedingung einer vor Baubeginn zu schließenden Rückbauverpflichtung zugestimmt.

Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung
Gebiet Horstfeld (u.a. GE Gaußscher Bogen)
in der Gemeinde Bispingen



Im Auftrag der
Gemeinde Bispingen

erstellt von
 **Zacharias Verkehrsplanungen**
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

Hilde-Schneider-Allee 3, 30173 Hannover
Tel: 0511/ 78 52 92 - 2, Fax: 0511/ 78 52 92 - 3
E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de
www.zacharias-verkehrsplanungen.de

Juni 2022
(Stand 29.06.2022)

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias
Hilde-Schneider-Allee 3, 30173 Hannover
Tel: 0511/ 78 52 92 - 2, Fax: 0511/ 78 52 92 - 3
eMail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de
Internet: www.zacharias-verkehrsplanungen.de

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung	4
2 Vorhandene Situation	6
3 Bisherige Verkehrsmengenentwicklung.....	9
4 Zukünftige Verkehrsmengen (Zeitraum 2035)	
4.1 Allgemeine Entwicklungen.....	12
4.2 Spezielle Entwicklungen.....	12
5 Anbindungsvarianten.....	18
6 Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität.....	20
7 Fazit	22

Bearbeitung:

**Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias
Dipl.-Geogr. Maik Dettmar**

1 Aufgabenstellung

(1) In der Gemeinde Bispingen ist die Ausweisung von Gewerbeflächen sowie Flächen für Tourismus und Freizeit im Bereich Horstfeld/ Gaußscher Bogen geplant.

(2) Im Rahmen der Bauleitplanung ist die Erarbeitung einer Verkehrsuntersuchung erforderlich. Für den Planungsraum liegen eine Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2014, eine verkehrstechnische Stellungnahme vom Mai 2018 und eine Verkehrsuntersuchungen vom Juni 2020 vor:

- Verkehrsuntersuchung Bauleitplanung Horstfeld in der Gemeinde Bispingen, Zacharias Verkehrsplanungen, Oktober 2014
- Hinweise zur verkehrlichen Anbindung des Gewerbegebietes Horstfeld/ Gaußscher Bogen, Zacharias Verkehrsplanungen, Mai 2018
- Verkehrsuntersuchung Gebiet Horstfeld (u.a. Gaußscher Bogen) in der Gemeinde Bispingen, Zacharias Verkehrsplanungen, Juni 2020

(3) Die Untersuchung vom Juni 2020 soll hiermit aufgrund zwischenzeitlich erweiterter Flächen überarbeitet werden.

(4) Auf der Basis aktueller Verkehrsdaten und Prognosewerte wird das zukünftige Verkehrsaufkommen im Planungsraum sowie für die weiteren Nutzungen abgeschätzt (Verkehrsmengen, Lkw-Anteil, Herkunfts-/ Zielrichtungen, wöchentliche und tageszeitliche Verteilung).

(5) Für die relevanten Knotenpunkte wird die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität auf der Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) ermittelt. Aus den Ergebnissen werden Hinweise zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität abgeleitet.

(6) Die Ergebnisse der Untersuchung können als Grundlage für ggf. erforderliche weitergehende Untersuchungen (z.B. schalltechnische Gutachten, Entwurfsplanung) genutzt werden. Die Arbeiten werden in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber durchgeführt.

Quellen u.a.:

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), FGSV Köln, 2006
- Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL), FGSV Köln, 2012
- Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, FGSV Köln, 2006
- Programm ver_bau, Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Dietmar Bosserhoff, Stand 2020
- Verflechtungsprognose 2030. BVU – ITB – IVV – Planco, Juni 2014
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015), FGSV Köln
- Verkehrsuntersuchung Bauleitplanung Horstfeld in der Gemeinde Bispingen, Zacharias Verkehrsplanungen, Oktober 2014
- Hinweise zur verkehrlichen Anbindung des Gewerbegebietes Horstfeld/ Gaußscher Bogen, Zacharias Verkehrsplanungen, Mai 2018
- Verkehrszählungen auf der Seestraße (L 211) in der Gemeinde Bispingen, Zacharias Verkehrsplanungen, Mai 2018
- Duisburger Trampolinhalle lockte 200.000 Besucher in 2017 an, WAZ, 3.2.2018
- Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung des Rasti-Landes im Flecken Salzhemmendorf, Zacharias Verkehrsplanungen; Hannover 2020

Definitionen:

(7) Im Rahmen dieser Untersuchung werden u.a. die folgenden Begriffe bezüglich des Lkw-/ Schwerverkehrsaufkommens verwendet:

- | | |
|--------------------------------|------------------|
| ▪ Pkw: Personenkraftwagen | (< 5m, <2,8t) |
| ▪ Lfw: Lieferwagen | (5-7m, 2,8-3,5t) |
| ▪ Lkw: Lastkraftwagen/ Lastzug | (> 7m, > 3,5t) |
| ▪ Bus: Busse | (> 7m, > 3,5t) |

(8) Der Lkw-Anteil umfasst die für die lärmtechnischen Berechnungen relevanten Lieferwagen, Lastkraftwagen, Lastzüge und Busse. Der Schwerverkehrsanteil bezeichnet die für die Leistungsfähigkeitsberechnungen relevanten Lastkraftwagen, Lastzüge und Busse (ohne Lieferwagen).

2 Vorhandene Situation

(9) Zwischen den Siedlungsbereichen Bispingen und Behringen befindet sich an der Landesstraße L 211 die Anschlussstelle „Bispingen“ an der BAB 7 (**ABBILDUNG 1**).

(10) Die Verknüpfung der A 7 mit der L 211 erfolgt über zwei Rampen. Die westliche Rampe wird als untergeordnete Einmündung mit der L 211 verknüpft (Knoten K 1). Der Knotenpunkt ist nicht signalregelt.

(11) Die östliche Rampe wird über einen Kreisverkehrsplatz mit der L 211 verknüpft (Knoten K 2). In nördlicher Richtung führt der vierte Knotenarm zu vorhandenen Freizeiteinrichtungen (u.a. Snowdome, Resort Hotel, Kartbahn, McDonalds-Schnellrestaurant, „Verrücktes Haus“).

(12) Am Knoten K 3 (zwischen den Rampen der AS-Bispingen) mündet ein Wirtschaftsweg untergeordnet in die L 211 ein, über den derzeit u.a. ein Ferienbauernhof und eine Pension erreicht werden.

(13) Nordwestlich des Knotenpunktes 2 ist ein Autohof an die L 211 angebunden (Knoten K4).

(14) Die L 211 verbindet die B 71/ B 209, den CenterParc, den Siedlungsbereich Bispingen, die AS-Bispingen an der A 7, den Siedlungsbereich Behringen, Teile des Naturparks Lüneburger Heide und die B 3. In Behringen ist über den Abzweig der L 170 der Siedlungsbereich von Schneverdingen erreichbar.

(15) Im Bereich der Anschlussstelle Bispingen wurden im Zusammenhang mit einer anderen Verkehrsuntersuchung (Anbindung eines Open-Air-Aquariums an die L 211 in Bispingen, Zacharias Verkehrsplanungen, September 2012) im September 2012 die Verkehrsmengen an den Knotenpunkten 1, 2 und 3 (Anschlussrampen an L 211 und L 211/ Wirtschaftsweg) an einem Werktag ermittelt. Mit Hilfe charakteristischer Ganglinien konnten die Zählwerte auf 24-Stunden-Tageswerte hochgerechnet werden.

(16) Die vorhandenen Straßen im Umfeld des geplanten Gewerbegebietes wurden mit ihrer jeweiligen Geschwindigkeit, Kapazität und Länge in ein Netzmodell aufgenommen.

(17) Gemäß den ermittelten Verkehrsströmen an den Knotenpunkten konnte eine Matrix der Verkehrsbeziehungen für das Jahr 2012 erstellt werden, die mit Hilfe des Programmsystems VISUM auf ein Netzmodell umgelegt wurde.

(18) Da sich zwischenzeitlich erhebliche Veränderungen im Verkehrsnetz (Anschlussstelle AS Schneverdingen, Verlegung der B 3) ergeben haben, wurden die Verkehrsdaten 2014 neu erfasst.

(19) Neben den Knotenstromzählungen wurden ergänzend auf der L 211 zwischen die Anschlussrampen und auf dem Horstfeldweg nördlich des Kreisverkehrsplatzes die Verkehrsmengen mittels eines automatischen Seitenmessgeräts vom 14.10.2014 bis zum 21.10.2014 über eine gesamte Woche erfasst.

(20) Im Bereich der L 211 treten die höchsten Belastungen am Freitag auf, gefolgt vom Sonntag und Samstag auf. Die andern Tage liegen unter dem Mittelwert (DTV) von rund 5.400 Kfz/ Tag.

(21) Auf dem Horstfeldweg ergeben sich aufgrund der Freizeiteinrichtungen andere Verteilungen. Die höchste Belastung tritt an einem Sonntag, gefolgt von einem Samstag und einem Freitag auf. Die übrigen Tage liegen hier auch unter dem DTV von rund 3.450 Kfz/ Tag.

(22) Aktuell wurden im März 2020 (13. bis 15.03.2020) Verkehrszählungen auf der L 211 zwischen den beiden Rampen und auf der Straße Horstfeldweg nördlich des Kreisverkehrsplatzes durchgeführt.

(23) Weitere aktuelle Verkehrszählungen konnten aufgrund der kurzfristig auftretenden Corona-Krise und der damit veränderten Verkehrsbelastungen nicht mehr durchgeführt werden.

(24) Gemäß derzeitiger Planungen erfolgen vom 23.03.2020 bis voraussichtlich Mitte Mai 2020 Fahrbahnsanierungen im Zuge der L 211, wobei diese voll gesperrt wird. In diesem Zeitraum sind Verkehrszählungen nicht möglich.

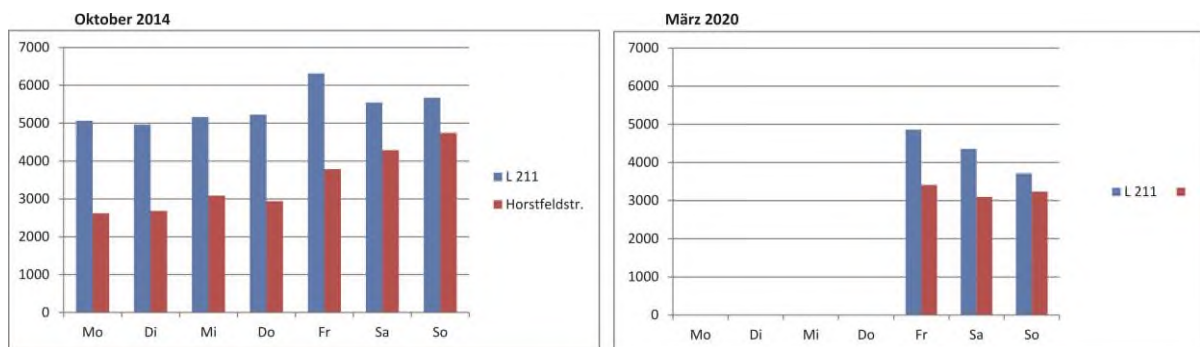


Bild 1

(25) Vergleicht man die aktuellen Verkehrswerte des Jahres 2020 mit den Daten des Jahres 2014, so fällt auf, dass weiterhin der Freitag der Bemessungstag ist, die Verkehrsmengen aber erheblich geringer ausfallen. Auf dem Horstfeldweg ist nicht mehr der Sonntag der am höchsten belastet Wochentag, sondern der Freitag.

(26) Auch an den Zähltagen zeigten sich gegebenenfalls Auswirkungen der Kontaktbeschränkungen infolge der Corona-Krise. Zwar gab es zum Zählzeitpunkt noch keine offiziellen Beschränkungen (diese galten erst ab Montag), aber die Mobilität der Bevölkerung nahm schon sichtlich ab.

(27) Weiterhin sind aber auch die Auswirkungen der unterschiedlichen Zählmonate zu beachten. Zum Zeitpunkt der Zählungen von Oktober 2014 waren mehr Ausflugsziele auch im Umfeld geöffnet. Zudem wurde die Zählung im Oktober 2014 während der Ferien in Hamburg und Schleswig-Holstein durchgeführt. An einzelnen Tagen wurden deshalb ggf. zusätzlichen Fahrten von und zum Center-Park (An-/ Abreisetage) erfasst.

3 Bisherige Verkehrsmengenentwicklung

(28) Im Umfeld des Planungsraumes wurden im Abstand von 5 Jahren Zählungen des Durchschnittlichen-Täglichen-Verkehrs (DTV) durch die zuständige Straßenbauverwaltung durchgeführt (auf der Landesstraße wurden im Jahr 2005 keine Erhebungen durchgeführt, **AB-BILDUNG 2**).

(29) Die Entwicklung der Verkehrsmengen ist an den vier Zählstellen im Umfeld des Planungsraumes vergleichbar. Seit 1970 ergibt sich bis zum Zeitraum 2010 auf der BAB 7 ein kontinuierlicher Verkehrsanstieg. Von 2010 bis 2015 sind auf der BAB 7 erstmals leicht sinkende Verkehrsmengen festzustellen.

(30) Auf dem Autobahnabschnitt nördlich der AS Bispingen befindet sich eine Dauerzählstelle. Daher liegen hier auch aktuelle Werte der letzten Jahre vor. Bei genauerer Betrachtung sind von Anfang bis Mitte der 2010er Jahre sinkende Verkehrsmengen festzustellen, ab 2015 steigen diese aber wieder an. Bei den letzten vorliegenden Daten ist von 2017 nach 2018 wieder leicht sinkender Verkehr festzustellen.

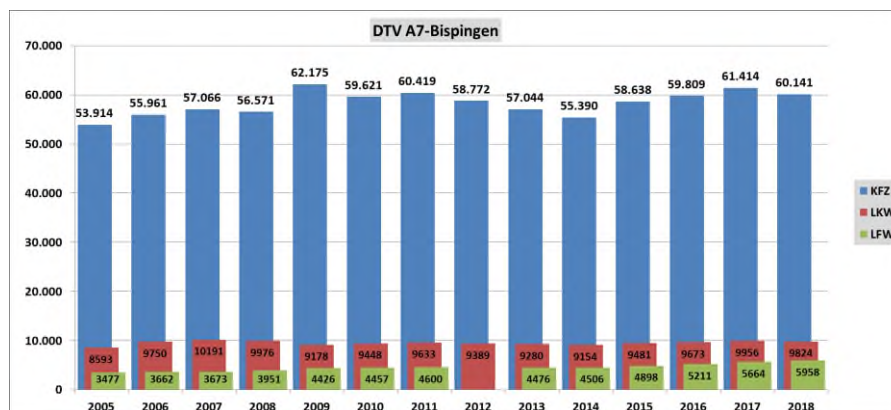


Bild 2

(31) Auf der L 211 sind von 2000 bis 2010 allerdings deutliche Verkehrsrückgänge zu verzeichnen. Angesichts der neuen Nutzungen im Umfeld der Anschlussstelle Bispingen (Snowdome etc.) ist dies verwunderlich. Inzwischen (von 2010 bis 2015) sind die Verkehrswerte aber wieder ansteigend.

(32) In einzelnen Jahren sind z.T. Abweichungen der Trendlinie festzustellen. Die Ursachen liegen in kleinräumigen Effekten (z.B. Änderung der Flächennutzungen im direkten Umfeld, Straßenneubauten, Baustellen ggf. mit Umleitungsverkehr) oder großräumigen Effekten (Grenzöffnung mit verstärktem Ausflugsverkehr 1990, wirtschaftliche Schwächephase in verschiedenen Zeiträumen seit 2000 etc.).

(33) Der Anteil des Lkw-Verkehrs (Lfw, Lkw, Lz, Bus) liegt auf der L 211 bei rund 5 bis 10%. An der Anbindung der Freizeiteinrichtungen ergibt sich ein Lkw-Anteil von weniger als 5%.

(34) Die Werte der Straßenverkehrszählungen (DTV) werden für verschiedene Zeiträume ausgewiesen:

- DTV: Mittelwert für alle Tage eines Jahres (Jan. - Dez., Mo.-So. inkl. Ferientage oder Feiertage).
- DTVw (Werktage): Mittelwert für alle Werktage des Jahres (Jan. - Dez., Mo.-Sa., ohne Ferientage)
- DTVu (Urlaubstage): Mittelwert für alle Urlaubswerktage des Jahres (Mo. - Sa. in den Schulferien)
- DTVs (Sonntage): Mittelwert über alle Sonntage des Jahres

Straßenverkehrszählung 2015

Niedersachsen

Allgemeine Angaben					Ver- gleich DTV	Verkehrsbelastung				GL- Faktor	MSV	Zähldaten				Lärmkennwerte					
Straße	TK/Zst.-Nr.	Region	Zahlart Reduk.	2010		2015			Di-Do _{NZS}			fer	MSV _{Ri}	Kfz _{Ri}	SV _{Ri}	Kfz _{Ri}	SV _{Ri}	Tage	M	p	L _m ⁽²⁵⁾
				DTV		LV	SV	Kfz													
				W		Rad	Bus														
E-Str.	zust. Stelle	Richtung I		2010	W	Rad	Bus							NoW ₁₅₋₁₈	NoW	Tag 06-22 Uhr					
		Richtung II		SV	U	Krad	LoA	LV	b ₅₀				bSV _{Ri}	Fr ₁₅₋₁₈	Fr	Nacht 22-06 Uhr					
	Anzahl			2005	S	LvM	LZ	SV	b ₇₅				MSV _{Ri}	FeW ₁₅₋₁₈	FeW	Day 06-18 Uhr					
	Fahrtstreifen	FS / OD	Zabl. [km]	SV	S								bSV _{Ri}	So ₁₆₋₁₉	So	Evening 18-22 Uhr					
			ges. / FS	DZ	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]		[Kfz/24h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[dB(A)]	[dB(A)]			
L 211		2825 0523		Tf2	3 608	3 913	3 706	207	3 654	1,03	205						227	5,2	62,4		
	35		303		245	3 859		38			18,2 %						35	6,7	54,6		
		Bispingen				3 986	40	82	3 432	0,97	192						250	5,7	62,9		
		L 170, L 211, K 34				4 035	3 666	87	222	1,06	18,3 %						158	2,6	60,1		
	2	FS																			
L 211		2925 0524		Tf2	4 135	5 097	4 922	175	4 875	1,03	250						296	3,4	63,1		
	35		303		283	4 964		31			18,2 %						45	4,3	55,2		
		L 212, L 211				5 136	52	73	4 645	0,93	267						326	3,7	63,6		
		A 7, L 211, KVP				5 596	4 870	71	230	1,20	18,3 %						206	1,7	61,0		
	2	FS																			

Bild 3

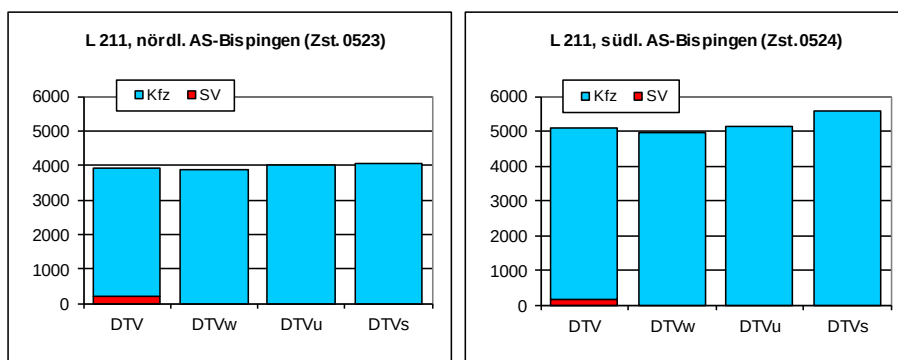


Bild 4

Für die relevanten Zählstellen auf der L 211 ergibt sich für den Zeitraum 2015:

- Die höchsten Verkehrsmengen ergeben sich an den Zählstellen auf der L 211 an Sonntagen. Hier macht sich die große Relevanz des Untersuchungsraums für Freizeitnutzungen bemerkbar.
- An der Zählstelle 523 nördlich der AS Bispingen sind die Unterschiede allerdings nur gering. Zwischen einem Werktag und einem Sonntag beträgt die Differenz nur knapp 200 Kfz/ 24 h.
- An Zählstelle 524 südlich der AS Bispingen liegt diese Differenz schon bei rund 600 Kfz/ 24 h.

(35) In dem Untersuchungsbereich ist damit neben dem normalen Werktagverkehr (Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Besorgung, wöchentliche Freizeitaktivität) insbesondere der Ausflugs- und Urlaubsverkehr prägend.

(36) Durch die hohe Attraktivität der Lüneburger Heide und der dort vorhandenen Einrichtungen (z.B. Snowdome, Kartbahn, Heide-Park, Center Parc, Soltau Therme, Freizeit- und Gastronomieeinrichtungen Bereich Ehrhorn/ Wilseder Berg (Walderlebniszentrum), Landschaftspark Iserhatsche in Bispingen) werden die sonst zu Urlaubszeiten und an Sonntagen üblicherweise reduzierten Verkehrsmengen sogar teils überschritten.

(37) Auf der L 211 (Seestraße) in Behringen wurde im Zusammenhang mit einem anderen Projekt im Mai 2018 eine Verkehrszählung in Höhe des Campingplatzes durchgeführt.

(38) Die Zählstelle ist in ihrer Lage nahezu identisch mit der Zählstelle 524 der allgemeinen Straßenverkehrszählung. Hier wurde im Jahre 2015 ein Werktagswert (DTVw) von 3.859 Kfz/ 24 h ermittelt (s.o.)

(39) In der Zählung vom 8. Mai 2018 ergeben sich mit 3.681 Kfz bei einem Schwerververkehrsanteil von 6,4 % knapp 200 Fahrten weniger, was einem Rückgang der Verkehrsmengen von 2015 bis 2018 um rund 4,7 % entspricht.

Fahrtrichtung Norden					
	Pkw, Zwei- rad	Lfw	Lkw, Lz, Bus	Kfz	Kfz
00:00-01:00	3	0	1	4	-4
01:00-02:00	0	1	0	1	-1
02:00-03:00	1	0	0	1	-1
03:00-04:00	6	0	2	8	-8
04:00-05:00	11	0	1	12	-12
05:00-06:00	48	9	4	61	-61
06:00-07:00	74	17	6	97	-97
07:00-08:00	80	9	7	96	-96
08:00-09:00	98	7	8	113	-113
09:00-10:00	92	4	14	110	-110
10:00-11:00	93	9	7	109	-109
11:00-12:00	75	10	12	97	-97
12:00-13:00	96	8	8	112	-112
13:00-14:00	95	7	4	106	-106
14:00-15:00	92	11	7	110	-110
15:00-16:00	105	18	10	133	-133
16:00-17:00	138	15	6	159	-159
17:00-18:00	124	8	7	139	-139
18:00-19:00	118	7	3	128	-128
19:00-20:00	76	7	0	83	-83
20:00-21:00	73	8	1	82	-82
21:00-22:00	31	3	0	34	-34
22:00-23:00	21	3	1	25	-25
23:00-00:00	5	3	1	9	-9
Summe	1.555	164	110	1.829	-1829
	85,0%	9,0%	6,0%		

Fahrtrichtung Süden					
	Pkw, Zwei- rad	Lfw	Lkw, Lz, Bus	Kfz	
00:00-01:00	4	0	0	4	8
01:00-02:00	0	0	0	0	1
02:00-03:00	3	1	0	4	5
03:00-04:00	4	1	0	5	13
04:00-05:00	7	1	1	9	21
05:00-06:00	23	9	3	35	96
06:00-07:00	33	14	7	54	151
07:00-08:00	68	10	9	87	183
08:00-09:00	54	16	11	81	194
09:00-10:00	85	12	12	109	219
10:00-11:00	83	8	12	103	212
11:00-12:00	90	10	6	106	203
12:00-13:00	97	11	12	120	232
13:00-14:00	104	13	7	124	230
14:00-15:00	97	13	8	118	228
15:00-16:00	111	17	8	136	269
16:00-17:00	150	22	9	181	340
17:00-18:00	121	14	6	141	280
18:00-19:00	143	13	7	163	291
19:00-20:00	75	12	4	91	174
20:00-21:00	67	8	2	77	159
21:00-22:00	47	2	1	50	84
22:00-23:00	34	1	1	36	61
23:00-00:00	16	2	0	18	27
Summe	1.516	210	126	1.852	3681
	81,9%	11,3%	6,8%		% SV -> 6,4%

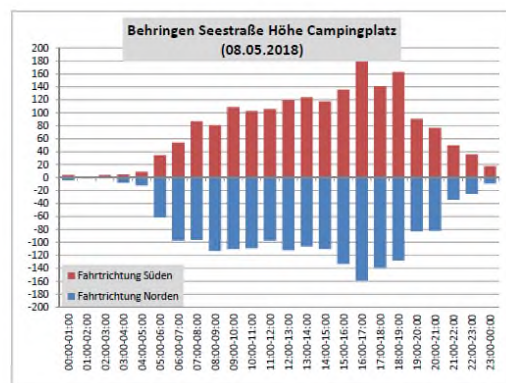


Bild 5

(40) In Anbetracht der Tatsache, dass die aktuell im März 2020 erhobenen Daten zu gering erscheinen (jahreszeitliche Schwankungen und Einflüsse der Corona-Krise) und derzeit nicht abzusehen ist, wann wieder valide Daten erhoben werden können, können die vorliegenden Verkehrswerte der Jahre 2014 und 2018 als Grundlage genutzt werden.

(41) 2014 waren fast alle derzeit im Untersuchungsgebiet vorhandenen Nutzungen bereits vorhanden. Lediglich der Trampolin-Park, das Labyrinth und der Subway waren noch nicht vorhanden, verursachen derzeit aber auch vergleichsweise wenig Verkehr.

(42) Die 2014er Daten werden mit den aktuellen Werten der allgemeinen Straßenverkehrszählung 2015 und der 2018er Zählung auf der L 211 nördlich der AS Bispingen aktualisiert und kalibriert. Es ergibt sich der Nullfall 2018 (**ABBILDUNG 3**).

4 Zukünftige Verkehrsmengen (Zeitraum 2035)

4.1 Allgemeine Entwicklungen

(43) Die zukünftige Verkehrssituation hängt von einer Reihe von Faktoren ab, deren Entwicklungen und Auswirkungen derzeit nur schwerlich abzuschätzen sind (zunehmender Motorisierungsgrad, steigende Mobilitätswünsche, wachsender Führerscheinbesitz, Fahrtkosten, aber auch stagnierende und alternde Bevölkerung, Transitverkehre, wirtschaftliche Situation etc.).

(44) Auf der Grundlage der bisherigen Entwicklungen im Untersuchungsraum wird trotz teilweise stagnierender oder sogar sinkender Verkehre davon ausgegangen, dass die Verkehrsmengen bis zum Zeitraum 2035 noch weiter ansteigen.

(45) Es ergeben sich in den ersten Jahren zunächst höhere, in späteren Jahren kleinere Wachstumsraten. Im Zeitraum 2035 werden die Verkehrsmengen voraussichtlich einen Sättigungsbereich erreicht haben.

(46) Zur Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrssteigerungen werden die derzeitigen Verkehrsmengen zur Sicherheit mit dem Faktor 1,1 für den Kfz-Verkehr und 1,2 für den Schwerverkehr auf den Zeitraum 2035 hochgerechnet (d.h. + 10% bzw. + 20% Verkehrsanstieg).

(47) Die Annahmen dürften auf der deutlich sicheren Seite liegen. Damit sind auch mögliche Verkehrssteigerungen durch weitere Attraktionen oder Freizeiteinrichtungen im weiteren Umfeld berücksichtigt.

4.2 Spezielle Entwicklungen

(48) Da aus den genannten Gründen auf ältere Verkehrswerte zurückgegriffen wird, sind auch einige Nutzungen, die heute bereits bestehen, aber 2014 bzw. 2018 noch nicht am Standort angesiedelt waren, zu berücksichtigen. Dies gilt für den Trampolinpark, das Abenteuer Labyrinth und den Subway.

(49) In dem Gesamtgebiet sind gastronomische Nutzungen, Freizeitnutzung, Beherbergung und gewerbliche Nutzungen zur Ansiedlung vorgesehen.

(50) Der Schwerverkehrsanteil (Ver- und Entsorgung, Busse) ist im Bereich der Hotel-, Gastronomie- und Freizeitnutzung nur gering und liegt bei ca. 2 %.

(51) Im Einzelnen sind zu berücksichtigen:

Hotels:

(52) Es wird vereinfachend von einer vollständigen Belegung der Hotels ausgegangen. Aufgrund der Lage an der BAB 7 werden nur kurze Verweildauern angenommen. Bei Seminar- oder Konferenznutzungen sind auch längere Verweildauern möglich. Bei kurzzeitigen Übernachtungen erfolgt pro Zimmer täglich eine Zufahrt und eine Abfahrt.

(53) Die Annahmen liegen auf der „sicheren Seite“. Fahrten durch Beschäftigte, Ver- und Entsorgungen sind darin pauschaliert enthalten.

- Sporthotel Ralf Schumacher
 - 16 Einzelzimmer
 - 50 Doppelzimmer
 - 4 Suiten
 - ➔ 140 Kfz-Fahrten
- Hotel an der Ceresbahn
 - 6 Einzelzimmer
 - 102 Doppelzimmer
 - ➔ 216 Kfz-Fahrten
- Hotel an der Skihalle
 - 98 Zimmer/ 196 Betten
 - ➔ 196 Kfz-Fahrten

Gastronomie

(54) Für die Schnellrestaurants Burger King und Kentucky Fried Chicken wird, vergleichbar mit dem McDonalds Schnellrestaurant, von rund 2.000 Kfz-Fahrten pro 24 h (1.000 Kfz-Zu- und 1.000 Kfz-Abfahrten) ausgegangen. Das Timber Jack Steakhouse und das Subway verursachen weniger Verkehr. Hier ist nur von der Hälfte, also rund 1.000 Kfz-Fahrten pro 24 h (500 Zufahrten und 500 Abfahrten) auszugehen.

(55) Viele Fahrzeuge fahren nur von der Autobahn ab, um zu essen und anschließend ihre Fahrt fortzusetzen. Dieser „gebrochene Verkehr (Mitnahmeeffekt)“ wird jedoch nicht abgezogen, da diese Fahrzeuge zwar auf der A 7 ohnehin vorhanden sind, aber auf dem untergeordneten Netz trotzdem Neuverkehre sind.

(56) Die neuen gastronomischen Angebote treten untereinander, aber auch mit den bestehenden gastronomischen Angeboten (McDonalds, Skihalle, Blitzdöner, Raiffeisen-Tankstelle, Tank- und Rastanlage Bispingen), in Konkurrenz. Prinzipiell ist durch die A 7 und die Nutzungen im Umfeld ein hohes Kundenaufkommen zu erwarten, dennoch sind Konkurrenzeffekte in Höhe von 30 % zu erwarten. Das heißt, die Anzahl der ermittelten Fahrten ist um 30 % zu reduzieren.

(57) Weiterhin sind auch Verbundeffekte wahrscheinlich. Bis zu 30 % aller Gäste verbinden einen Besuch einer der Freizeitanlagen mit einem Besuch der gastronomischen Einrichtungen. Um diesen Anteil wird das Verkehrsaufkommen der gastronomischen Betriebe zusätzlich reduziert.

(58) Die Annahmen liegen auf der „sicheren Seite“. Fahrten durch Beschäftigte, Ver- und Entsorgungen sind darin pauschaliert enthalten.

- Burger King Ceresbahn
➔ 980 Kfz-Fahrten
- Kentucky Fried Chicken (ehemalige Autobahnmeisterei)
➔ 980 Kfz-Fahrten
- Timber Jack Steakhouse Gaußcher Bogen
➔ 490 Kfz-Fahrten
- Subway bei Trampolinpark
➔ 490 Kfz-Fahrten

Freizeitnutzungen:

- **Modellbauwelten**

(59) Die Modellbauwelten sind konzipiert als Ergänzungsnutzung für die Skihalle während der Sommersaison. Ziel ist eine gleichmäßige Auslastung der Anlage im Jahresverlauf. Da in den Ursprungsdaten bereits Verkehr zur Skihalle enthalten ist, sind durch die Modellbauwelten keine größeren Verkehrssteigerungen zu erwarten. Zur Sicherheit wird jedoch von 100 zusätzlichen Zufahrten und 100 zusätzlichen Abfahrten pro Tag ausgegangen. → **200 Kfz-Fahrten**

- **Trampolinpark**

(60) Für den Trampolinpark werden Vergleichswerte von Trampolinparks ähnlicher Größe angenommen. Im Schnitt sind 550 Gäste pro Tag zu erwarten. Diese kommen fast zu 100 % mit dem PKW. Jeder PKW ist durchschnittlich mit drei Personen besetzt. Damit ergeben sich rund 180 PKW-Zu- und 180 PKW-Abfahrten. Da die Nutzung des Trampolinparks zeitlich begrenzt ist, werden häufig noch andere Nutzungen in der Umgebung aufgesucht. Es kann von einem 20 prozentigen Verbundeffekt ausgegangen werden, so dass sich letztlich rund 150 Zu- und 150 Abfahrten ergeben. → **300 Kfz-Fahrten**

- **Abenteuer Labyrinth**

(61) Hier kann von vergleichbaren Daten, wie im Trampolinpark ausgegangen werden. → **300 Kfz-Fahrten**

- **Battle Card Videospiel**

(62) Für eine Spiel- und Automatenhalle ist von rund 100 Kfz-Zu- und 100 Kfz-Abfahrten zu rechnen. → **200 Kfz-Fahrten**

- **Fläche 7**

(63) Nördlich der Straße Ceresbahn und östlich der Straße Horstfeldweg sind noch unbebaute Flächen, die teilweise als Gewerbeflächen ausgewiesen sind (Fläche 7). Für diese Fläche ist jedoch aufgrund der Nachbarnutzungen von Nutzung durch weitere Freizeitangebote auszugehen. Die Fläche ist ca. 10 ha groß.

Da für diese Flächen noch keinerlei Planungen vorliegen, wird nach Bosserhoff von einem Mittelwert für Freizeitparknutzungen ausgegangen. Hierbei ist von 1.250 Besuchern pro Tag auszugehen. Dies wird auch gestützt durch aktuelle eigene Projekte (z.B. zum Rasti-Land). Bei einem MIV-Anteil nahe 100 % und einem Besetzungsgrad von 3 ergeben sich rund 400 Kfz-Zufahrten. Auch hier ist ein Verbundeffekt von 20% abzuziehen. Damit ergeben sich rund 320 Kfz-Zufahrten und 320 Kfz-Abfahrten pro Tag. → **640 Kfz-Fahrten**

(64) Die Annahmen liegen auf der „sicheren Seite“. Fahrten durch Beschäftigte, Ver- und Entsorgungen sind pauschaliert enthalten.

Gewerbenutzungen

(65) Im Bereich des Gaußschen Bogens sind darüber hinaus noch weitere gewerbliche Nutzungen geplant. Teilweise sind hier schon Grundstücke verkauft und damit deren zukünftige Nutzung bekannt. Insgesamt sind noch ca. 10,2 ha gewerbliche Flächen unbebaut.

(66) Es handelt sich um die Flächen 1 bis 6 laut **ABBILDUNG 4**. Für die Fläche 7 ist teilweise von Freizeitnutzung auszugehen (s.o.). Die Fläche 8 wird als Überlaufparkplatz genutzt. Die Fläche 9 kommt in dieser Überarbeitung neu hinzu. Sie befindet sich östlich der Flächen 7, ist etwa 6 ha groß und wird gewerblich genutzt.

Fläche 1 Logistik, ca. 4 ha Bruttobauland

(67) Auf Fläche 1 soll sich ein Unternehmen der Logistikbranche ansiedeln. Geplant ist hier eine Halle mit rund 11.700 qm Fläche auf einer 4 ha großen Bruttobaulandfläche.

(68) Da noch keine genaueren Daten vorliegen wird von den Werten eines vergleichbaren Objektes (überregionales Verteilzentrum) in ähnlicher Größenordnung ausgegangen.

(69) Es ergeben sich pro Werktag **340 Kfz-Fahrten**, 60 % im SV.

Fläche 2 Lebensmittelproduktion ca. 3 ha Bruttobauland

(70) Auf der Fläche 2 siedeln sich zwei Unternehmen aus der Lebensmittelproduktion an. Zur Prognose der sich ergebenden Verkehrswerte wird auf Vergleichswerte anderer Unternehmen der Lebensmittelproduktion zurückgegriffen.

Beschäftigtenverkehr (ca. 40 Beschäftigte):

- Wegehäufigkeit pro Beschäftigtem: 2,0 → 80
- Anwesenheitsfaktor: 0,8 → 65
- MIV-Anteil: 0,9 → 60
- Besetzungsgrad der Kfz: 1,3 → 45

(71) Es ergeben sich demnach ca. 25 Kfz-Zufahrten und 25 Kfz- Abfahrten werktäglich durch die Beschäftigten.

Kunden und Besucherverkehr:

(72) Es kann von ca. 0,5 Wegen pro Beschäftigtem im Besucher und Kundenverkehr ausgegangen werden. Der MIV-Anteil wird bei 100 % und der Besetzungsgrad bei 1,0 liegen. Entsprechend ergeben sich ca. 20 Zufahrten und 20 Abfahrten im Besucher- und Kundenverkehr.

Güterverkehr:

(73) Pro Werktag ergeben sich etwa 75 Lkw-Zufahrten ergeben.

(74) Insgesamt ergeben sich demnach bis zu 120 Kfz-Zufahrten und 120 Kfz-Abfahrten werktäglich, **insgesamt also ca. 240 Kfz-Fahrten**. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 60 %.

**Flächen 3 bis 6 und 9 Nutzung unbekannt
ca. 3,2 ha und 6 ha Bruttobauland**

(75) Auf den Flächen 3 bis 6 sind die zukünftigen Nutzung weitgehend unbekannt (lediglich bekannt ist, dass die Firma Würth eine Fläche von 0,4 ha im Westen der Fläche 5 erworben hat). Hier soll von pauschal 50 Kfz-Zufahrten und 50 Kfz-Abfahrten pro ha ausgegangen werden insgesamt ergeben sich dann 320 Kfz-Fahrten pro Werktag. Der Schwerverkehrsanteil ist hier mit rund 25 % anzunehmen

(76) Für die 6 ha große Fläche 9 wird ebenfalls von 50 Kfz-Zu und 50 Kfz-Abfahrten/ Werktag bei einem SV-Anteil von 25 % ausgegangen.

Zusammenfassung Verkehrserzeugung:

Nutzung	Kfz/ SV pro 24 h
Hotels	550/ 10
Gastronomie	2.940/ 60
Freizeitnutzung	1.640/ 35
Gewerbe Logistik Fläche 1	340/ 205
Gewerbe Lebensmittelproduktion Fläche 2	240/ 150
Gewerbe Flächen 3 - 6	320/ 80
Fläche 9	600/ 150
Summe gesamt	6.630/ 690

(77) Damit ergeben sich pro Werktag ca. 6.630 Kfz-Fahrten (3.315 Kfz-Zufahrten und ca. 3.315 Kfz-Abfahrten). Etwa 690 Fahrzeuge davon sind dem Schwerverkehr zuzurechnen.

(78) Der Anteil der Lkw zwischen 2,8 t und 3,5 t Gesamtgewicht, demnach der zusätzlich zum Schwerverkehr lärmtechnisch relevanten Lkw-/ Bus-Verkehr, wird mit rund einem Viertel des Schwerverkehrs angenommen. Damit ergeben sich etwa 675 Lkw/ Bus > 2,8 t mit Bezug zu den neuen Nutzungen.

(79) Es wird vereinfachend davon ausgegangen, dass es sich bei diesen Werten um einen DTV-Wert handelt (durchschnittlicher-täglicher-Verkehr als Jahresmittelwert inkl. Sa, So, Feiertage), obwohl dieser deutlich geringer liegen dürfte (an Werktagen gewerblicher Verkehr, an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen Freizeitverkehr).

(80) Die Herkunfts- und Zielrichtungen der zusätzlichen Fahrten kann analog zu den bereits derzeit vorhandenen Fahrten angenommen werden:

- ca. 35,0 % über die A 7 von/ nach Richtung Nord,
- ca. 35,0 % über die A 7 von/ nach Richtung Süd,
- ca. 12,5 % über die L 211 von/ nach Richtung Nordwest (z.B. Behringen, B 3),
- ca. 17,5 % über die L 211 von/ nach Richtung Südost (z.B. Bisingen, Munster),

5 Anbindungsvarianten

(81) Zur Anbindung aller Nutzungen im Bereich Horstfeldweg und Gaußscher Bogen an das übergeordnete Verkehrsnetz besteht derzeit lediglich eine Anbindung an den Kreisverkehrsplatz Horstfeldweg/ L 211/ Rampe A 7 (Knoten 2).

(82) In diesem Ausbauzustand werden die Prognoseverkehre des Jahres 2035 mit dem Programmsystem VISUM auf das Verkehrsnetz umgelegt. Es entsteht der **Planfall 1** (**ABBILDUNG 5**).

(83) Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die Anlage einer weiteren Anbindung an die L 211 vom Gaußschen Bogen parallel zum bestehenden Gehweg zu empfehlen.

(84) Für eine zweite Anbindung ist ein Knotenpunkt (Knoten 5) an der L 211 einzurichten. Dieser muss gemäß Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) mit einem Linksabbiegestreifen ausgestattet werden. Dieser sollte genügend Aufstelllänge für einen Lastzug bieten, die Aufstellstrecke demnach mindestens 20 m lang sein.

(85) Damit kann das Gebiet über zwei Straßen an das überörtliche Hauptstraßennetz angeschlossen werden. Im Falle von Bauarbeiten mit Straßensperrung oder eines Unfalls an einer Anbindung, wäre der Bereich immer noch über die zweite Anbindung erreichbar.

(86) Von besonderer Bedeutung ist die zweite Anbindung aber für die Trennung der gewerblichen Verkehre von den Freizeitverkehren. Insbesondere an Freitagen und Ferienwerktagen erfolgt eine gleichzeitige Nutzung des Gebietes durch normalen Gewerbeverkehr und Freizeit-/ Ausflugsverkehr. Durch eine Trennung der Fahrten werden Konflikte zwischen Gewerbe-/ Berufs- und Freizeitverkehr minimiert. Vor allem der Schwerverkehr nutzt aufgrund der Lage der Betriebe die zusätzliche Anbindung vom Gaußschen Bogen an die L 211.

(87) Die Trennung der Verkehre ist auch für die touristischen Fußgänger- und Radverkehrsströme relevant. Diese fahren dem Gebiet über den Kreisverkehrsplatz und den Horstfeldweg zu und wieder ab. Beeinträchtigungen oder Gefahrensituationen durch gewerblichen Verkehr und hierbei den Schwerverkehr werden minimiert, sofern diese Lkw-Fahrten über die alternative Anbindung laufen.

(88) Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Horstfeldweg als Hauptanbindung in unmittelbarer Nähe zur Verknüpfung mit der L 211/ Kreisverkehrsplatz von Fußgängern gequert wird (McDonalds/ verrücktes Haus/ künftig Hotel <--> Trampolinpark/ Labyrinth/ Subway/ künftig Burger King und Steakhaus). Auch hier kann einer Verlagerung der Schwerverkehrsfahrten auf die alternative Anbindung zur Steigerung der Verkehrssicherheit dienen.

(89) Durch die zweite Anbindung am Knoten K 5 wird der Verkehr auf der Landestraße L 211 nicht beeinträchtigt. Die Geradeausverkehre im Zuge der Landesstraße verfügen ebenso wie die Rechtsabbieger und die Linksabbieger in das Gebiet über eine sehr gute Verkehrsqualität der Stufe A. Der Verkehrsfluss ist damit nahezu frei.

(90) Aufgrund des vorzusehenden Linksabbiegestreifens von der L 211 Nordwest in Richtung Gewerbegebiet ergeben sich auch keine nennenswerten Verzögerungen durch abbremsende oder langsam fahrende Linksabbieger für den Verkehr im Zuge der L 211.

(91) Die Rechtseinbieger vom Gewerbegebiet können an dieser neuen Anbindung mit sehr guter Verkehrsqualität abfließen, für die Linkseinbieger ergeben sich nur geringere Wartezeiten bei einer Verkehrsqualität der Stufe B.

(92) Die ermittelten Verkehrsqualitätsstufen an dem Knoten 5 ergeben eine gute bzw. fast ausschließlich sehr gute Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität der Stufen A und B. Entsprechend nutzen Kfz-Fahrer auch nicht zu kleine Zeitlücken, um in den Hauptstrom einfahren oder von diesem Abbiegen zu können. Aufgrund der guten Verkehrsqualität konzentrieren sich Kfz-Nutzer auch nicht nur auf den bevorrechtigten Kfz-Hauptstrom, sondern können auch die auf dem parallel zur L 211 verlaufenden Geh-/ Radweg verkehrenden Radfahrer und Fußgänger sehr gut beachten.

(93) Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Wirkungen der zweiten Anbindung wird diese von uns eindeutig empfohlen.

(94) Mit diesem geänderten Verkehrsnetz werden die Prognoseverkehre des Jahres 2035 mit dem Programmsystem VISUM umgelegt. Es entsteht der **Planfall 2 (ABBILDUNG 6)**.

(95) Für diese beiden Planfälle soll nachfolgende die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität geprüft werden.

6 Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität

(96) Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten sind die Spitzenstunden maßgeblich. Im Mittel (DTV) liegt die Spitzenstunden auf der L 211 an einem Werktag in der Zeit von 16.00 bis 17.00 Uhr. Dabei werden ca. 8,9 % des Tagesverkehrs abgewickelt.

(97) Die Prognose der neuen Nutzungen legt unterschiedliche Prognosetage zu Grunde.

(98) Für den Bereich der **Hotellerie** wurde von einer maximalen Auslastung ausgegangen. Diese trifft eher am Wochenende und/ oder in der Ferienzeit auf. An einem Durchschnittstag ist die Auslastung deutlich geringer.

(99) Im Bereich der **Gastronomie** ist von einer Auslastung eines Durchschnittstages auszugehen. An Spitzentagen (Freizeitnutzungen oder erhöhter Reiseverkehr vornehmlich an Wochenenden oder Feiertagen) liegt die Auslastung eher höher.

(100) Die **Freizeitnutzungen** sind auf einen Durchschnittstag (DTV) prognostiziert. An Wochenenden und in den Ferienzeiten liegt die Auslastung höher.

(101) Die **gewerblichen Nutzungen** sind auf einen Werktag prognostiziert. An Samstagen erfolgen hier nur noch verringerte, an Sonn- und Feiertagen kaum noch Verkehre.

(102) An einem Normalwerktag ist die Auslastung der Hotels, der Freizeitnutzungen und der Gastronomie demnach eher unterdurchschnittlich, die gewerbliche Nutzung aber unter Volllast. Umgekehrt ist es an Spitzentagen, hier vor allem an Sonntagen, im Bereich der Freizeitnutzungen, Gastronomie und Hotel mit deutlich erhöhten Verkehrsmengen zu rechnen. Gewerblicher Verkehr findet jedoch kaum oder gar nicht statt.

(103) Beide Effekte gleichen sich teils aus, so dass ein Mittelwert aus allen Nutzungen ausreichend Sicherheiten für die Berechnung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität bietet. Die Berechnungen werden mit pauschal 10% der ermittelten Tagesbelastungen durchgeführt. Dies bedeutet einen Sicherheitszuschlag von 11 % zum Durchschnittswert (DTV). Damit sind die Anforderungen gemäß der sogenannten 50. Stunden berücksichtigt, d.h. an 50 Stunden des Jahres dürfen die Belastungen auch über den zugrunde gelegten Werten liegen.

(104) Der Schwerverkehr wird entsprechend der Schwerverkehrsmatrix eingegeben.

(105) Die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität der Knotenpunkte wird gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) geprüft (**ABBILDUNG 7**).

(106) Die bereits vorhandenen Knotenpunkte werden zuerst jeweils im heutigen Ausbauzustand bezüglich der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität geprüft. Sollten weitere Maßnahmen erforderlich sein (z.B. Umbauten oder Signalisierungen), werden ergänzende Berechnungen in einem zweiten Schritt durchgeführt.

(107) Zu prüfen sind:

- K 1: L 211/ nördl. Rampe A 7
(vorfahrtgeregelte Einmündung mit Linksabbiegestreifen)
- K 2: L 211/ südl. Rampe A 7/ Anbindung Freizeiteinrichtungen
(Kreisverkehrsplatz)
- K 4: L 211/ Raiffeisen-Tankstelle
(vorfahrtgeregelte Einmündung mit Linksabbiegestreifen, links einbiegen verboten)
- K 5: L 211/ Gaußscher Bogen – nur in Planfall 2
(vorfahrtgeregelte Einmündung mit Linksabbiegestreifen)

(108) Am Knotenpunkt 1 ergibt sich vorfahrtsgeregelt im heutigen Ausbauzustand in beiden Planfällen eine **befriedigende Verkehrsqualität der Stufe C**. Hier sind demnach keine baulichen Veränderungen notwendig (**ABBILDUNG 8**).

(109) Am Knoten 2 ergibt sich als Kreisverkehrsplatz in beiden Planfällen eine **gute Verkehrsqualität der Stufe B**. Auch hier sind baulicher Veränderungen nicht notwendig (**ABBILDUNG 9**).

(110) An Knoten 4 ergibt sich in beiden Planfällen eine **sehr gute Verkehrsqualität der Stufe A** (**ABBILDUNG 10**). Hier ist das links einbiegen in Richtung L 211 verboten. Fahrzeuge von den dortigen Nutzungen nach Norden müssen rechts einbiegen und im Kreisverkehrsplatz wenden.

(111) Knoten 5 kommt nur in Planfall 2 zum Tragen. Hier ergibt sich dann eine **gute Leistungsfähigkeit der Stufe B** (**ABBILDUNG 11**). Dabei ist es notwendig, einen Linksabbiegestreifen von der L 211 einzurichten. Rechnerisch wäre die Mindestaufstelllänge von 20 m zwar ausreichend, aber aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils wäre es sinnvoll die Aufstelllänge auf 40 m zu erhöhen, so dass sich zwei Lastzüge hintereinander aufstellen können.

Knoten	Ausbau	Verkehrsqualität
Knoten 1 PF 1 und 2	vorfahrtsgeregelt	QSV C
Knoten 2 PF 1 und 2	Kreisverkehrsplatz	QSV B
Knoten 4 PF 1 und 2	vorfahrtsgeregelt	QSV A
Knoten 5 nur PF 2	vorfahrtsgeregelt	QSV B

7 Fazit

(112) In Bispingen ist im Bereich des Horstfeldwegs und des Gaußschen Bogens die Ansiedlung weiterer Freizeit- und Gewerbenutzung vorgesehen. Für einen großen Teil der Flächen stehen bereits die späteren Nutzungen weitgehend fest, so dass die Prognose relativ zielgerichtet erstellt werden kann.

(113) Für die geplanten Nutzungen sind rund 6.600 Kfz-Fahrten täglich zu erwarten. Aufgrund des hohen Anteils von Freizeit-, Gastronomie- und Beherbungsnutzungen liegt der Schwerverkehrsanteil mit 10 % vergleichsweise gering, was sich positiv auf die Leistungsfähigkeit auswirkt.

(114) Diese Kfz-Fahrten werden entweder über den Horstfeldweg und den Kreisverkehrsplatz L 211/ Horstfeldweg/ Rampe A 7 zum übergeordneten Verkehrsnetz abfließen (**Planfall 1**) oder aber zusätzlich über eine zweite Anbindung an die L 211 vom Gaußschen Bogen aus (**Planfall 2**).

(115) Bauliche Maßnahmen an den Knotenpunkten 1, 2 und 4 sind in beiden Planfällen nicht erforderlich. In Planfall 2 ist die Neuanlage eines Knotenpunktes mit Linksabbiegestreifen von der L 211 in den Gaußschen Bogen (Knoten 5) erforderlich.

(116) Alle Knotenpunkte verfügen noch über größere Reserven (ermittelte Verkehrsqualitäten sind A bis C) und können damit auch Spitzenbelastungen an Tagen mit höherem Freizeitverkehr verkraften.

(117) Aus Gründen der Leistungsfähigkeit bringt eine zweite Anbindung des Bereiches (Knoten 5) für die vorhandene Anbindung (Knoten 2) keine relevante Entlastung. Lediglich einige Kfz aus dem Bereich nutzen nun den Knoten 5 um nach Osten/ Bispingen zu- und abzufahren. Die meisten Verkehre werden jedoch lediglich verlagert und fahren damit über einen anderen Knotenarm in den Kreisverkehrsplatz ein. Deswegen ergibt sich in beiden Fällen eine gute Verkehrsqualität der Stufe B.

(118) Die Anlage einer zweiten Anbindung des Gebietes ist aber dennoch aufgrund einer Reihe von Vorteilen aus verkehrsplanerischer Sicht unserer Ansicht nach eindeutig zu empfehlen.

(119) Bei Störungen an einer Zu- und Ausfahrt durch Unfälle, Baustellen o.ä. könnte auf die zweite Zu- und Ausfahrt ausgewichen werden. Auch bei absoluten Spitzenbelastungen kann die zweite Ausfahrt entlastend wirken.

(120) Da die Gewerbebereiche eher im östlichen Bereich am Gaußschen Bogen liegen, sorgt eine zweite Anbindung für eine weitgehende räumliche Trennung der gewerblichen Fahrten (mit hohem Schwerverkehrsanteil) und der Freizeitverkehre, die eher im westlichen Bereich am Horstfeldweg stattfinden.

(121) Besonders positiv wirkt sich die zweite Anbindung mit der Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Verkehrssicherheit der Fußgänger aus. Diese queren den Horstfeldweg im Nahbereich an der Anbindung an die B 211 um von den Nutzungen McDonalds/ verrücktes Haus/ künftig Hotel die Nutzungen Trampolinpark/ Labyrinth/ Subway/ künftig Burger King und Steakhaus zu Fuß zu erreichen. Hier ergäben sich sonst möglicherweise Gefahrensituationen zwischen querenden Fußgängern und Lkw, die durch eine zweite Anbindung minimiert werden können.

(122) Querungen durch Fußgänger (inklusive Kindern) und der den Horstfeldweg befahrende Schwerverkehr werden durch die zweite Anbindung räumlich getrennt. Hierdurch wäre das Konfliktpotential deutlich verringert, die Verkehrssicherheit spürbar verbessert.

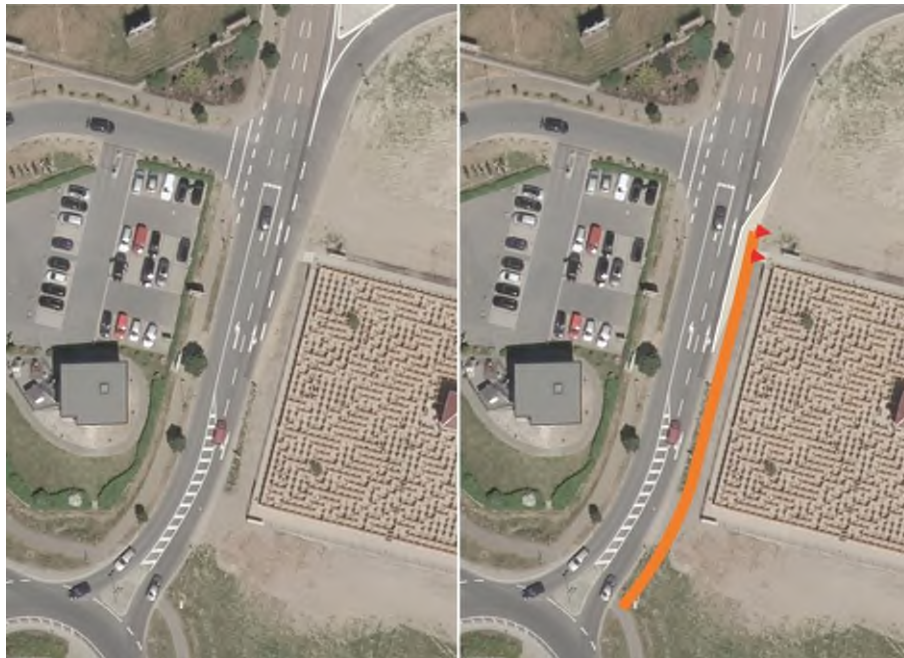
(123) Aus verkehrsplanerischer Sicht ist es demnach deutlich sicherer, den eher gewerblichen Verkehr (bzw. zumindest große Teile des Schwerverkehrs) mit Hilfe einer zweiten Anbindung räumlich von den touristischen Verkehren zu trennen. Diese Vorteile überwiegen aufgrund des Konfliktes Fußgänger (inkl. Kinder) und Radverkehr (der über den Kreisverkehr zufährt) mit dem Schwerverkehr deutlich die Nachteile bezüglich der Verkehrssicherheit, die eine mögliche zweite Anbindung an die L 211 auf freier Strecke mit sich bringt.

(124) Dies gilt insbesondere, da alle Verkehre auf der L 211 (Geradeausfahrer und Abbieger in das Gebiet) mit einer sehr guten Verkehrsqualität der Stufe A ablaufen können. Im Zuge der L 211 ist außerorts die Anlage eines Linksabbiegestreifens erforderlich und geplant, u.a. um den Geradeausverkehr nicht zu beeinträchtigen.

(125) Durch die Ausweitung der Freizeit- und Gastronomienutzungen wird es vermehrt zu Verbundeffekten und damit zu einer längeren Verweildauer der Gäste (im Idealfall über Nacht) kommen.

(126) Damit sollten und werden voraussichtlich auch nur wenige unnötige Kfz-Fahrten (von einem zum anderen Parkplatz der unterschiedlichen Nutzungen; Binnenverkehre) entstehen, da die Nutzungen alle in fußläufiger Entfernung liegen. Hierzu sollten aber noch unterstützende Maßnahmen erfolgen. Insbesondere im südlichen Bereich ist die fußläufige Verknüpfung der Bereiche östlich und westlich des Horstfeldweges nicht optimal.

(127) Auf der Ostseite des Horstfeldweges könnte ein ergänzender Gehweg vorgesehen werden. Dieser sollte bis zu den Nebeneingängen des Trampolinparks und der Labyrinths geführt werden. Hierzu wäre der vorhandene Rechtsabbiegekeil zu verkürzen.



(128) Von den Nutzungen „verrücktes Haus“ und McDonalds wäre eine Gehwegeverbindung zunächst nach Süden zum Kreisverkehr mit Querung an der dortigen Mittelinsel sicher möglich. Auf der Ostseite wäre ein neuer Gehweg anzulegen.

(129) Auch wenn Fußgänger weiterhin direkt in Höhe der Nebeneingänge des Trampolinparks und des Labyrinths den Horstfeldweg queren, so entfällt mit dem Rechtsabbiegestreifen zumindest ein zu querender Fahrstreifen. Zudem steht nun eine gut befestigte Gehwegfläche direkt vor den Nebeneingängen zur Verfügung.

(130) Allerdings ist die Anlage der neuen Gehwegeverbindung aufgrund der Höhenverhältnisse und der Flächenverfügbarkeit ggf. nicht oder nicht mit den üblichen Regemaßen möglich.



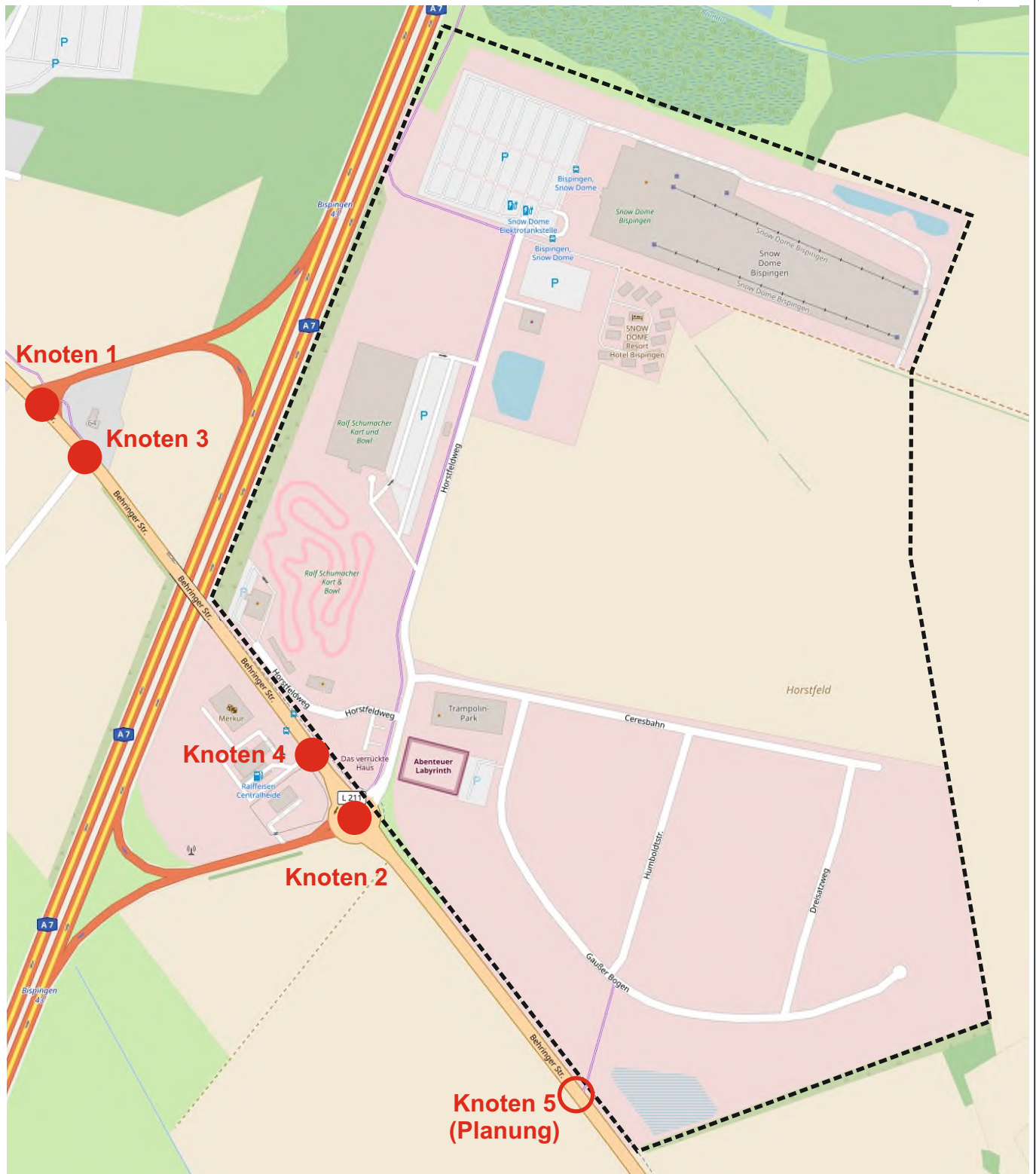
Hannover, Juni 2022

Lothar Zacharias

Maik Dettmar

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias i.A. Dipl.-Geogr. Maik Dettmar

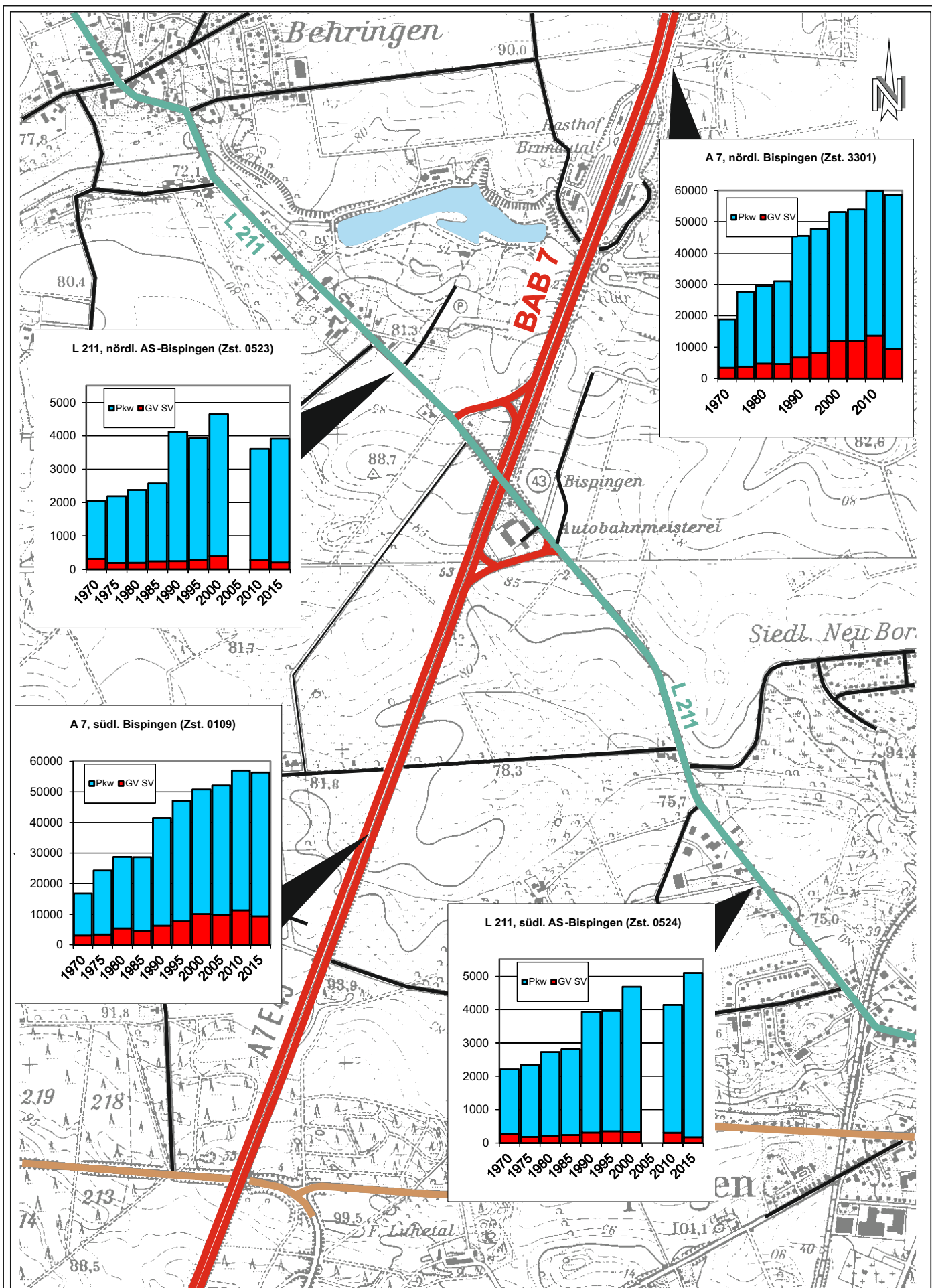
ABBILDUNGEN



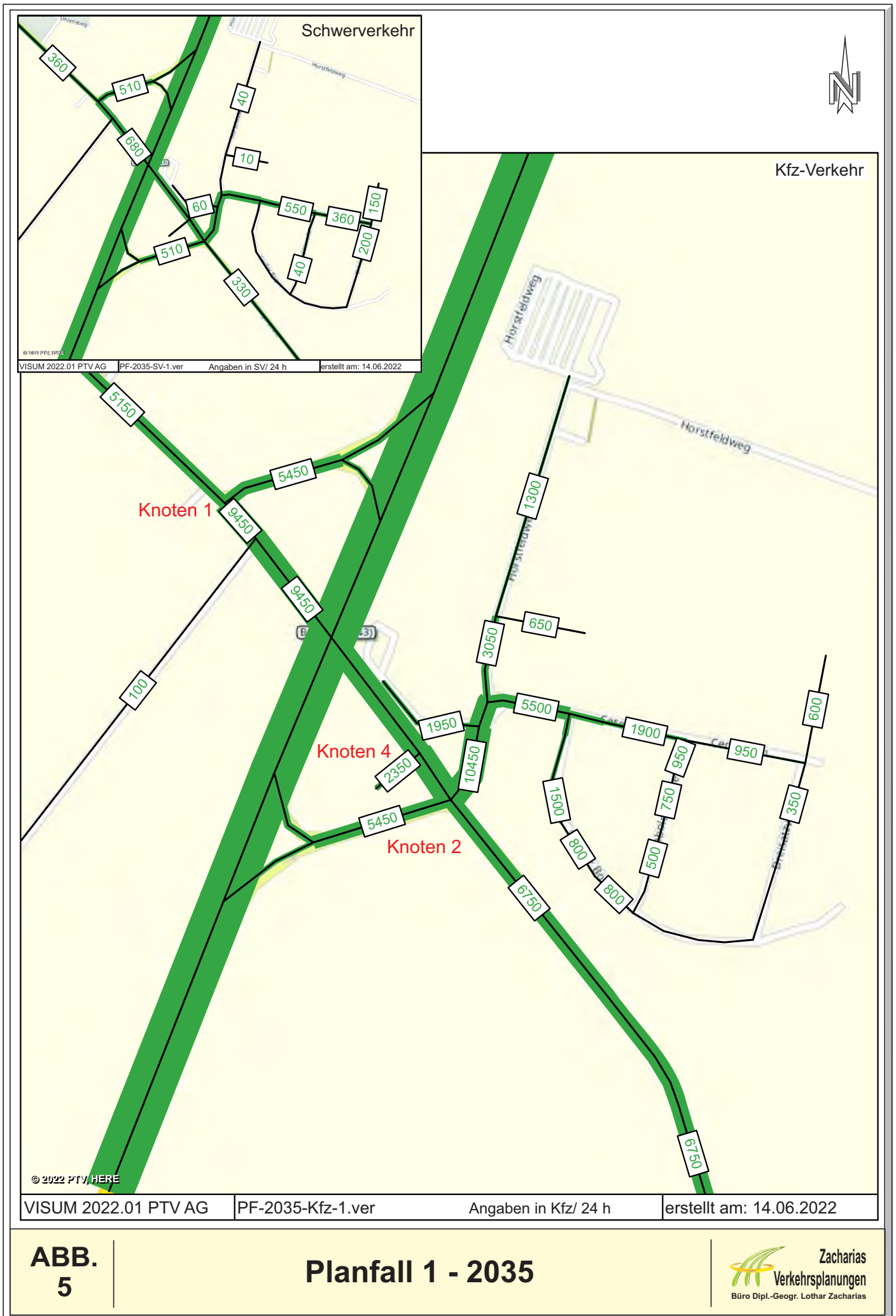
Quelle: openstreetmap-Mitwirkende

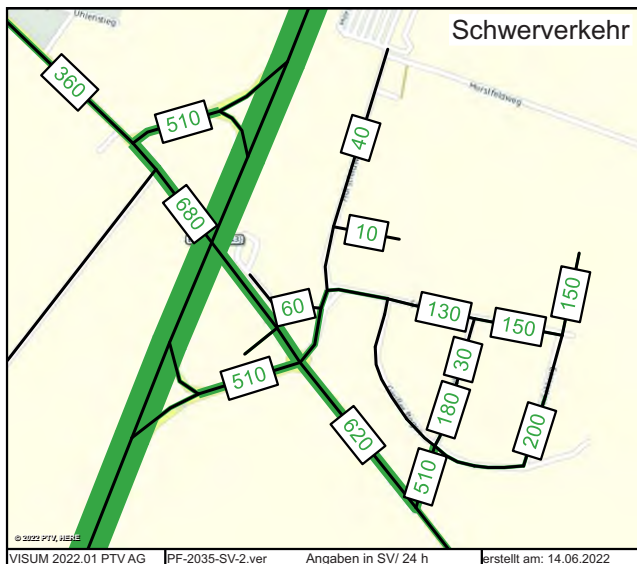
ABB.
1

Übersichtsplan









VISUM 2022.01 PTV AG PF-2035-SV-2.ver Angaben in SV/ 24 h erstellt am: 14.06.2022



VISUM 2022.01 PTV AG PF-2035-Kfz-2.ver Angaben in Kfz/ 24 h erstellt am: 14.06.2022

ABB.
6

Planfall 2 - 2035

Zacharias
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage:

Stufe A: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann den Knotenpunkt nahezu ungehindert passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

Stufe B: Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

Stufe C: Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.

Stufe D: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom gebildet hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Stufe E: Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.

Stufe F: Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Erläuterung Berechnungen ohne Lichtsignalanlage

Strom-Nr.	Nr. des Verkehrsstroms
q-vorh	vorhandene Verkehrsstärke
tg	Grenzeitlücke (nach HBS Tab. 7-5)
tf	Folgezeitlücke (nach HBS Tab. 7-6)
q-Haupt	Verkehrsstärke des bevorrechtigten Stroms (HBS Tab. 7-3 bzw. 7-4)
q-max	berechnete Maximalkapazität für den jeweiligen Strom
Mischstrom	Maximalkapazität für den Mischstrom im Falle von mehreren Strömen auf einem Fahrstreifen
W	Wartezeit in sec , Wert in (): der Strom wird auf einer Mischspur geführt, er hat für sich allein eine größere Wartezeit als der gesamte Verkehr auf der Mischspur
N-95	95%-Perzentilwert des Rückstaus in Pkw-E
N-99	99%-Perzentilwert des Rückstaus in Pkw-E
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs

Erläuterung Berechnungen als Kreisverkehrsplatz

Name	Name der Zufahrt/ Straßename
n-in	Anzahl der Fahrstreifen in der Zufahrt
F+R	Anzahl der Fußgänger und Radfahrer auf Furten und Überwegen
q-Kreis	Verkehrsstärke der Kreisfahrbahn in Pkw-E/ h
q-e-vorh	Verkehrsstärke der Zufahrt in Pkw-E/ h
q-e-max	Kapazität der Zufahrt in Pkw-E/ h
x	Auslastungsgrad (q-e-vorh/ q-e-max)
Reserve	Reserve Kapazität (q-e-vorh - q-e-max)
Mittl. WZ	mittlere Wartezeit in Sek.
L	mittlere Rückstau in Fahrzeugen (Pkw-E)
N-95	95%-Perzentilwert des Rückstaus in Pkw-E
N-99	99%-Perzentilwert des Rückstaus in Pkw-E
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs

Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage:

Stufe A: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.

Stufe B: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.

Stufe C: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.

Stufe D: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.

Stufe E: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.

Stufe F: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Fahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

Erläuterung Berechnungen mit Lichtsignalanlage

Nr.	Nr. des Fahrstreifens
Bez. SG	Bezeichnung der Signalgruppe
Ströme	Ströme des Fahrstreifens
qj [Kfz/h]	Gesamtverkehrsstärke auf Fahrstreifen j
xj	Auslastungsgrad auf dem Fahrstreifen j
fA,j	Abflusszeitanteil des Fahrstreifes j
NGE,j [Kfz]	mittlere Rückstaulänge bei Freigabezeitende
NMS,j [Kfz]	mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau
L90,j	Stauraumlänge (90%-Perzentiel)
tw,j	mittlere Wartezeit auf dem Fahrstreifen
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bispingen
 Knotenpunkt : K1
 Stunde : Bemessungsstunde
 Datei : BISPINGEN K1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		231				1800						A
3		224				1127		4,4	1	1	2	A
Misch-H												
4		304	7,4	3,4	476	486		20,9	4	5	8	C
6		45	7,3	3,1	218	820		5,2	1	1	1	A
Misch-N		349				556	4 + 6	18,5	4	5	8	B
8		253				1800						A
7		23	6,4	2,9	218	920		4,9	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : L 211 Ost
 L 211 West
 Nebenstrasse : Rampe A 7 von HH nach

Strom 2 L 211 S gerade
 Strom 3 L 211 S rechts
 Strom 4 Rampe A 7 links
 Strom 6 Rampe A 7 rechts
 Strom 7 L 211 N links
 Strom 8 L 211 N gerade

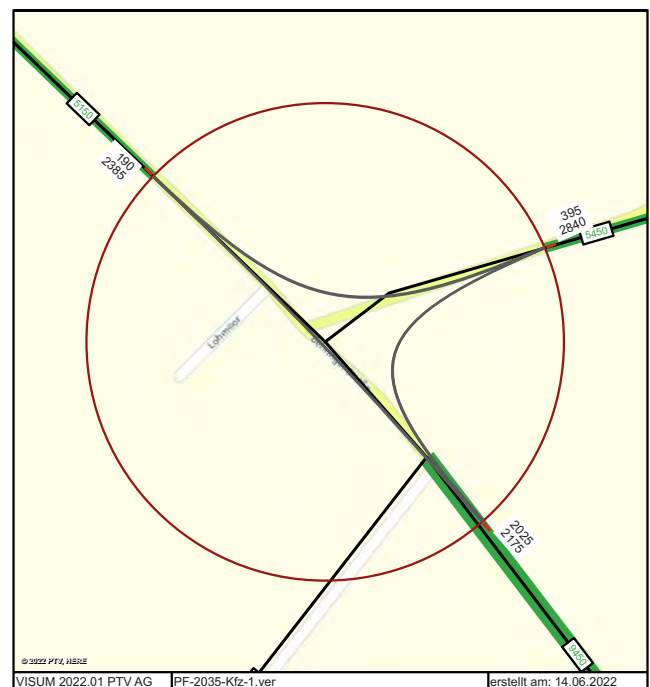


ABB.
8

Knoten 1 - Planfall 1 und 2
Leistungsfähigkeit vorfahrts geregelt

Zacharias
 Verkehrsplanungen
 Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

Planfall 1

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : Bispingen K2.krs
 Projekt : Bispingen
 Projekt-Nummer : 1
 Knoten : K2
 Stunde : Bemessungsstunde



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	L 211 W	1	1	361	50	0	593	631	913	858
2	Rampe A7	1	1	642	50	0	222	246	686	619
3	L 211 O	1	1	534	50	0	338	354	771	736
4	GE-Freizeit	1	1	321	50	0	524	568	947	874

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	L 211 W	0,69	265	13,4	1,5	7	10	B
2	Rampe A7	0,36	397	9,1	0,4	2	3	A
3	L 211 O	0,46	398	9,0	0,6	3	4	A
4	GE-Freizeit	0,60	350	10,2	1,0	5	7	B

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr im Kreis : 1799
 Pkw-E/h : 1677
 Kfz/h : 1677
 Summe aller Wartezeiten : 5,11 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 10,97 s pro Fz
 Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

Planfall 2

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : Bispingen K2-Var2.krs
 Projekt : Bispingen
 Projekt-Nummer : PF 2
 Knoten : K2
 Stunde : Bemessungsstunde



Verkehrsstärke und Kapazität

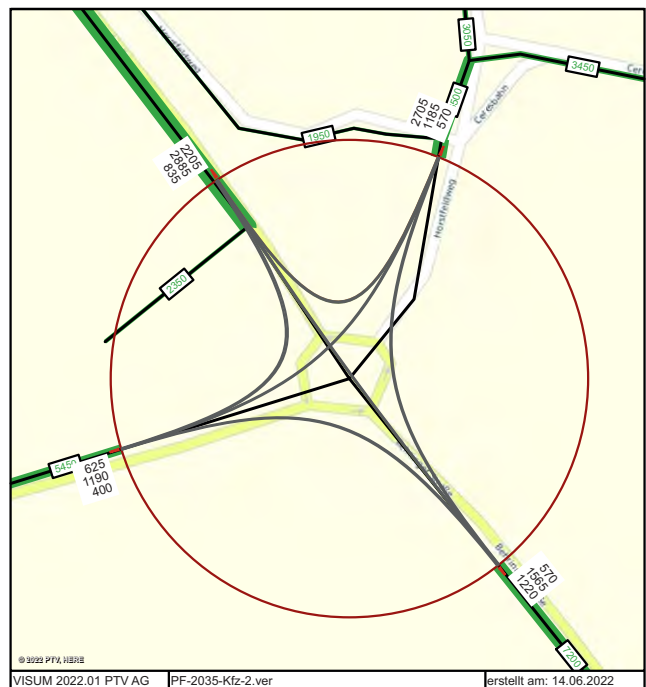
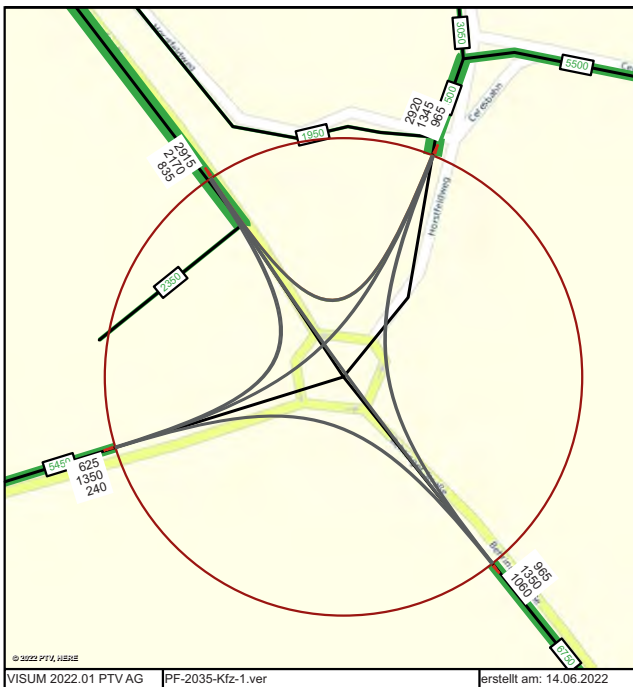
		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	L 211 W	1	1	316	50	0	594	633	951	892
2	Rampe A7	1	1	599	50	0	222	247	720	647
3	L 211 O	1	1	426	50	0	336	365	859	791
4	GE-Freizeit	1	1	377	50	0	447	467	900	861

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	L 211 W	0,67	298	12,0	1,4	6	9	B
2	Rampe A7	0,34	425	8,5	0,4	2	3	A
3	L 211 O	0,42	455	7,9	0,5	3	4	A
4	GE-Freizeit	0,52	414	8,7	0,7	4	5	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr im Kreis : 1712
 Pkw-E/h : 1599
 Kfz/h : 1599
 Summe aller Wartezeiten : 4,31 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 9,70 s pro Fz
 Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren



HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bispingen
 Knotenpunkt : K 4
 Stunde : Bemessungsstunde
 Datei : BVER75~1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2	→	504				1800						A
3	↘	54				1600						A
Misch-H		558				1778	2 + 3	3,1	2	2	3	A
4	↖	0	7,4	3,4	989	198						
6	↗	128	7,3	3,1	499	523		9,8	1	1	2	A
Misch-N		128				523	4 + 6	9,8	1	1	2	A
8	←	454				1800						A
7	↙	74	5,9	2,6	524	709		6,1	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

A

Strassennamen :

Hauptstrasse : L 211
 L 211
 Nebenstrasse : Raiffeisen

Strom 2 L 211 N gerade
 Strom 3 L 211 N rechts
 Strom 4
 Strom 6 Tankstelle rechts
 Strom 7 L 211 S links
 Strom 8 L 211 S gerade

